लोक-सभा
वाद-विवाद

द्वितीय माला

खण्ड ५१, १९६१ / १८८२ (शक)

[२८ फरवरी से १३ मार्च १९६१ / ९ से २२ फाल्गुन १८८२ (शक)]

2nd Lok Sabha

सत्यमेव जयते

Preservation
Fumigated On 3.12.83
Parliament Library

तेरहवां सत्र, १९६१ / १८८२ (शक)

(खण्ड ५१ में अंक ११ से २० तक हैं)

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

लोक-सभा सचिवालय,
नई दिल्ली

विषय-सूची

द्वितीय माला, खण्ड ५१—अंक ११ से २०—२८ फरवरी से १३ मार्च १९६१/९ से २२ फाल्गुन १८८२ (शक)

अंक ११—मंगलवार, २८ फरवरी, १९६१/९ फाल्गुन, १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३७३ से ३७९, ३८१ से ३८३ और ४०३ ... ९९७–१०१८

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३१८ से ३७२, ३८०, ३८४ से ४०२ और ४०४ से ४२५ . . . १०१८–६७

अतारांकित प्रश्न संख्या ५४५ से ५५७, ५५९ से ६१२ और ६१४ से ६८३ ... १०६७–११३१

स्थगन प्रस्ताव—

कराची में भारतीय उच्च आयोग पर आक्रमण . . . ११३१—३३

सभा पटल पर रखे गये पत्र ११३४

राष्ट्रपति से सन्देश ११३६–३७

अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

कलकत्ते की गोदियों में खुरचने और रंग करने वालों की हड़ताल . . ११३७

धार्मिक न्यास विधेयक—

संयुक्त समिति के प्रतिवेदन के उपस्थापन के लिये समय का बढ़ाया जाना . ११३८

विधेयक प्रस्तुत किये गये— ११३८–३९

१. रेलवे यात्री किराया (निरसन) विधेयक १९६१

२. विनियोग विधेयक, १९६१

३. खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग (संशोधन) विधेयक, १९६१

रेलवे आय व्ययक—सामान्य चर्चा ११३९–४१

श्री तंगामणि ११३९–४०

श्री विमल घोष . ११४०–४१

सामान्य आय व्ययक (१९६१–६२)—उपस्थापित . . . ११४१–६६

वित्त विधेयक, १९६१—पुर:स्थापित . . . ११६६

[दै]निक संक्षेपिका ११६७–७८

विषय सूची

	पृष्ठ
अंक १२—बुधवार, १ मार्च, १९६१/१० फाल्गुन, १८८२ (शक)	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या ४२६ से ४३० और ४३२ से ४३५ . .	११७९—१२०१
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या ४३१ और ४३६ से ४७२ . . .	१२०१—१९
अतारांकित प्रश्न संख्या ६८४ से ७०६, ७०८ से ७७७ और ७७९ से ७९८	१२२०—७३
सभा पटल पर रखे गये पत्र .	१२७३
राज्य सभा से सन्देश	१२७३
दिल्ली दुकान और प्रतिष्ठान (संशोधन) विधेयक—	
राज्य सभा द्वारा पारित रूप में सभा पटल पर रखा गया	१२७४
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना —	
बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय . . .	१२७४—७६
सदस्य द्वारा त्याग पत्र	१२७६
तारांकित प्रश्न संख्या ९०८ के उत्तर में शुद्धि . .	१२७६—७७
विनियोग विधेयक १९६१—पारित किया गया . . .	१२७७
आय व्ययक (रेलवे)—सामान्य चर्चा	१२७७—१३०२
आदिवासियों के संबंध में आधे घंटे की चर्चा . . .	१३०२—०७
गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति का प्रतिवेदन—	
सतत्तरवां प्रतिवेदन	१३०७
दैनिक संक्षेपिका	१३०८—१५
अंक १३—गुरुवार, २ मार्च, १९६१/११ फाल्गुन, १८८२ (शक)	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या ४७४ से ४८३	१३१७—४०
अल्प सूचना प्रश्न संख्या २	१३४०—४३
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ४७३ और ४८४ से ५१५ . . .	१३४३—५९
अतारांकित प्रश्न संख्या ७९९ से ८९१	१३५९—९९
सदन में शिष्टाचार का पालन	१३९९—१४००
सभा पटल पर रखे गये पत्र	१४००
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	
आसाम में रहने वाले बंगालियों को मतदाता सूचियों में दर्ज करना	१४०१—०२

विषय सूची

पृष्ठ

रेलवे आय-व्यय—सामान्य चर्चा . १४०२–३३

दैनिक संक्षेपिका १४३४–४०

अंक १४—शनिवार, ४ मार्च, १९६१/१३ फाल्गुन, १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५१६ से ५१९, ५२१, ५२२, ५२४, ५४३ और ५२५ १४४१–६४

अल्प सूचना प्रश्न संख्या . . . १४६४–६६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५२०, ५२३, ५२६ से ५४२ और ५४४ से ५६१ १४६६–८५

अतारांकित प्रश्न संख्या ८९२ से ९३७, ९३९ से ९६२ और ९६४ से ९७३ १४८५–१५२२

स्थगन प्रस्ताव—

उड़ीसा के राज्यपाल द्वारा प्रख्यापित अध्यादेश . १५२२–२४

सभा पटल पर रखे गये पत्र १५२४–२५

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

पटसन के मूल्यों में वृद्धि १५२५

सरकारी कार्य के लिये समय नियत करना . १५२६

सभा का कार्य १५२७

रेलवे आय-व्यय —सामान्य चर्चा १५२७–४१

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति—

सततरवां प्रतिवेदन . . . १५४१

धार्मिक पूजा स्थानों के राजनैतिक प्रचार के लिये प्रयोग पर प्रतिबन्ध संबंधी—संकल्प . . १५४१–५४

सरकारी कर्मचारियों की कार्मिक संघ की कार्यवाहियों संबंधी संकल्प . १५५४–५९

दैनिक संक्षेपिका . १५६०–६६

अंक १५—सोमवार, ६ मार्च, १९६१/१५ फाल्गुन १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५६२ से ५६८, ५७०, ५७१, ५७४, ५७६ से ५८० और ५८२ से ५८७ १५६७–९५

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ४ और ५ १५९५–१६००

विषय सूची

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५६९, ५७२, ५७३, ५७५, ५८१ और ५८८ से ६०४ १६०१—१२

अतारांकित प्रश्न संख्या ९७४ से ११०६ १६१२—७६

सभा पटल पर रखे गये पत्र . . १६७६–७७

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

कांगों के लिये भारतीय सैनिक १६७७—७९

अनुदानों की अनुपूरक मांगें (उड़ीसा) १९६०–६१ १६७९

राज्य सभा से सन्देश १६७९

समिति के लिये निर्वाचन—

दिल्ली विकास प्राधिकार की परामर्श परिषद १६७९

रेलवे आय व्ययक—सामान्य चर्चा . . १६८०–१७०१

उत्तर प्रदेश गन्ना उपकर (मान्यतादान) विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव १७०१–१७

खंड २ से ४ तथा १ . १७१७

पारित करने का प्रस्ताव . . १७१७

दैनिक समवाय (संशोधन) विधेयक . . १७१७–२३

विचार करने का प्रस्ताव १७१७–२२

खंड २ से ९ तथा १ . . १७२२

पारित करने का प्रस्ताव . , , . १७२२–२३

अनुदानों की अनुपूरक मांगें—रेलवे १९६०–६१ . . १७२३–२५

सभा का कार्य . . . १७२५–२६

दैनिक संक्षेपिका . . १७२७–३५

अंक १६—मंगलवार, ७ मार्च, १९६१/१६ फाल्गुन, १८८२ (शक)

निधन संबंधी उल्लेख १७३७–४३

दैनिक संक्षेपिका १७४४

अंक १७—बुधवार, ८ मार्च, १९९६१/१७ फाल्गुन, १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या ६५९ से ६६२, ६६४ से ६६६, ६६८ से ६७२, ६७४, ६७५, ६७८ और ६७९ १७४५–६९

विषय सूची पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६०५ से ६४६, ६५१ से ६५८, ६६३, ६६७, ६७३, ६७६, ६७७ और ६८० से ६६० . . . . १७७०–१८०४

अतारांकित प्रश्न संख्या ११०७ से १२१८ और १२२० से १३०१ . १८०४–८३

स्थगन प्रस्ताव

सिमलाबहल और बद्रचक कोयला खानों में हुई दुर्घटनायें . १८८३–८६

पंडित गोविन्द बल्लभ के निधन पर प्रधान मंत्री का सन्देश . १८८७

सभा पटल पर रखे गये पत्र १८८७

गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति—

अठत्तरवां प्रतिवेदन . . . १८८८

पूर्वी पाकिस्तान में अल्प संख्यकों पर आक्रमण के संबंध में वक्तव्य . . १८८८

रेलवे दुर्घटना के संबंध में वक्तव्य १८८८–८९

औषधीय तथा प्रसाधन (उत्पादन शुल्क) संशोधन विधेयक—पुरस्थापित १८८९

सभा का कार्य १८८९

अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेलवे), १९६०–६१ . . . १८९०–९६

उड़ीसा के बारे में उद्घोषणा संबंधी संकल्प . . १८९६–१९०४

दैनिक संक्षेपिका . १९०५–१६

अंक १८—गुरुवार, ९ मार्च, १९६१/१८ फाल्गुन, १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६९२, ६९४ से ७००, ७०४, ७०६, ७०९ और ७११ १९१७–४३

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६९१, ६९३, ७०१ से ७०३, ७०५, ७२० और ७१२ से ७२८ . . . १९४३–५५

अतारांकित प्रश्न संख्या १३०२ से १३९९ . . . १९५५–९४

स्थगन प्रस्ताव के बारे में १९९४–९५

आंध्र प्रदेश में गुड़ के भाव में गिरावट के बारे में वक्तव्य . . १९९५

सभा पटल पर रखे गये पत्र . १९९५

राज्य सभा से सन्देश १९९५

विनियोग (रेलवे) विधेयक—पुरस्थापित १९९६

उड़ीसा के बारे में उद्घोषणा—संबंधी संकल्प . . . १९९६–२००६

आतिशबाजी के सामान के कारखाने में विस्फोट के बारे में वक्तव्य . . १९९९

विषय सूची — पृष्ठ

उड़ीसा के बारे में अनुदानो की अनुपूरक मांगें . . . २००७—२२

अनुदानों की मांग (रेलवे) १९६१–६२ . . . २०२३—६०

दैनिक संक्षेपिका . . . २०६१—६७

अंक १९—शुक्रवार, १० मार्च, १९६१/१९ फाल्गुन, १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७२९ से ७३७ . . . . २०६९—९०

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७३८ से ७६५ और ६५० . . . २०९०—२१०२

अतारांकित प्रश्न संख्या १४०० से १४९३ . . . २१०२—४१

स्थगन प्रस्ताव के बारे में—

रेलगाड़ी से गिर जाने के कारण मृत्यु २१४१

तारांकित प्रश्न संख्या ७३३ के अनुपूरक प्रश्नों के बारे में . . २१४१

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

धागर नदी में बाढ़ . . . २१४२

सभा पटल पर रखे गये पत्र . . . . २१४३—४५

सभा का कार्य २१४५

उड़ीसा विनियोग विधेयक—पुरस्थापन स्थगित . . . २१४५–४६

विनियोग (रेलवे) विधेयक १९६१—पारित . . . २१४७

अनुदानों की मांगें (रेलवे) १९६१–६२ . . . . २१४७—७२

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति—

अठत्तरवां प्रतिवेदन २१७२

गैर सरकारी सदस्यों के विधेयक पुरस्थापित—

(१) श्री नारायणन् कुट्टि मेनन का अत्यावश्यक पण्य (मूल्यों का निर्धारण विनियमन और नियंत्रण) विधेयक, १९६१ . . . २१७२

(२) श्री केशव का भूमि अर्जन (संशोधन) विधेयक, १९६१ (धारा ४ का संशोधन) २१७३

(३) श्री अरविन्द घोषाल का राजनैतिक पीड़ित सहायता विधेयक, १९६१ श्री अरविन्द घोषाल का ठेकेदारों द्वारा श्रमिकों के संभरण का अन्त विधेयक २१७३

प्रस्ताव करने का विचार (अस्वीकृत) . . २१७३—८५

कार्य मंत्रणा समिति—

बासठवां प्रतिवेदन २१८६

औद्योगिक विवाद (संशोधन) विधेयक श्री त० ब० विट्ठल राव द्वारा (नये अध्याय ५क का रखा जाना) . . . २१८६

विचार करने का प्रस्ताव २१८६

दैनिक संक्षेपिका . . . . २१८७—९४

अंक २०—सोमवार, १३ मार्च, १९६१/२२ फाल्गुन, १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७६६, ७७८, ७६७ से ७६९, ७७३ से ७७७, ७७९, ७८३ से ७८५, ७८७ और ७९२ . . . २१९५—२२२०

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ७७० से ७७२, ७८० से ७८२, ७८६, ७८८ से ७९१ और ७९३ से ८०३ . . . . . २२२०—३०

अतारांकित प्रश्न संख्या १४९४ से १५४०, १५४२ से १५५६, १५५८ और १५५९ . २२३०—६०

स्थगन प्रस्ताव—

१. चलती रेलगाड़ी से गिरने के कारण श्री के० रामाराव की मृत्यु . २२६०—६२

२. रुद्रसागर में कथित दुर्घटना . . २२६२–६३

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

अदीस अबाबा में रहने वाले भारतीय नागरिकों की शिकायतें . २२६३–६४

सभा पटल पर रखे गये पत्र २२६५

प्राक्कलन समिति—

एक सौ आठवां प्रतिवेदन . . . २२६५

लोक लेखा समिति—

चौतीसवां प्रतिवेदन . २२६६

समिति के लिये निर्वाचन—

लाभ पदों संबंधी संयुक्त समिति . . . २२६६

उड़ीसा विनियोग विधेयक—पुरःस्थापित . २२६६–६७

कार्य मंत्रणा समिति—

बासठवां प्रतिवेदन २२६७

अनुदानों की मांगें (रेलवे) १९६१–६२ . . . . २२६७—२३२२

विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक—पुरस्थापित . . . २३२२

रेलवे यात्री किराया (निरसन) विधेयक—

विचार के लिये प्रस्ताव . . . . . २३२२—२४

दैनिक संक्षेपिका . . . . . २३२५—३०

नोट:—मौखिक उत्तर वाले प्रश्न में किसी नाम पर अंकित यह + चिह्न इस बात का द्योतक है कि प्रश्न को सभा में उसी सदस्य ने वास्तव में पूछा था ।

GIPND—LSIII—2292(Ai) LS—15-4-61—125

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

बुधवार, १ मार्च, १९६१
१० फालगुन, १८८२ (शाक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

भारत-पाक रेल सेवा

+

*४२६. **श्री प्रकाशवीर शास्त्री :**
श्री म० ला० द्विवेदी :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री अजित सिंह सरहदी :
श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री नारायणन कुट्टि मेनन :
श्री स० मो० बनर्जी :
श्री रामकृष्ण गुप्त :
श्रीमती इला पालचौधरी :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री हेम बरुआ :
श्री अरविन्द घोषाल :
श्री पहाड़िया :
श्री विभूति मिश्र :
श्री विमल घोष :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री बै० ना० कुरील :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत से होकर पूर्व और पश्चिम पाकिस्तान के बीच चलायी जाने वाली प्रस्तावित रेलगाड़ियों के सम्बन्ध में कोई निर्णय किया गया है ;

2124(Ai) LSD—1

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में किये गये समझौते की शर्तें क्या हैं ;

(ग) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो, तो इस के क्या कारण हैं ; और

(घ) इस संबंध में कब तक अंतिम निर्णय हो जाने की संभावना है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). अभी तक कोई अंतिम फैसला नहीं किया गया है ।

(ग) और (घ) एक देश से दूसरे देश में होकर सिविलियन ट्रैफिक जिस में (मुसाफिर, पार्सल और सामान) शामिल है को एक क्षेत्र से उसी देश के दूसरे क्षेत्र में आने-जाने की सुविधायें देने के सवाल पर बात-चीत करने के लिए पाकिस्तान और भारत के शिष्ट-मण्डल दिल्ली और रावलपिंडी में मिले । जिन मुद्दों पर शिष्ट मण्डल एक राय थे, उन पर भारत सरकार अभी विचार कर रही है । अभी यह नहीं कहा जा सकता कि आखिरी फैसला कब तक होगा ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : अभी माननीय उपमंत्री जी ने कहा है कि अभी तक कोई अन्तिम फैसला इस पर नहीं हो सका है । मैं जानना चाहता हूं कि बीच में ऐसी कौन सी बाधायें हैं जिन के कारण अभी तक अंतिम फैसला नहीं हो सका है ?

श्री शाहनवाज खां : कुछ मामलात ऐसे होते हैं कि जिनके सब पहलुओं के ऊपर गवर्नमेंट को गौर करना होता है । उन के मुख्तलिफ पहलुओं पर गवर्नमेंट गौर कर रही है ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : क्या मैं जान सकता हूं कि पाकिस्तान की ओर से इस रेल मार्ग को देने के लिए क्या कुछ शर्तें पेश की गई हैं और अगर की गई हैं तो भारत सरकार उन से कहां तक सहमत है ?

श्री शाहनवाज खां : उस के बारे में कुछ कहना अभी किब्ल-अज़-वक्त होगा ।

श्री अ० मु० तारिक : अभी नायब वज़ीर साहब ने फरमाया है कि बहुत से पहलू ऐसे हैं जिन पर गौर किया जा चुका है और बहुत से ऐसे हैं जिन पर गौर हो रहा है । क्या मैं जान सकता हूं कि वे कौन से पहलू हैं जिन पर गौर हो चुका है और कौन से पहलू ऐसे हैं जो अभी तक ज़ेर-गौर हैं ?

श्री शाहनवाज खां : जब तक गवर्नमेंट किसी फैसले पर नहीं पहुंचती और जब तक दोनों मुमालिक के बीच कोई फैसला नहीं हो जाता है, उसकी तफसील देना मुनासिब नहीं होगा ।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूं कि इस समझौते के फलस्वरूप असम रेल लिंक जो भारत सरकार ने बनाई थी, उस पर क्या असर पड़ेगा और इस समझौते के फलस्वरूप सरकार को किन आर्थिक पहलुओं पर विचार करने की आवश्यकता पड़ेगी और इस में कितना नुक्सान होगा या कितना खर्च होगा ?

रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) : इस सवाल का जबाब देने में जो चीजें विस्तार की हैं, उन पर कुछ प्रकाश डालना पड़ेगा। जैसा डिप्टी मिनिस्टर साहब ने बताया अभी मुनासिब नहीं होगा विस्तार से कुछ कहना इस मामले में।

श्री म० ल० द्विवेदी : असम रेल लिंक के बारे में भी कुछ नहीं बता सकते हैं ?

अध्यक्ष महोदय : श्री रामेश्वर टांटिया ।

†**श्री रामेश्वर टांटिया** : क्या पाकिस्तान पश्चिम बंगाल और आसाम के बीच भी रेलगाड़ियां चलाने की अनुमति देगा ?

†**श्री शाहनवाज खां** : समझौते का यही तो आधार है।

†**श्रीमती इला पालचौधरी** : क्या पश्चिम बंगाल ने इस पर कोई आपत्ति की है और क्या यह अनुभव किया गया है कि इस रेल लाइन द्वारा से पाकिस्तान को अधिक लाभ होगा ?

श्री जगजीवन राम : इस मसले पर वैस्ट बंगाल की सरकार से भी सलाह मश्विरा किया जाएगा। जब अन्तिम फैसला होगा तो उनकी राय ले कर के ही होगा और उनकी राय को नजर में रख कर ही किया जाएगा।

†**श्री त्यागी** : क्या यह संभव है कि इस के बारे में अन्तिम रूप से निर्णय लेने से पहले सरकार मंत्रालय की स्थायी सलाहकार समिति का परामर्श लेगी ?

†**श्री जगजीवन राम** : यदि आवश्यक हुआ तो इस सुझाव का भी ध्यान रखा जायेगा ।

†**श्री कमल नन बजाज** : यह समझौता करने से पहले क्या इस बात का भी ध्यान रखा जायेगा कि भारत से पाकिस्तान जाने वाले अथवा पाकिस्तान से भारत जाने वाले यात्रियों को पासपोर्ट तथा सीमा शुल्क के प्रतिबन्धों में कुछ कमी कर दी जायेगी जिस से सामान्यत: होने वाली कठिनाइयां सामने न आयें ?

†**श्री जगजीवन राम** : यही सब से महत्वपूर्ण बात है जिस पर विचार किया जायेगा ।

†**श्री हेम बरुआ** : क्या यह सच है कि पाकिस्तान और भारत के बीच जो एक समझौता हुआ है उसको करार नहीं कहा जा सकता है और यदि हां तो करार करते समय क्या सरकार राजनैतिक कारणों पर भी विचार करेगी ?

†**श्री जगजीवन राम** : जी हां, सभी बातों पर विचार किया जायेगा ।

†**श्री स० मो० बनर्जी** : पश्चिम बंगाल सरकार ने क्या आपत्तियां की हैं और क्या उन आपत्तियों पर विचार कर लिया गया है और यदि हां, तो क्या अंतिम निर्णय कर लिया गया है ?

†**श्री जगजीवन राम** : जैसा कि मैं बता चुका हूं, प्रस्तावों की एक प्रति पश्चिम बंगाल सरकार को भेजी गई है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री स० मो० बनर्जी** : मैं तो यह जानना चाहता हूं कि आपत्तियां क्या हैं ?

†**अध्यक्ष महोदय** : यह जानना चाहते हैं कि आपत्तियां क्या हैं और उन को किस प्रकार दूर किया गया है ?

श्री जगजीवन राम : मैं यह बताना चाहता हूं कि जब अंतिम निर्णय लिया जायेगा तब पश्चिम बंगाल की राय, स्वीकृति अथवा अस्वीकृति पर विचार किया जायेगा ।

†**श्री विमल घोष** : समाचार पत्रों में यह समाचार प्रकाशित हुआ है कि पश्चिम बंगाल सरकार ने अपनी राय बता दी है ।

†**श्री जगजीवन राम** : हम पश्चिम बंगाल सरकार से परामर्श कर रहे हैं ।

†**श्री रंगा** : यह प्रश्न स्पष्ट हैं परन्तु इसका उत्तर नहीं दिया जा रहा है ।

†**अध्यक्ष महोदय** : मैं उत्तर देने के लिये उन्हें वाध्य नहीं कर सकता । माननीय मंत्री ने स्पष्टतया कई बार बताया है कि वह पश्चिम बंगाल सरकार से बातचीत कर रहे हैं। सरकार से यह आशा नहीं करनी चाहिये कि वह अन्तिम निर्णय लेने से पूर्व प्रस्तावों को बता देंगे । ऐसे प्रश्न पूछना उचित नहीं है । मैं ऐसे प्रश्न पूछे जाने की अनुमति नहीं देना चाहता हूं ।

†**श्री वाजपेयी** : क्या सरकार ने पाकिस्तान के दोनों भागों के बीच रेल सम्पर्क बनाने के सिद्धान्त को स्वीकार कर लिया है और यदि हां तो क्या सरकार संबंधित पक्षों की आपत्तियों पर विचार करके इस निर्णय में परिवर्तन कर सकेगी ?

†**श्री जगजीवन राम** : माननीय सदस्य पूर्व धारणायें बहुत बना लेते हैं। जैसा कि मैंने अभी बताया सरकार ने इस पर अभी अन्तिम निर्णय नहीं किया है और अंतिम निर्णय करने से पूर्व सभी बातों पर ध्यान दिया जायेगा ।

कुछ माननीय सदस्य उठे —

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्य ने दो प्रश्न पूछे हैं । एक प्रश्न यह है कि क्या दोनों भागों को रेल सम्पर्क द्वारा जोड़ा जाना चाहिए। । दूसरा यह है कि यदि हां, तो उस के ब्यौरे किस प्रकार बनायें जायेंगे। माननीय सदस्य केवल यह जानना चाहते हैं कि कोई निर्णय कर लिया गया है अन्यथा अभी विचार किया जा रहा है ।

†**श्री जगजीवन राम** : दोनों सरकारों के प्रतिनिधि मंडलों ने बातचीत की कि क्या एक देश से गुजरती हुई रेलगाड़ी दूसरे देश के एक भाग से दूसरे भाग को जा सकती है । प्रतिनिधि मंडल के कर्मचारियों ने एक समझौता किया । समझौता तब तक सरकार का निर्णय नहीं हो सकता जब तक दोनों सरकारें उसका अनुसमर्थन न कर दें। सरकार ने अभी उस समझौते के किसी अंश पर अन्तिम निर्णय नहीं लिया है ।

श्री रामकृष्ण गुप्त : माननीय मंत्री ने अभी बताया कि कुछ बातों पर मतैक्य हो गया है । क्या जिन बातों पर मतैक्य हुआ है उन को बताया जा सकता है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री जगजीवन राम : पुन: पूरे समझौते पर चर्चा हो रही है । मैं नहीं चाहता कि इस समय उस पर चर्चा हो ।

†श्री अजित सिंह सरहदी : क्या कर्मचारियों ने सिफारिशों में कुछ इस प्रकार की बात की है कि हमारी रेलवे लाइन पर भारतीय डिब्बे ही चलें, पाकिस्तानी डिब्बे नहीं ?

†अध्यक्ष महोदय : यह भी अभी विचाराधीन है ।

†श्री जगजीवन राम : हमारे देश में गाड़ियों को चलाने वाले कर्मचारी भारतीय ही होंगे ।

†अध्यक्ष महोदय : प्राय: इन बातों पर चर्चा होती है । मैं यह मामला कार्य मंत्रणा समिति में प्रस्तुत करना चाहता हूं । मैं माननीय सदस्यों की राय भी इस के बारे में जानना चाहूंगा । कुछ ऐसे महत्वपूर्ण मामले होते हैं जिन के बारे में सरकार द्वारा निर्णय लिये जाने से पहले माननीय सदस्य कुछ सुझाव देना चाहते हैं। उन की अपनी शंकायें होती हैं और कुछ सुझाव देना चाहते हैं। मैं यही जानना चाहता हूं कि मुझे इस के बारे में क्या प्रक्रिया अपनानी चाहिये अर्थात् मामला तय हो जाने पर अथवा तय होने से पहले प्रश्न पूछने की अनुमति देनी चाहिए या नहीं ।

इस प्रकार के प्रश्न मेरे सामने प्राय: आते हैं। जब भी कभी ऐसे मामले सामने आये तभी माननीय सदस्यों को अपने सुझाव माननीय मंत्रियों को भेजने चाहिए जिस से वह उन पर विचार करें। यदि माननीय मंत्री यह उचित समझें कि निर्णय लेने के पूर्व सभा का परामर्श लिया जाये तो उन को मामले को सभा के सामने रख देना चाहिए और माननीय सदस्यों के विचार सुनने चाहिए। मैं इन सभी तरीकों पर विचार कर रहा हूं क्योंकि इन मामलों पर मैं सरकार को बाध्य नहीं कर सकता कि वह बातचीत के दौरान उत्तर दें । और निर्णय हो जाने पर माननीय सदस्यों का सुझाव देना निरर्थक हो जाता है । इसलिए मेरा माननीय मंत्रियों से अनुरोध है कि वह इस के बारे में मुझे सलाह दें।

†श्री जगजीवन राम : इस मामले पर आपको स्वयं विचार करना है । मैं केवल इसी समझौते की बात नहीं कह रहा हूं। सरकार को विदेशों से कितने ही समझौते तथा सन्धियां करनी पड़ती हैं और यह उचित नहीं होगा कि संधि अथवा समझौते करने से पूर्व उसकी शर्तें सभा में न बताई जायें । आपको ही इसका निर्णय करना है ।

†अध्यक्ष महोदय : मेरा मतलब यह नहीं है कि सरकार अपने विचारों को सभा में बताये । मैं तो केवल यह कहना चाहता हूं कि माननीय सदस्यों को अवश्य असवर दिया जाना चाहिये जिस से वह अपने विचार रख सकें ।

†श्री ब्रजराज सिंह : इस मामले के बारे में समस्त देश में चिन्ता है । इसलिए यह अच्छा होगा कि निर्णय करने से पहले सभा की राय जानी जाये ।

†अध्यक्ष महोदय : पाकिस्तान के व्यवहार को देखते हुए सभी को यह आशंका है कि पाकिस्तान को हम यह सुविधा देकर अपनी हानि कर रहे हैं। दूसरी ओर सरकार को ही यह निर्णय करना है कि मामला संसद् के सामने कब उठाया जाये मैं

---

†मूल अंग्रेजी में

समझता हूं कि इस मामले को उठाने की अनुमति दी जानी चाहिए क्योंकि यह मामला दो देशों से संबंधित है। दोनों देशों के आपसी संबंध इतने खराब होने के कारण मैं चाहता हूं कि सभासद अपनी राय दें। परन्तु मैं यह भी नहीं चाहता कि जब बात-चीत हो रही हो तो सरकार कोई वचन दे दे। योजना के लिए भी हमने समितियां बनाई थीं। उसी प्रकार मैं चाहता हूं कि ऐसा करने के लिए भी कोई तरीका निकाला जाना चाहिए।

†श्री जगजीवन राम : सरकार माननीय सदस्यों के विचार जानने के उत्सुक है। जैसा आपने बताया माननीय सदस्य अपने विचार अथवा सुझाव हमें लिख कर बता सकते हैं। परन्तु कठिनाई यह है कि प्रस्ताव के ब्यौरे सभा के सामने रखने पड़ेंगे। इस मामले में मैं आपकी राय जानना चाहता हूं।

†अध्यक्ष महोदय : इस मामले पर फिर विचार किया जायेगा।

†श्री त्यागी : पड़ौसी देश, पाकिस्तान से हमारे वर्तमान संबंधों के कारण क्या सरकार का विचार इस मामले को तब तक इसी प्रकार रखने का नहीं है जब तक अन्य महत्वपूर्ण मामलों पर समझौता नहीं हो जाता है ?

†श्री जगजीवन राम : माननीय सदस्य ने उप-मंत्री द्वारा दिए गए उत्तर का अंतिम वाक्य पढ़ा होगा। उसमें बताया गया है कि यह अभी नहीं कहा जा सकता कि आखरी फैसला कब तक होगा।

†डा० राम सुभग सिंह : इस मामले पर पिछले वर्ष भी सभा में चर्चा हुई थी। दो बार कितने ही सदस्यों ने अपनी राय जाहिर की है। मेरा सुझाव है कि जब भी कभी ऐसे महत्वपूर्ण मामलों पर चर्चा के लिए पदाधिकारियों को विदेश भेजा जाये तभी उनको बताया जाना चाहिए कि लोक-सभा में सदस्यों द्वारा दिए गए सुझावों का ध्यान रखें। परन्तु मैं समझता हूं कि पिछले वर्ष सदस्यों द्वारा उठाये गये प्रश्नों का ध्यान पाकिस्तान गये पदाधिकारियों ने नहीं रखा।

†श्री हेम बरुआ : उप-मंत्री मंत्री द्वारा "समझौता" शब्द प्रयोग करने पर यह गड़बड़ी हुई है। अभी तक कोई समझौता नहीं हुआ है केवल सरकारी कर्मचारियों के दल ने एक योजना बनाई है। जिस पर सरकारों को निर्णय लेना है। अभी तक कोई समझौता नहीं हुआ है। जब सरकार निर्णय कर लेगी तब राजनैतिक तथा अन्य सभी बातों पर विचार होगा। पदाधिकारियों ने केवल एक योजना बनाई है।

†श्री ब्रजराज सिंह : यद्यपि सरकार इस समय संधि की शर्तों को बताना नहीं चाहती है परन्तु क्या यह उचित नहीं है कि भारत के भविष्य के लिए महत्वपूर्ण मामले पर सरकार को पड़ौसी देश से समझौता करने से पूर्व सभा के विचार जानने चाहिए।

†डा० मा० श्री अणे : मेरा केवल एक सुझाव है। यदि सरकार सभा का विश्वास करना चाहती है तो समझौता होने से पहले ही विश्वास किया जाना चाहिए।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री च० का० भट्टाचार्य** : मुझे मालूम हुआ है कि पश्चिम बंगाल सरकार ने आपत्ति की है कि उनके प्रदेश से भारत-पाकिस्तान रेल -सम्पर्क नहीं गुज़रना चाहिए। रेलवे मंत्री ने भी खेद प्रकट किया है कि पश्चिम बंगाल सरकार से बिना परामर्श लिये कुछ गाड़ियां वहां से निकाली गई थीं। क्या माननीय मंत्री यह बतायेंगे कि उस आपत्ति की अब क्या स्थिति है ?

†**श्री जगजीवन राम** : माननीय सदस्य पूर्वधारणा बनाने में सिद्धहस्त हैं। संभवतया उनको बहुत सी ऐसी बातों की जानकारी है जिनका मुझे पता नहीं है। मैंने पश्चिम बंगाल सरकार से कभी भी खेद प्रकट नहीं किया। ऐसी बातों की जिम्मेदारी पश्चिम बंगाल सरकार की नहीं है। यह जिम्मेदारी वैदेशिक कार्य मंत्रालय की है।

आपत्ति के बारे में मैं बताना चाहता हूं कि राज्य सरकारों तथा केन्द्रीय सरकार के बीच कितना ही पत्र-व्यवहार होता है। यह भी संभव हो सकता है कि पश्चिम बंगाल सरकार को पूरे प्रस्ताव मिलने से पहले समाचारपत्रों में कुछ समाचार प्रकाशित हुए और उन्होंने उसकी प्रतिक्रिया केन्द्रीय सरकार को बताई। उसके बाद पूरा प्रस्ताव उनको भेजा गया था और उनकी राय मांगी गई थी। जैसा कि मैंने बताया कि अन्तिम निर्णय लेने से पूर्व पश्चिम बंगाल सरकार की राय निश्चित रूप से ली जायेगी।

†**श्री त्यागी** : मंत्री महोदय इस बात को समझेंगे कि सामान्यतः सभा इस प्रस्ताव के पक्ष में नहीं है।

†**अध्यक्ष महोदय** : रेलवे आय-व्ययक पर चर्चा के समय मैं माननीय सदस्यों को इस पर चर्चा के लिए पर्याप्त समय दूंगा। वह प्रस्तावित रेल सम्पर्क बनाया जाना चाहिए अथवा नहीं इस सिद्धान्त की भी आलोचना कर सकते हैं। माननीय सदस्य इस बारे में कटौती प्रस्ताव भी प्रस्तुत कर सकते हैं। मैं इस पर चर्चा के लिए पर्याप्त समय दूंगा। जिससे सरकार सभा के विचार जान सके।

†**श्री दी० चं० शर्मा** : दोनों देशों के बीच रेल-सम्पर्क बनाने का प्रस्ताव किस देश का है और उस देश ने किन कारणों से यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया है ?

†**श्री स० मो० बनर्जी** : रास्ता।

†**श्री जगजीवन राम** : इस प्रस्ताव को एक अथवा दूसरे देश का नहीं बताया जा सकता है। इन वर्षों में ऐसी कितनी ही घटनायें सामने आईं जिन में भारत सरकार ने ऐसे समझौतों के सुझाव रखे जो भारत के लिए लाभदायक थे तथा पाकिस्तान सरकार ने ऐसे समझौतों के सुझाव रखे जो पाकिस्तान के लिए लाभदायक थे। इसलिए पदाधिकारी मिले और उन्होंने विचार किया कि क्या ऐसे समझौते हो सकते हैं जो दोनों के लिए लाभदायक हों।

†**श्री रघुनाथ सिंह** : पश्चिम बंगाल सरकार के समान क्या पंजाब, उत्तर प्रदेश, और बिहार राज्यों की सरकारों का परामर्श तथा राय ली गई थी ?

†**श्रीमती रेणुका राय** : किसी का भी परामर्श नहीं लिया गया।

†**श्री जगजीवन राम** : इन सब राज्य सरकारों को यह नहीं भेजा गया।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री रघुनाथ सिंह : केवल पश्चिम बंगाल का ही परामर्श क्यों लिया गया ? यह तीन अन्य राज्यों, पंजाब, उत्तर प्रदेश तथा बिहार में से भी गुजरेगी । इनका परामर्श क्यों नहीं लिया गया ?

†श्री अ० चं० गुह : यदि पश्चिम बंगाल, बिहार, उत्तर प्रदेश तथा पंजाब राज्यों ने सिद्धान्ततः इसको स्वीकार भी कर लिया तो भी इन चारों राज्य सरकारों का परामर्श लिया जाना चाहिए ।

†अध्यक्ष महोदय : मैं बता चुका हूं कि मैं कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत होने पर रेलवे आय-व्ययक पर चर्चा के समय समय दूंगा ।

†श्री रघुनाथ सिंह : परन्तु हम कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं कर सकते हैं ।

प्रशिक्षण संस्था

***४२७. श्री भक्त दर्शन** : क्या **सामुदायिक विकास तथा सहकार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :—

(क) क्या यह सच है कि कुछ वर्षों से मसूरी में सामुदायिक विकास की जो अखिल भारतीय प्रशिक्षण संस्था सफलतापूर्वक चल रही थी उसे वहां से हटा कर हैदराबाद (आंध्र प्रदेश) ले जाने का निश्चय किया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसके स्थानान्तरण का यह निश्चय किन विशेष कारणों से किया गया है;

(ग) वह संस्था मसूरी से हैदराबाद कब तक बदल दी जायेगी;

(घ) क्या उस संस्था के स्थानान्तरण के विरोध में उन्हें मसूरी नगरपालिका और अन्य संस्थाओं से कोई विरोध-पत्र मिले हैं; और

(ङ) यदि हां, तो उन पर क्या निर्णय किया गया है ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति): (क) से (ग). सामुदायिक विकास सम्बन्धी केन्द्रीय अध्ययन एवं अनुसंधान संस्था को मसूरी से हटाने का प्रश्न विचाराधीन है णके सलाहकार बोर्ड ने संस्था को हटाने की सिफारिश निम्नलिखित आधारों पर की है —

(१) यह केन्द्र में स्थित नहीं है ।

(२) यह ग्रामीण क्षेत्र में नहीं है ।

(३) यह उच्च शैक्षणिक और अन्य प्रशिक्षण संस्थाओं से पृथक पड़ता है । ऊंचाई और जलवायु का भी प्रश्न है ।

(घ) जी नहीं ।

(ङ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

†अध्यक्ष महोदय : मेरा एक सुझाव है । जब भी कभी कोई माननीय मंत्री हिन्दी में उत्तर इस प्रकार नहीं पढ़ सकें कि जिसको अन्य सदस्य समझ नहीं पायें तो उन्हें इसकी सूचना मुझे देनी चाहिए । इससे मेरा यह कहना नहीं है कि उन्हें हिन्दी नहीं सीखनी चाहिए अपितु मैं

---

†मूल अंग्रेजी में

यह बताना चाहता हूं कि संभव है उनका उच्चारण ठीक न हो। वह कृपा करके इसकी सूचना मुझे दें मैं दुभाषिये को कहूंगा कि उनका उत्तर पढ़ दें। सभा में ७० सदस्य ऐसे हैं जिन्होंने मुझे लिखा है कि वह अंग्रेजी का एक शब्द भी नहीं जानते हैं।

मैं साथ साथ अनुवाद कराने का विचार कर रहा हूं। परन्तु यह एक कठिन काम है। अनुवादक उपलब्ध नहीं है। इस बीच मैं यहां पर एक दुभाषिया रखूंगा जो माननीय मंत्री द्वारा हिन्दी न पढ़े जाने पर उनका उत्तर पढ़ देगा।

†**संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्य नारायण सिंह)** : उत्तर मैं पढ़ दिया करूंगा।

†**अध्यक्ष महोदय** : मुझे प्रसन्नता है कि हिन्दी के उत्तर पढ़ने का काम संसद्-कार्य मंत्री कर दिया करेंगे।

†**रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम)** : अन्य मंत्री पढ़ सकते हैं। (**अन्तर्बाधाएं**)

श्री भक्त दर्शन: श्रीमन्, क्या यह सत्य नहीं है कि जब यह संस्था स्थापित की गयी थी उस समय मंत्रालय के एक उच्च अधिकारी को सारे भारत का निरीक्षण करने के लिए भेजा गया था, और उसने सब बातों पर विचार करके अपनी यह सम्मति दी थी कि इसको मसूरी में रखा जाये। अतः जब यह निर्णय हो चुका था तो इसको बदलने के बारे में क्यों विचार किया जा रहा है ?

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री (श्री सु० कु० डे)** : उस समय जब मसूरी का प्रस्ताव आया था हमारे पास ऐसा कोई स्थान नहीं था जो इस काम के लिए उपयुक्त होता।

†**श्री रघुनाथ सिंह** : बनारस राज्य में एक पूरा भवन खाली है।

†**अध्यक्ष महोदय** : माननीय सदस्य प्रश्न पूछें।

†**श्री त्यागी** : वह केवल एक सुझाव दे रहे हैं।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूं कि इस इंस्टीट्यूट के स्थानान्तरण के सम्बन्ध में कब तक पूरा निर्णय हो जायेगा और कब तक यह इंस्टीट्यूट यहां से चला जायेगा ?

†**श्री सु० कु० डे** : आगामी ३ अथवा ४ महीनों में एक निर्णय कर लेने की आशा है। संभवतया निर्णय के बाद एक वर्ष में इसका अन्य स्थानों में स्थानान्तरण करने के प्रश्न पर विचार होगा।

†**श्री रघुबीर सहाय** : क्या यह सच नहीं है कि मसूरी में केन्द्रीय संस्था बनाने के समय इस बात का ध्यान रखा गया था कि इसको दिल्ली के निकट होना चाहिये ? क्या इस महत्वपूर्ण बात का अब कोई ध्यान नहीं रखा गया है, यदि हां, तो किन कारणों से ?

†**श्री सु० कु० डे** : दिल्ली से दूरी महत्वपूर्ण नहीं है क्योंकि विमान और अन्य यातायात के कारण दूरी का महत्व नहीं रह जाता है।

†**श्री म० ला० द्विवेदी** : मैं जानना चाहता हूं कि अक्तूबर के महीने में जो ट्रेनिंग का कोर्स चालू होने वाला है अब वह मसूरी में होगा या किसी दूसरे स्थान पर होगा ?

†**श्री सु० कु० डे** : यह मसूरी में होगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री भक्त दर्शन : श्रीमन्, अभी बतलाया गया कि अभी इसके बारे में निर्णय नहीं हुआ है और कुछ स्थानों पर विचार किया जा रहा है। वे कौन-कौन से स्थान हैं जिनके बारे में विचार किया जा रहा है ?

†श्री सु० कु० डे : यह भारत के मध्य में कहीं पर होगा और हमें आशा है कि आन्ध्र प्रदेश हमें हैदराबाद में सुविधायें दे देंगे।

†श्री त्यागी : भारतीय प्रशासनिक सेवा प्रशिक्षण संस्था के निकट मसूरी में इसको इसलिए रखा गया था क्योंकि समस्त भारत के प्रशासकों को जहां प्रशिक्षण मिलता है वहां पर इसको रखने से लाभ होगा। मैं जानना चाहता हूं कि इस तथ्य का क्या हुआ ?

†श्री सु० कु० डे : ऐसी कोई बात नहीं थी। मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूं कि ऐसा कोई विचार नहीं है कि मसूरी में उपलब्ध सुविधाओं का उपयोग न किया जाये। हम इन सुविधाओं का उपयोग अन्य प्रकार के कर्मचारियों के प्रशिक्षण के लिए करेंगे।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : मैं यह जानना चाहता हूं कि यह प्रशिक्षण केन्द्र जो इस समय मसूरी में कार्य रहा है, इसको दूसरे स्थान पर हटाने में कितने धन की हानि होगी ? क्या सरकार ने इसका कुछ अनुमान लगया है ?

†श्री सु० कु० डे : मैं समझता हूं कि सरकार को कोई हानि नहीं हुई है क्योंकि सरकार ने मसूरी में कोई सम्पत्ति नहीं बनाई है।

†श्री राम कृष्ण गुप्त: क्या पंजाब सरकार ने इस संस्था को नीलोखेड़ी में ले जाने का अनुरोध किया है

†श्री सु० कु० डे : यह दूसरे प्रकार की संस्था है। इस प्रकार की और अन्य संस्थायें भी स्थापित होंगी। इस समय हम मसूरी की अध्ययन एवं अनुसंधान संस्था के सम्बन्ध में बातचीत कर रहे हैं।

†श्री तंगामणि : क्या यह सच नहीं है कि केन्द्रीय अध्ययन एवं अनुसंधान संस्था को हैदराबाद में स्थानान्तरण का निश्चित निर्णय कर लिया गया है और आन्ध्र सरकार ने उसको वहां स्थापित करने का निर्णय कर लिया है तथा वहां भवन भी उपलब्ध है ? जब निर्णय कर लिया गया है तो विलम्ब किस कारण से हो रहा है ?

†श्री सु० कु० डे : मुझे खेद है कि अभी कोई निर्णय नहीं लिया गया है। और हैदराबाद में कोई ऐसा भवन एकदम उपलब्ध भी नहीं है जहां हम स्थानान्तरित कर सकें।

†श्री यादव नारायण जाधव : क्या सरकार का विचार इस प्रकार की दो संस्थायें बनाने का है एक उत्तर में तथा एक दक्षिण में ?

†श्री सु० कु० डे : एक संस्था के लिए ही कर्मचारियों की व्यवस्था करना कठिन हो रहा है।

श्री कमल नयन बजाज : क्या संस्था को मैदानी इलाके में स्थानान्तरित करने पर प्रशिक्षण व्यय कम नहीं हो जायेगा क्योंकि पहाड़ी प्रदेशों में सामान्यतः व्यय अधिक होता है ?

†श्री सु० कु० डे : संभवतया इस पर भी विचार किया जायेगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री दी० चं० शर्मा : क्या माननीय मंत्री यह जानते हैं कि संस्था के बारे में कुछ प्रतिकूल टिप्पणियां की गई हैं कि इससे कोई लाभदायक काम नहीं हुआ है ? क्या उनको इन टिप्पणियों के बारे में कुछ कहना है ?

†श्री सु० कु० डे : सभा के कुछ माननीय सदस्य इस संस्था में गये हैं । मैं ने उनसे इसके बारे में कोई प्रतिकूल टिप्पणी नहीं सुनी है । राज्य विधान सभा के सदस्यों तथा राज्यों के पदाधिकारियों ने भी इसे देखा है । प्रशिक्षण में जो भी कमियां हैं उनको धीरे धीरे दूर कर दिया जायेगा ।

वनस्पति में रंग मिलाना

†*४२८. { श्री हरिश्चन्द्र माथुर :
श्री विद्याचरण शुक्ल : }

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

(क) क्या वनस्पति में रंग मिलाने के परीक्षण अन्तिम रूप से किये जा चुके हैं; और

(ख) यदि हां, तो रंग का इस्तेमाल अनिवार्य रूप से किये जाने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†खाद्य तथा कृषि उप-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) उत्पन्न नहीं होता ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : इस मामले में क्या प्रगति हुई है और क्या कोई अन्तरिम प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है ?

†श्री अ० म० थामस : वनस्पति के लिए उपयुक्त रंग ढूंढने के लिए गवेषणा की जा रही है और उसका खाद्य तथा कृषि मंत्रालय द्वारा १०-६-१९६० को नियुक्त की गई एक विशेष समिति के तत्वावधान में समन्वय किया जा रहा है ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या सरकार ने अपना यह निर्णय स्पष्ट बता दिया है कि प्रयोगों के सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय होते ही वनस्पति में रंग मिलाया जाने लगेगा और क्या यह निर्णय निर्माताओं को भी सूचित कर दिया गया है ?

†श्री अ० म० थामस : जैसा कि सभा को ज्ञात है, सरकार ने सिद्धान्ततः यह स्वीकार कर लिया है कि यदि उपयुक्त रंग मिल जायेगा तो वनस्पति में रंग मिलाना शुरू कर दिया जायेगा । कठिनाई उपयुक्त रंग मिलने में हो रही है । हमें यह भी याद रखना चाहिए कि उपचार रोग से भी खराब नहीं होना चाहिए ।

†श्री म० ला० द्विवेदी : क्या ड्रग रिसर्च इंस्टीट्यूट, देहरादून, ने किसी ऐसे कलर का आविष्कार किया है, जिसके विषय में सरकार जांच कर रही है ? यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या प्रगति हुई है

---

†मूल अंग्रेजी में

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : कमेटी तो नियुक्त की गई है और उस की रीकमेंडेशन्ज़ जब तक नहीं आयेंगी, तब तक इस को दूसरे तीसरे इंस्टीट्यूट के पास भेजना अच्छा नहीं होगा।

श्री खाडीवाला : माननीय मंत्री जी को यह मालूम है कि यह प्रश्न बार बार आता है और बार बार यही कहा जाता है कि बहुत जल्दी ही रंग डालने की कोशिश की जा रही है, लेकिन जो असल घी खाने वाले हैं, इस में रंग न मिलाने से उन को दिन-प्रति-दिन इस से नुक्सान हो रहा है। अभी पिछले वक्त हमारे हैल्थ मिनिस्टर ने भी यह कहा था कि इस से नुक्सान होता है और जिन पदार्थों से वह जमाया जाता है, उन को बाडी हज्म नहीं कर सकती है और वे पिघलते नहीं हैं। मैं यह जानना चाहता हूं कि इस सम्बन्ध में कब तक तब्दीली कर दी जायगी, ताकि खाने वालों को धोखा न हो।

श्री स० का० पाटिल : ये सब चीज़ें ठीक हैं, लेकिन वह विज्ञान की बात है और विज्ञान पर तो मेरा काबू नहीं है। जब तक वह चीज़ नहीं निकलेगी—दुनिया में अभी तक नहीं निकली है—तब तक मैं कुछ नहीं कर सकता यह सब कुछ होते हुए भी।

†**श्री स० मो० बनर्जी** : क्या यह सच है कि सरकार कोई अन्तिम निर्णय करने में असमर्थ है क्योंकि निर्माताओं की ओर से दबाव डाला जा रहा है और यदि हां तो इस कमजोरी पर विजय प्राप्त करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

†**श्री अ० म० थामस** : यह सही नहीं है।

†**श्री स० का० पाटिल** : सरकार सुविधाजनक रंग मिलते ही वनस्पति में रंग मिलाने के लिए वचनबद्ध है। इसलिए किसी प्रकार के दबाव का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†**श्री जोकीम आल्वा** : सरकार रंग ढूंढने में बहुत समय ले रही है। अब तक राकेट चन्द्रमा तक पहुंच चुके हैं और शुक्र के निकट पहुंच रहे हैं। क्या इस विलम्ब के पीछे वनस्पति निर्माताओं का हाथ है जिनके प्रधान लीवर ब्रदर्स हैं।

†**श्री स० का० पाटिल** : यदि रोकेटों से कोई रंग मिल सके तो हम उसका स्वागत करेंगे।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या सरकार ने रंग मिलाये जाने के विरुद्ध वनस्पति निर्माताओं के गन्दे प्रचार पर विचार किया है यद्यपि उन्हें अभी इस निर्णय की सूचना भी नहीं भेजी गई है और क्या यह प्रचार सरकारी पत्रिकाओं के माध्यम से भी किया जा रहा है? मैं ने पिछली बार भी यह बात कही थी और माननीय मंत्री ने कहा था कि उन्होंने इसकी जांच नहीं की है। मैं आशा करता हूं कि इन तीन महीनों में माननीय मंत्री ने यह जांच करा ली होगी और अब यह बता सकेंगे कि क्या यह प्रचार सरकारी पत्रिकाओं के माध्यम से भी किया जा रहा है? सरकार इस मामले में क्या करने का विचार कर रही है?

†**श्री स० का० पाटिल** : कोई भी संबद्ध व्यक्ति या पक्ष प्रचार अवश्य करता है किन्तु सरकार ऐसे प्रचार को स्वीकार नहीं करती। परन्तु मुझे मालूम नहीं है कि सरकारी प्रकाशनों में ऐसा प्रचार किया जा रहा है। यदि माननीय सदस्य मुझे उसकी सूचना देंगे तो निश्चय ही उसका ध्यान रखा जायेगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : अभी माननीय मंत्री जी ने कहा है कि गवर्नमेंट इस बात के लिये वचनबद्ध है कि वनस्पति घी में रंग मिलाया जाना चाहिए और इस के लिये उन्होंने एक समिति भी नियुक्त की है। जब उस समिति का कार्य इतना लम्बा होता जा रहा है, तो क्या यह अच्छा नहीं होगा कि वनस्पति घी को बनाने वाली कम्पनियों को इस प्रकार का समय दे दिया जाये कि वे छः महीने या एक वर्ष में कोई ऐसा रंग बना लें, अन्यथा उस के बाद इस पर प्रतिबन्ध लगा दिया जायगा ?

श्री स० का० पाटिल : वह अच्छा नहीं होगा। जो काम एक साइंटिफिक कमेटी नहीं कर सकी, तो क्या वे करेंगे, जो खुद इन्ट्रेस्टिड हैं ?

सड़क परिवहन में डीजल का प्रयोग

+

†*४२९. { **श्री रामकृष्ण गुप्त :**
श्री पांगरकर :
श्री रामेश्वर टांटिया : }

क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री २३ नवम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ३७६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सड़क परिवहन में डीजल के प्रयोग की प्रस्थापना पर विचार कर लिया है; और

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

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादर)** : (क) और (ख). समस्त संसार में वाणिज्यिक सड़क परिवहन पिछले कुछ वर्षों में तेजी से पैट्रोल की मोटरगाड़ियों को छोड़कर डीजल से चलने वाली मोटरगाड़ियों की ओर बढ़ रहा है। भारत में भी पैट्रोल से चलने वाली मोटरगाड़ियों का उत्पादन प्रायः बन्द हो गया है और चारों मोटरगाड़ी निर्माता केवल डीजल की मोटरगाड़ियों के उत्पादन में लगे हुए हैं। पुरानी पैट्रोल की मोटरगाड़ियों को डीजल से चलने वाली बनाने का कार्य भी किया जा रहा है। आशा है कि तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक देश की अधिकांश वाणिज्यिक मोटर-गाड़ियां डीजल से चलने वाली हो जायेंगी।

†**श्री राम कृष्ण गुप्त**: क्या सरकार को इस सम्बन्ध में राष्ट्रीय व्यवहारिक आर्थिक गवेषणा परिषद् की ओर से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है ?

†**श्री राज बहादुर**: उसने इस प्रश्न पर विचार किया था और यह सलाह दी है कि हमें यथाशीघ्र डीजल से चलने वाली मोटर गाड़ियों को अपना लेना चाहिए।

†**श्री कासलीवाल** : जब तेल शोधन कारखानों में कच्चे तेल का शोधन किया जाता है तो केवल कुछ प्रतिशत डीजल प्राप्त होता है। कुछ प्रतिशत मिट्टी के तेल का होता है और कुछ प्रतिशत पैट्रोल का भी। चूंकि माननीय मंत्री यह कह रहे हैं कि हमें सड़क परिवहन में डीजल का प्रयोग करने में शीघ्रता करनी चाहिए अतः क्या उनका इरादा डीजल तेल का आयात करने का है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री राज बहादुर** : यह बात निश्चित है कि मोटर परिवहन में डीजल का प्रयोग संचालन कुशलता बढ़ाता है। यही कारण है तथा बहुत सी अन्य बातें भी हैं जिन से परिवहन संचालक पैट्रोल से डीजल में परिवर्तन वांछनीय समझते हैं। ऐसा होना अपरिहार्य है। परन्तु माननीय सदस्य की बात सर्वथा ठीक है और मोटर स्प्रिट तथा डीजल के उत्पादन में असन्तुलन है और जैसे जैसे हमारे तेल शोधन कारखानों की संख्या और उनका उत्पादन बढ़ता जाता है वैसे ही यह असंतुलन भी बढ़ता जाता है।

†**श्री कासलीवाल** : आयात के बारे में क्या स्थिति है ?

†**श्री राज बहादुर** : मैं उसका उत्तर दे चुका हूं (**अन्तर्बाधाएं**)

†**प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक कार्य-मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू)** : मेरा निवेदन है कि माननीय सदस्य ने जो सवाल उठाया है वह अत्यन्त महत्वपूर्ण है तथा उस पर हम भली प्रकार विचार कर रहे हैं।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : माननीय वित्त मंत्री सभा में स्पष्ट कह चुके हैं कि उनकी नीति पैट्रोल से डीजल में परिवर्तन की है और उनके कराधान प्रस्ताव इसी दृष्टि से तैयार किये गये हैं। अब परिवहन मंत्री उसकी बिल्कुल विरोधी बात कह रहे हैं और वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री भी उनका अनुसरण कर रहे हैं। इस स्थिति का समाधान कैसे होगा ?

†**श्री राज बहादुर** : राष्ट्रीय व्यवहारिक आर्थिक गवेषणा परिषद् द्वारा किये गये अध्ययन का निर्देश किया गया था और मैंने उस प्रतिवेदन की सिफारिशों और उपपत्तियों का निर्देश किया था। हम चाहते हैं कि हमें यथासंभव देश की मोटर स्प्रिट का प्रयोग करना चाहिए और वित्त मंत्री का भी यही तात्पर्य था। इसका मतलब यह नहीं है कि हम डीजल को न अपनायें।

आयुर्वेद

***४३०. श्री म० ला० द्विवेदी** : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आयुर्वेद शिक्षा को समान स्तर पर लाने के लिये भारत सरकार द्वारा बनाई गई योजना की रूपरेखा क्या है;

(ख) इस योजना को राज्य सरकारों को निर्दिष्ट करने के विषय में क्या प्रगति हुई है और उनकी क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) इस योजना के अनुसार आयुर्वेद और एलोपैथी में किस प्रकार का समन्वय करने का विचार किया गया है;

(घ) क्या नई योजना के अनुसार आयुर्वेद के स्नातकों को वेतनक्रम, पद और अन्य वे सब सुविधायें उपलब्ध होंगी जो एलोपैथिक स्नातकों को मिलती हैं; और

(ङ) इस सम्बन्ध में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) से (ङ). केन्द्रीय आयुर्वेदिक अनुसंधान परिषद् द्वारा बनाये गये अध्ययन पाठ्यक्रम एवं पाठ्यविषय परीक्षणाधीन हैं।

श्री म० ला० द्विवेदी : समाचारपत्रों में इस आशय के समाचार निकले थे कि यह प्रश्न सरकार के विचाराधीन है कि वैद्यों को ऐलोपैथी के रिफ्रेशर कोर्स की ट्रेनिंग दी जायगी। मैं

†मूल अंग्रेजी में

यह जानना चाहता हूं कि इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या प्रगति की है और कितने वैद्यों को इस प्रकार की शिक्षा दी जायगी।

श्री करमरकर : ऐलोपैथी ठीक नाम नहीं है। उस को कहते हैं अर्वाचीन शास्त्रीय वैद्य ज्ञान। यह चल रहा है। हमारी राय ऐसी है कि जो लोग वैद्य का काम करते हैं, वे बीमारों के हित की दृष्टि से काम करते हैं, इस लिये जो वैद्य का काम करने जाते हैं, उन को अर्वाचीन शास्त्र भी पढ़ना चाहिए और प्राचीन शास्त्र भी पढ़ना चाहिए। यह हमारी राय है।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूं कि आयुर्वेद शास्त्र के ग्रेजुएट्स और ऐलोपैथिक शास्त्र के ग्रेजुएट्स में जो अन्तर है, उस को पाटने की दिशा में सरकार क्या कदम उठा रही है। क्या आयुर्वेद के स्नातकों को भी दूसरों के समान वेतन-स्तर दिया जायगा ?

श्री करमरकर : यह खास तौर से विषय है स्टेट गवर्नमेंट्स का। उस सम्बन्ध में हम विचार और पैसे से सहायता करने के लिए तैयार हैं। इस बारे में अलग अलग स्टेट्स में अलग अलग रायें हैं। यह मुश्किल है।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूं कि भारत सरकार की इस सम्बन्ध में क्या नीति है ?

श्री करमरकर : समन्वय की नीति है।

एक्सप्रेस डिलीवरी प्रणाली

†*४३२. **श्री रामकृष्ण गुप्त :**
श्री विद्याचरण शुक्ल :
श्रीमती इला पालचौधरी :
श्री भक्त दर्शन :

क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री २२ दिसम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या १०५७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डाक और तार विभाग की एक्सप्रेस डिलीवरी प्रणाली को जारी रखने अथवा बन्द करने के बारे में इस बीच कोई निर्णय कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या निर्णय किया गया है; और

(ग) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर 'ना' में हो, तो निर्णय में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन)** : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) प्रश्न पर अधीनस्थ डाक तथा तार प्राधिकारियों के साथ मिलकर विस्तारपूर्वक विभिन्न दृष्टिकोणों से विचार करना है जिसमें वित्तीय पहलू भी सम्मिलित है।

†**श्री रामकृष्ण गुप्त** : क्या इस प्रणाली को ग्रामीण क्षेत्रों में लागू करने का कोई प्रस्ताव है ताकि उन स्थानों को डाक शीघ्र पहुंच सके ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**डा० प० सुब्बरायन** : वास्तव में शिकायत तो शहरी क्षेत्रों के बारे में भी है क्योंकि हमारे पास पर्याप्त आदमी नहीं हैं। ग्रामीण क्षेत्रों का प्रबन्ध और भी कठिन होगा।

†**श्रीमती इला पालचौधरी** : चूंकि एक्सप्रेस पत्र गरीब लोगों के लिए तार के समान है इसलिए क्या उसे जारी रखा जाएगा —यदि संभव हो तो ग्रामीण क्षेत्रों में भी—और उसका वित्तीय दृष्टिकोण से विचार नहीं किया जाएगा ?

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

†**डा० प० सुब्बरायन** : वित्तीय प्रश्न पर भी विचार किया जाएगा और हम यह विचार कर रहे हैं कि हम कैसे इसे लागू कर सकते हैं और क्या इस कारण पोस्टेज में वृद्धि की जानी चाहिए ।

†**श्री तंगामणि** : क्या एक्सप्रेस पत्र खत्म करने का विचार अब छोड़ दिया गया है इस वर्ष के लिए और अगले वर्ष के लिए भी ?

†**डा० प० सुब्बरायन्** : हम एक्सप्रेस पत्रों को खत्म करने का विचार नहीं कर रहे हैं। हम यह पता लगा रहे हैं कि उन के वितरण में शीघ्रता कैसे लाई जा सकती है और इसका विचार करते हुए क्या अतिरिक्त प्रभार लगाना होगा ।

चावल की खेती की जापानी विधि

†*४३३. **श्रीमती इला पालचौधरी** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री ६ दिसम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ७२८ के अनुपूरक प्रश्न के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) लगभग कुल कितने क्षेत्र में चावल की खेती जापानी विधि से की जाती है और उसका वार्षिक उत्पादन कितना है ;

(ख) क्या भारत सरकार का विचार भारत भर में उस सारे क्षेत्र में, जहां चावल बोया जाता है, चावल की खेती की जापानी विधि का प्रचलन करने का है ;

(ग) यदि हां, तो इस प्रस्थापना की क्रियान्विति पर कितना व्यय होगा ; और

(घ) देश में चावल की खेती की जापानी विधि को अपनाये जाने में कितना समय लगने का अनुमान है ?

†**कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख)** : (क) से (ख). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) भारत में १९५९-६० में चावल की खेती की जापानी विधि के अन्तर्गत कुल ६५.४१ लाख एकड़ भूमि लाई गई है जिसमें ७३.०५ लाख टन धान पैदा होने का अनुमान है ।

(ख) प्रारंभ में चावल की खेती की जापानी विधि पर प्रदर्शन एवं प्रशिक्षण कार्य स्थापित करने की योजना पर चार धान उत्पादक जिलों में लागू की जाएगी और चार

†मूल अंग्रेजी में

पैकेज प्रोग्राम राज्यों को अधिमान्यता दी जाएगी। बाद में अपनी सफलता के आधार पर इस योजना का अन्य चावल उत्पादक राज्यों में विस्तार किया जाएगा।

(ग) जापानी प्रविधिज्ञों की यात्रा के समस्त व्यय, जापानी औजार और उपकरणों के संभरण और प्रदर्शन फर्मों के संचालन व्यय का वहन जापान की सरकार द्वारा किया जाएगा। दूसरी ओर जापानी प्रविधिज्ञों को निःशुल्क रहने की जगह की व्यवस्था सहभागी राज्यों द्वारा की जाएगी। फार्मों की स्थापना के लिए भूमि जापानी प्रविधिज्ञों को सामान्य पट्टे की शर्तों पर दी जाएगी।

(घ) योजना को पहले चार राज्यों में कम से कम ३ से ५ वर्ष की अवधि के लिए लागू करने का विचार है। योजना को शेष चावल उत्पादक राज्यों में लागू करने के प्रश्न पर कुछ अनुभव प्राप्त होने के पश्चात् विचार किया जाएगा।

†**श्रीमती इला पाल चौधरी** : क्या वास्तविक जापानी खेती की विधि का प्रचार अभी तक किया गया है और क्या हम ने इस प्रकार के उर्वरक औजारों और पौध लगाने के तरीके को काम में लाया है जिन के बांछनीय परिणाम निकलें ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : औजारों को छोड़ कर जापानी विधि की अन्य सभी बातें यहां काम में लाई गई हैं। जहां तक औजारों का संबंध है, हम ने केवल जापानी वीडर का प्रयोग किया है; अन्य औजार अभी तक काम में नहीं लाये गये हैं। परन्तु पैकेज जिलों में ऐसे प्रदर्शन केन्द्र बनाने के प्रस्तावों में इन औजारों के प्रयोग की बात भी कही गई है।

†**श्री स० मो० बनर्जी** : क्या यह योजना प्रयोग के तौर पर अलीगढ़ जिले में लागू की गई थी और यदि हां, तो क्या परिणाम हुआ ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : यदि माननीय सदस्य का तात्पर्य जापानी कृषकों द्वारा भारत में किये गये प्रयोग से है तो वह उत्तर प्रदेश के सहारनपुर जिले में किया गया था और वह सफल रहा है।

†**श्री तंगामणि** : क्या यह योजना वर्ष १९६१-६२ में समस्त पैकेज जिलों में लागू की जायगी और यदि हां, तो इन जिलों में, विशेष कर मद्रास राज्य में तंजौर जिले में, कितना अतिरिक्त धन व्यय किया जा रहा है ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : हम उसे समस्त चावल उत्पादक जिलों में लागू करना चाहते हैं जहां कि खेती का विकास किया जाना वाला है। जहां तक व्यय का सम्बन्ध है, हमें कुछ भी व्यय नहीं करना होगा। समस्त व्यय का वहन जापान करेगा।

कुछ माननीय सदस्य उठे—

†**अध्यक्ष महोदय** : शांति, शांति। सरकार कुछ भी व्यय नहीं करती है।

†**श्री यादव नारायण जाधव** : पैकेज जिले और राज्य कौन से हैं ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : वे एक से अधिक बार बताये जा चुके हैं। अभी आठ राज्य हैं और बाद में भारत के प्रत्येक राज्य में एक पैकेज जिला होगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री तंगामणि** : प्राय: प्रत्येक राज्य में एक जिला पैकेज जिला निश्चित किया गया है। मेरा प्रश्न यह था कि तंजौर जैसे धान उत्पादक जिलों में जापानी विधि लागू करने के लिये १९६१-६२ में क्या नया आवंटन किया गया है ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : आवंटन का कोई प्रश्न नहीं है। हमें जापानी किसानों के कुल दल मिलने की आशा है जो उपयुक्त स्थानों पर कुछ भूमि पट्टे पर लेंगे और जैसा वे अपने में कर देते हैं उस तरह एक से अधिक फसलें या वही फसलें गहन तरीके से बोयेंगे और प्रत्येक जिले में ऐसा एक केन्द्र होगा।

†**श्री हेर ब्रुआ** : मैं जानना चाहता हूं कि जिन चार राज्यों में खेती की जापानी विधि शुरू की जायगी उनमें वह प्रयोगात्मक आधार पर शुरू की जायगी अथवा खेती की जापानी विधि हमारे खेती सम्बन्धी कार्यों का अंग बन जायेगी ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : खेती की जापानी प्रणाली, जैसाकि हम उसे समझते हैं और जैसाकि हमने प्रचार किया है, भारत के प्रत्येक कोने में फैल गई है। हम ६५ लाख एकड़ से भी अधिक क्षेत्र उसके अन्तर्गत ला चुके हैं। इस प्रकार उसका प्रयोग अत्यन्त व्यापक रूप से किया जा रहा है। बहुत से किसानों को इससे बहुत लाभ हुआ है।

†**श्री रंगा** : क्या इस समस्त ६५ लाख एकड़ में जापानी विधि केवल आंशिक रूप में लागू की गई थी, अर्थात् केवल अग्रिम प्रतिरोपण किया गया था और जापानी विधि को पैकेज जिलों में शुरू कर के सरकार उसको पूर्ण रूप में अर्थात् समस्त औजारों सहित करना चाहती है ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : यह सर्वथा ठीक है कि हम जापानी औजारों का भी प्रचार करके उसे और बढ़ाना चाहते हैं। परन्तु यह सही नहीं है कि जापानी विधि का तात्पर्य केवल पंक्तियों में प्रतिरोपण है। जापानी विधि में और भी बहुत सी बातें हैं जिन सभी का हमारे किसानों ने प्रयोग किया है।

†**डा० राम सुभग सिंह** : यदि मैं ठीक समझता हूं तो माननीय मंत्री ने यह कहा था कि कुछ जापानियों को आमंत्रित किया जायेगा तथा उनसे प्रत्येक राज्य में प्रदर्शन केन्द्र खोलने का अनुरोध किया जायगा। क्या योजना की भारतीय किसानों के सम्बन्ध में प्रभावोत्पादकता का तुलनात्मक अध्ययन किया गया है ? भारतीय किसान भी—यदि सब नहीं तो कुछ अवश्य—उतने ही अच्छे हैं इसलिये भारतीय किसानों को सरकार के खर्च से प्रदर्शन फार्म खोलने की सुविधा क्यों नहीं दी जाती है ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : पहले तो मैं यह गलतफहमी दूर कर देना चाहता हूं कि हम ने जापान सरकार को दल भेजने का निमंत्रण दिया था। तथ्य यह है कि जापान ने स्वयं अपनी ओर से यह किया है। दूसरे ऐसा नहीं है कि हम अपने किसानों की योग्यता स्वीकार नहीं करते हैं। परन्तु कुछ चीजें ऐसी हैं जिन को अंगीकार करने से हमें मदद मिलती है। मैं नहीं चाहता कि सभा अथवा सदस्य महोदय यह समझें कि जापनी विधि का अपनाया जाना भारतीय किसानों का किसी प्रकार अपमान है जिनमें से अनेक जापानी किसानों से अधिक अच्छे हैं। (**अन्तर्बाधा**)।

†**श्री त्यागी** : इस विधि से भारत में अधिकतम उत्पादन कितना होता है ?

†**डा० पं० शा० देशमुख** : ५० मन से ६५ मन प्रति एकड़ के बीच।

†**श्रीमती इलापाल चौधरी** : अन्ततः जापानी विधि उर्वरक की किस्म पर निर्भर है। क्या हमने उपलब्ध भारतीय उर्वरकों और जापानी उर्वरकों की मात्रा और किस्म का निर्धारण किया है

---

†मूल अंग्रेजी में

और उनसे हमें क्या लाभ हो सकता है ? दूसरे, हम उर्वरकों का आयात किस प्रकार करेंगे अथवा उनका भारत में निर्माण कैसे करेंगे ? क्या हमने इन चीजों का निर्धारण किया है ?

†**डा० पं० शा० देशमुख :** प्रत्येक व्यक्ति जापानी विधि का भिन्न अर्थ समझता है । जापानी विधि का यह मतलब नहीं है कि वह केवल उर्वरकों पर निर्भर है । बहुत सी और भी चीजें हैं । वे किसानों को ज्ञात हैं । इसलिये यह कहना ठीक नहीं है कि हम केवल उर्वरकों पर निर्भर करते हैं । जहां तक जिलों की सघन योजनाओं का सम्बन्ध है, हमें उर्वरकों की अतिरिक्त मात्रा मिलती है ।

†**श्री आचार :** विवरण में केवल 'पैकेज डील' के जिलों के प्रदर्शन फार्मों का निर्देश किया गया है । क्या अन्य क्षेत्रों में भी ये प्रदर्शन फार्म बनाने का कोई प्रस्ताव है ?

†**डा० पं० शा० देशमुख :** जापानियों द्वारा नहीं । हमारे प्रदर्शन फार्म हैं ।

†**श्री आचार :** मेरा तात्पर्य जापानी से है ।

†**डा० पं० शा० देशमुख :** हमारे अनेक फार्मों, साधारण सरकारी प्रदर्शन फार्मों, में जापानी तरीके को काम में लाया जाता है । जहां कहीं धान का फार्म होता है वह उसे काम में लाया जाता है ।

†**डा० राम सुभग सिंह :** माननीय मंत्री ने कहा कि संभवत: माननीय सदस्य सही बात नहीं समझते हैं । क्या यह सच नहीं है कि कुछ जापानी दलों को प्रदर्शन फार्म खोलने के लिये आमंत्रित किया जा रहा है ?

†**अध्यक्ष महोदय :** वे अपनी इच्छा से आ रहे हैं । उन्होंने यह कहा था । वे भारत सरकार के निमंत्रण पर नहीं आ रहे हैं ।

†**डा० राम सुभग सिंह :** भारत सरकार और जापान के बीच बातचीत हुई थी और उसके बाद ही वे आ रहे हैं ।

†**डा० पं० शा० देशमुख :** नहीं, श्रीमान् । लगभग तीन-चार साल पहले कुछ जापानी किसान अपनी ओर से भारत आये थे तथा उन्हें कोई सहायता अथवा निमंत्रण नहीं दिया गया था । यदि कोई निमंत्रण गया भी था तो बिहार सरकार की ओर से गया था, भारत सरकार की ओर से नहीं । उन्होंने जो कुछ किया उस से हमारे कुछ किसान बहुत प्रभावित हुए । भारतीय धान-उत्पादकों पर पड़े प्रभाव को देखते हुए जापान सरकार ने पूछा है कि यदि जापान से इसी प्रकार किसानों के दल आते रहें तो क्या हम उन का स्वागत करेंगे ? हम ने यह मान लिया है कि ऐसे दल सघन जिलों में आ कर अपना प्रदर्शन कर सकते हैं ।

रेलवे में डीजल का प्रयोग

+

†*४३४. { **श्री अ० मु० तारिक :**
श्री हरिश्चन्द्र माथुर :
श्री उस्मान अली खां :
सरदार इकबाल सिंह :
श्री दी० चं० शर्मा : }

क्या रेलवे मंत्री ६ दिसम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ८१३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डीजल से रेलगाड़ियां चलाने के कार्यक्रम को अन्तिम रूप से तैयार कर लिया गया है ; और

---

†मूल अंग्रेज़ी में

(ख) यदि हां, तो कार्यक्रम क्या है और १९६१ तथा १९६२ में सम्भवतः कितने डीजल आयल की आवश्यकता पड़ेगी और १९५९-६० में कितनी आवश्यकता पड़ी ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) तीसरी योजना की अवधि में जो बहुत यातायात वाली लाइनें हैं उन पर ३८०० मील तक मालगाड़ियां डीजल से चलाने की प्रस्थापना है । इनका प्रयोग कोयला, इस्पात कारखानों के लिये कच्चा माल आदि लाने ले जाने के लिये किया जायेगा ।

१९५९-६० में खपत हुए डीजल तेल की मात्रा और १९६०-६१ तथा १९६१-६२ की निर्धारित आवश्यकतायें निम्न प्रकार हैं :—

१९५९–६०	५१,२०८ लांग टन
१९६०–६१	७५,००० लांग टन
१९६१–६२ . .	१०१,००० लांग टन

श्री अ० मु० तारिक : मैं यह जानना चाहता हूं कि इन ट्रेन्स को डीजल में तब्दील करने पर हमारा कितना खर्च आया है ।

श्री शाहनवाज खां : अभी तक जो भी खर्च आता है वह डीजल एंजिन खरीदने के ऊपर और डीजल के इस्तेमाल पर आता है । मैं अभी एग्ज़ेक्ट अदाद व शुमार नहीं दे सकता । इस के लिये मुझे अलाहदा नोटिस चाहिये । लेकिन एक डीजल एंजिन जो ब्राड गेज का है, उस की कीमत लगभग ११ लाख रु० होती है ।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : डीजल की खरीद के लिये कितनी विदेशी मुद्रा व्यय की जायेगी और जब विदेशी मुद्रा की कमी है और सड़क परिवहन को डीज़ल से नहीं चलाना चाहते हैं तो स्टीम अथवा बिजली के बजाए डीजल से रेल चलाने का क्या औचित्य है ?

†**रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम)**: हमें विदेशी मुद्रा की स्थिति की समुचित जानकारी है परन्तु साथ ही देश के विकास के हित में माल का वहन करना आवश्यक है । मेरे मित्र ने विद्युतीकरण का सुझाव दिया । यदि विद्युतीकरण में व्यय कम होगा तो प्रारंभिक अवस्थाओं में केवल इंजनों के लिये ही नहीं वरन् लाइनों के लिये भी पूंजी विनियोजन की आवश्यकता होगी जबकि डीजल से रेल चलाने में पटरी पर कुछ भी व्यय नहीं करना होगा । केवल इंजनों और ईंधन की आवश्यकता है ।

†**श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : संचालन व्यय के सम्बन्ध में क्या स्थिति है ? अपनी योजना के अनुसार हम डीजल में दस वर्ष तक और आत्म-निर्भर नहीं हो सकेंगे । कोयले से काम क्यों नहीं चल सकता है जबकि हमारे पास कोयला काफी है ?

†**श्री जगजीवन राम** : कोयले से काम नहीं चलेगा क्योंकि डीजल से लाइन की कार्यक्षमता बढ़ जाती है जबकि स्टीम से गाड़ी चलाने में पटरी को दोहरा, तिहरा और चौहरा करना होगा जिसमें बहुत अधिक पूंजी विनियोजन की आवश्यकता होगी ।

†**श्री अ० मु० तारिक** : इस प्रश्न का यही उत्तर ९ सिदसम्बर, १९६० को दिया गया था । मैं वह उत्तर पढ़ कर सुनाऊंगा ;

---

† मूल अंग्रेजी में

"तीसरी योजना की अवधि में जो बहुत यातायात वाली लाइनें हैं उन पर ३८०० मील तक मालगाड़ियां डीजल से चलाने की प्रस्थापना है । इन का प्रयोग कोयला, इस्पात कारखानों के लिये कच्चा माल आदि लाने ले जाने के लिये किया जायेगा ।"

मैं जानना चाहता हूं कि तब से क्या प्रगति हुई है।

†**अध्यक्ष महोदय** : यह प्रश्न कब पूछा गया था ?

†**श्री अ० मु० तारिक** : तीन महीने पूर्व ९ दिसम्बर, १९६० को। वही उत्तर आज भी दिया गया है, एक कामा भी नहीं बदला गया है।

†**श्री जगजीवन राम** : मैं माननीय सदस्य का ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि तीसरी योजना में अनेक मिलों में डीजल से रेलगाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है।

†**श्री कमल नयन बजाज** : स्टीम और कोयले के बदले डीजल से रेलें चलाने से व्यय कम होने के अतिरिक्त क्या यात्री अथवा मालगाड़ियों की चाल बढ़ाई जा सकती है और क्या ऐसी बचत की जा सकती है ?

†**श्री जगजीवन राम** : अभिप्राय यही है। डीजल से रेल चलाने से एक ही लाइन पर अतिरिक्त लाइन क्षमता उत्पन्न होती है क्योंकि डीजल के इंजनों की चाल तेज होती है।

देश में सिंचाई सुविधाओं का उपयोग

+

†*४३५. **श्री कोडियान** :
श्री वारियर :
पंडित ज्वा० प्र० ज्योतिषी :

क्या **सिंचाई तथा विद्युत** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दूसरी पंच वर्षीय योजना की अवधि में सिंचाई सुविधाओं की जो व्यवस्था की गयी है, उन के उपयोग के बारे में वर्तमान स्थिति क्या है ?

(ख) बंगलौर में हुई मंत्रियों के तालमेल बोर्ड की बैठक द्वारा सिंचाई क्षमता का अधिकतम उपयोग किये जाने के उद्देश्य से प्रत्येक परियोजना के लिये विकास समितियों का गठन करने का जो सुझाव दिया गया था, क्या वह सभी राज्यों द्वारा क्रियान्वित किया जा चुका है ; और

(ग) इस विषय में सरकार का और क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†**सिंचाई और विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी)** : (क) से (ग). आवश्यक सूचना प्रदान करने वाला विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) अनुमान है कि दूसरी योजना के अन्त तक १३२ लाख एकड़ सिंचाई की क्षमता उत्पन्न हो सकेगी जिसमें से १०० लाख एकड़ की क्षमता का उपयोग किये जाने की आशा है।

(ख) योजना आयोग ने राज्य सरकारों को पहले यह सलाह दी थी कि परियोजनाओं द्वारा उत्पन्न की जाने वाली सिंचाई क्षमता के अधिकतम उपयोग लिये प्रत्येक परियोजना के लिये एक विकास

---

†मूल अंग्रेजी में

समिति निर्मित की जानी चाहिये। मंत्रियों के समन्वय बोर्ड ने बंगलौर में १९६० में हुई बैठक में योजना आयोग द्वारा दी गई सलाह का समर्थन किया था ।

(ग) भारत सरकार द्वारा विभिन्न परियोजनाओं द्वारा उत्पन्न सिंचाई सुविधाओं के उपयोग के लक्ष्यों की चौकसी और समय समय पर राज्य सरकार से चर्चा की जा रही है ।

†**श्री कोडियान** : सिंचाई क्षमता के उपयोग में कमी के क्या कारण हैं ? क्या इसका एकमात्र कारण नहरों की कमी है अथवा सरकार की जानकारी में ऐसा कोई दृष्टान्त आया है जिस में किसान पानी की अधिक दरों के कारण सिंचाई क्षमता का उपयोग करने में उत्साह नहीं दिखाते हैं ?

†**श्री हाथी** : सिंचाई क्षमता के उत्पन्न होने और उसके उपयो के बीच में जो खाई है उस के अनेक कारण हैं । माननीय सदस्य ने जिन दो कारणों का उल्लेख किया है वे भी उन में हैं ।

†**श्री कोडियान** : विवरण से ज्ञात होता है कि दूसरी पंच वर्षीय योजना के अन्त में ३२ लाख एकड़ का उपयोग नहीं किया जा सकेगा मैं इस उपयुक्त सिंचाई क्षमता के राज्यवार आंकड़े जानना चाहता हूं ।

†**श्री हाथी** : विवरण में यह कहा गया है कि १३२ लाख एकड़ उत्पन्न होने वाली सिंचाई क्षमता में से १०० लाख एकड़ का उपयोग किया जा सकेगा । परन्तु मैं यह बता देना चाहता हूं कि १९५६ में जितनी क्षमता उत्पन्न की गयी थी उसका ५० प्रतिशत भी हम उपयोग में नहीं ला सके थे । तब से हमने अनेक उपाय किये हैं और अब औसत उपयोग लगभग ७६ प्रतिशत हो गया है मैं माननीय सदस्य को राज्यवार आंकड़ों की एक प्रति दे सकता हूं जो मेरे पास है ।

†**श्री कासलीवाल** : माननीय उप मंत्री को संभवतः याद होगा कि १९५९ में कृषि मंत्रालय ने एक पैम्फलेट निकाला था जिसमें उत्पन्न की गई क्षमता और उस के उपयोग का प्रतिशत दिया गया था। पहली योजना में ५० प्रतिशत का भी उपयोग नहीं हुआ था वरन् केवल एक तिहाई क्षमता का उपयोग हुआ था । दूसरी योजना के पहले दो वर्षों में उत्पन्न की गई सुविधाओं के दो तिहाई का उपयोग नहीं हो सका। मैं जानना चाहता हूं कि सरकार ने अब ऐसे कौन से विशेष कदम उठाये हैं जिससे माननीय उपमंत्री यह कह रहे हैं कि ८२ प्रतिशत का उपयोग किया जायेगा ?

†**श्री हाथी** : केवल कुछ राज्य ऐसे हैं जिन में उपयोग संतोषजनक नहीं रहा है। परन्तु अधिकांश राज्यों में उपयोग बहुत संतोषजनक रहा है। जब हम समस्त देश को लेते हैं तो यह प्रतिशत कम हो जाता है। उदाहरण के लिये आंध्र प्रदेश में उपयोग ८९ प्रतिशत है, मद्रास में १०० प्रतिशत, केरल में ९६ प्रतिशत आदि। इसी प्रकार दो तीन राज्य ऐसे हैं जिन में उपयोग संतोषजनक नहीं रहा है । इसीलिये प्रतिशत कम है ।

†**श्री कासलीवाल** : १९५९–६० में सिंचाई क्षमता के उपयोग का प्रतिशत क्या है ?

†**श्री हाथी** : मेरे पास वर्ष वार आंकड़े नहीं । मेरे पास १९५९-६० तक का प्रतिशत है आंध्र प्रदेश में १९५५–५६ में उपयोग का प्रतिशत ७७ था अब वह ८९ प्रतिशत है। बिहार में वह ७२ प्रतिशत था; अब ७९ प्रतिशत है जम्मू तथा काश्मीर में यह ८६ प्रतिशत था, अब १०० प्रतिशत है । केरल में वह ८० प्रतिशत था; अब ९६ प्रतिशत है । इसी प्रकार मेरे पास प्रत्येक राज्य के आंकड़े हैं ।

†**अध्यक्ष महोदय** : वह सब पढ़ कर सुना दिये जायें ।

---

†मूल अंग्रेजी में

†श्री हाथी : मैं समस्त राज्यों के आंकड़े दूंगा जो निम्न प्रकार हैं :—

राज्य	उस समय की स्थिति	वर्तमान स्थिति
	प्रतिशत	प्रतिशत
मध्य प्रदेश . . .	१००	७५
मद्रास	७२	१००
महाराष्ट्र . . .	आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं	६०
मैसूर	४५	६१
उड़ीसा . . .	पहले के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं	७२
पंजाब	४७	८२
राजस्थान	४२	७२
उत्तर प्रदेश	३२	६६
पश्चिम बंगाल . . .	५५	७६

रेलवे में विद्युतीकरण कार्य

†*४३१. श्री उस्मान अली खां : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय रेलवे इंजीनियरों के दल ने, जिसने पश्चिम यूरोप के देशों का दौरा किया था, रेलवे में विद्युतीकरण कार्यों के बारे में अपनी रिपोर्ट पेश कर दी है;

(ख) यदि हां, तो किन किन रेल-मार्गों के विद्युतीकरण का सुझाव दिया गया है; और

(ग) क्या सरकार ने इस रिपोर्ट पर निर्णय कर लिया है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ग). जी हां।

(ख) उस दल को विद्युतीकरण के लिये किसी मार्ग के सम्बन्ध में सुझाव देने के लिये नहीं भेजा गया था परन्तु उसे ए० सी० ५० साइकल सिंगल फेज सिस्टम से सम्बन्धित विभिन्न समस्याओं का उसी स्थल पर अध्ययन करने और इस प्रणाली के विभिन्न पहलुओं के आधुनिकतम विकास पर विचार करने के लिये भेजा गया था।

सड़क बोर्ड

†*४३६. श्रीमती मनोरा अहमद : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय सड़क कांग्रेस की परिषद ने केन्द्र में एक सड़क बोर्ड स्थापित करने की सिफारिश की है ; और

---

†मूल अंग्रेजी में

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

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)**: (क) और (ख). ज्ञात हुआ है कि भारतीय सड़क कांग्रेस के जनवरी, १९६१ में भोपाल में हुए २५ वें वार्षिक सम्मेलन में कांग्रेस की परिषद् ने यह सिफारिश की है कि केन्द्र में एक सड़क बोर्ड स्थापित किया जाये, परन्तु कांग्रेस ने इस सिफारिश पर विचार करने के लिये इसे भारत सरकार के पास अभी तक नहीं भेजा है। इस सिफारिश पर उस समय विचार किया जायेगा जब कि भारतीय सड़क कांग्रेस से विस्तृत सुझाव प्राप्त हो जायेंगे ।

बाढ़ नियंत्रण योजनाएं

†*४३७. **श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्य सरकारों को यह अधिकार देने का विचार है कि वे १ करोड़ रु० तक की बाढ़ नियंत्रण योजनाओं को केन्द्र की प्रविधिक जांच पड़ताल के बिना ही हाथ में ले सकती हैं;

(ख) क्या केन्द्र और राज्यों में स्थापित किये गये बाढ़ नियंत्रण बोर्डों का पुनर्गठन किया जायेगा ; और

(ग) यदि हां, तो क्या परिवर्तन करने का विचार है ?

†**सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी)** : (क) से (ग). सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

(क) तृतीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित १ करोड़ रुपये से अधिक लागत की बाढ़ नियंत्रण योजनाओं के सम्बन्ध में केन्द्र की ओर से विस्तृत प्राविधिक तथा वित्तीय परीक्षण की आवश्यकता नहीं होगी। राज्य प्रविधिक परामर्शदात्री समिति और राज्य बाढ़ नियंत्रण बोर्ड द्वारा इन योजनाओं के मंजूर कर लेने के बाद राज्य सरकार द्वारा केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग को एक संक्षिप्त रिपोर्ट, एक अनुक्रमणिका सम्बन्धी नकशा और प्रत्येक योजना पर आने वाली लागत का विवरण प्रस्तुत किया जायेगा और वह आयोग इस बात का विनिश्चय करने के लिये उनका परीक्षण करेगा कि क्या उन योजनाओं का किसी और राज्य पर तो कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा और यह कि क्या वे योजनायें बाढ़ नियंत्रण के लिये उपयुक्त हैं ।

नदियों के किनारों पर तट बनाने सम्बन्धी उन योजनाओं के बारे में, जो कि स्वीकृत वृहद् योजना में सम्मिलित नहीं हैं, उन पर भले ही कितनी कम लागत आये वर्तमान पद्धति के समान ही केन्द्र के द्वारा विस्तृत परीक्षा की जायेगी ।

(ख) और (ग). इस समय बाढ़ नियंत्रण के लिये केन्द्र में निम्नलिखित संगठन हैं :—

(१) केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग का बाढ़ सम्बन्धी उपभाग;

(२) केन्द्रीय बाढ़ नियंत्रण बोर्ड, और

(३) चार नदी (बाढ़) आयोग। उन के नाम हैं :—गंगा नदी, ब्रह्मपुत्र नदी, केन्द्रीय भारतीय नदियों और पश्चिमोत्तर नदियों सम्बन्धी आयोग.।

---

†मूल अंग्रेजी में

केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग पुनर्गठन समिति ने यह सिफारिश की थी कि आयोग में कोई पृथक बाढ़ उपभाग नहीं होना चाहिये। सरकार द्वारा इस सिफारिश को स्वीकार कर लिया गया है। यह निर्णय किया गया है कि बाढ़ डिजाइन सेक्शन को आयोग के जल उपभाग के सम्बन्धित डिजाइन निदेशालय में मिला दिया जाये। शेष बाढ़ अनुभाग दो चीफ इंजीनियरों की अधीनता में सर्कलों और विभागों के रूप में ही चलते रहेंगे ताकि इस बात का विनिश्चय किया जा सके कि बाढ़ सम्बन्धी समस्याओं की ओर उचित ध्यान दिया जा रहा है। केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग के सदस्य बाढ़ नियंत्रण के सम्बन्ध में भी अन्तिम इंचार्ज होंगे। जहां तक केन्द्रीय बाढ़ नियंत्रण बोर्ड तथा नदी (बाढ़) आयोग का सम्बन्ध है, उन के पुनर्गठन के सम्बन्ध में फिलहाल कोई प्रस्थापना नहीं है। जहां तक राज्यों के स्थापित बाढ़ नियंत्रण संगठनों का सम्बन्ध है, उन के पुनर्गठन की जिम्मेवारी राज्य सरकारों की है।

प्रकाश स्तम्भ

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

(क) क्या सरकार ने इस प्रश्न की जांच करके उस पर विचार किया है कि भारत के संविधान के अनुसार सभी प्रकाश स्तम्भ केन्द्रीय अथवा राज्य सरकारों के हैं; और

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

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) संविधान के अधीन केन्द्रीय सरकार की जिम्मेवारी की सीमा के प्रकाश में भारत के तटों के प्रकाश स्तम्भों के संधारण की जिम्मेवारी की वैधानिक स्थिति पर विचार कर लिया गया है।

(ख) सरकार को यह परामर्श दिया गया है कि केन्द्रीय सरकार सामान्यतया तटवर्ती प्रकाश स्तम्भों के सम्बन्ध में जिम्मेवार है और प्रमुख पत्तनों के स्थान पर पत्तन स्थापित करने के एक भाग के रूप में भी प्रकाश स्तम्भ का उत्तरदायित्व केन्द्रीय सरकार का ही है। राज्य सरकारें छोटे पत्तनों के स्थान पर पत्तन स्थापित करने के एक भाग के रूप में प्रकांश स्तम्भों के लिये जिम्मेवार हैं।

भारतीय सड़क कांग्रेस

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

(क) क्या अभी हाल में भोपाल में भारतीय सड़क कांग्रेस की एक बैठक हुई थी;

(ख) यदि हां, तो वहां किन विषयों पर चर्चा हुई थी; और

(ग) सड़कों की दशा में सामान्य सुधार करने के लिये यदि कोई सिफारिशें की गयी हैं तो वे क्या हैं ?

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

(ख) और (ग). सरकार को अभी तक भारतीय सड़क कांग्रेस के सचिवालय से भोपाल सत्र में की गयी चर्चा और सिफारिशें प्राप्त नहीं हुई हैं। ये उस समय प्राप्त होंगी जब कि कांग्रेस द्वारा उन सिफारिशों पर विचार कर लिया जायेगा।

---

†मूल अंग्रेजी में

'धनोपार्जन करते हुए अदायगी योजना' के अन्तर्गत जहाजों की खरीद

†*४४०. { **श्री मुरारका :**
श्री नथवानी : }

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

(क) जहाजों की खरीद के लिये 'धनोपार्जन करते हुए अदायगी योजना' का ब्यौरा क्या है ;

(ख) क्या सरकार इस योजना के अन्तर्गत कोई गारंटी देती है; और

(ग) इस योजना के अन्तर्गत किन देशों से जहाज खरीदे जा सकते हैं ?

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

विवरण

(क) इस योजना के अधीन भारतीय नौवहन समवायों को आस्थगित अदायगी आधार पर जहाज खरीदने की अनुमति दी गई है । उस योजना की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :—

(१) सरकार द्वारा प्रारम्भिक अदायगी को पूरा करने के लिये जहाज की कीमत की ३३ ', प्रतिशत से अनधिक विदेशी मुद्रा अदा की जायेगी और शेष राशि खरीदे गये जहाजों से कमायी गयी विदेशी मुद्रा में से ४ से ५ वर्षों की अवधि में बेचने वाले को अदा की जा रही है ।

(२) यह योजना केवल तटवर्ती व्यापार के लिये जहाजों की खरीद पर लागू नहीं की जाती है क्योंकि इन जहाजों से विदेशी मुद्रा नहीं प्राप्त होती ।

(३) जहाज मालिकों को इस बात की अनुमति है कि वे जहाजों के क्रय मूल्य में से शेष राशि की अदायगी के लिये ऋण के रूप में विदेशी मुद्रा ले सकते हैं । यह ऋण उन जहाजों द्वारा कमायी जाने वाली विदेशी मुद्रा में से अदा किया जा सकता है । विदेशी मुद्रा के ऋणों की शर्तों के सम्बन्ध में पहले ही भारत सरकार से मंजूरी ले लेनी आवश्यक है ।

(ख) सामान्यतया सरकार उन विदेशी कम्पनियों को कोई गारंटी नहीं देती जिन से जहाज खरीदे जाते हैं । फिर भी यदि सरकार को तसल्ली हो कि जहाज की अनुमानित वार्षिक शुद्ध विदेशी मुद्रा की प्राप्ति इतनी अधिक हो सकती है कि उस से जहाज मालिक को वार्षिक किश्तें आसानी से अदा की जा सकेंगी, तो सरकार जहाज की वास्तविक विदेशी मुद्रा की प्राप्ति की ओर कोई ध्यान न देते हुए खरीद की कीमत में से शेष के सम्बन्ध में विदेशी मुद्रा देने के लिये गारंटी दे देती है ।

(ग) इस योजना के अधीन जहाज मालिक किसी भी देश से जहाज खरीद सकते हैं, परन्तु प्रत्येक मामले के लिये सरकार की ओर से मंजूरी देने से पहले उन के गुणावगुणों को ध्यान में रख कर उस पर विचार किया जायेगा ।

सहकारिता आन्दोलन

*†४४१. **श्री खुशवक्त राय : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय विकास परिषद् ने यह सुझाव दिया था कि ग्रामों में सहकारिता को प्रोत्साहन देने के लिये यह आवश्यक है कि ग्रामीणों को तकावी तथा अन्य ऋण ग्राम सहकारी समितियों के द्वारा दिये जायें;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इस सुझाव को किन किन राज्य सरकारों ने कार्यान्वित किया है; और

(ग) कितना तकावी तथा अन्य ऋण इन सहकारी समितियों के द्वारा दिया गया है ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति) : (क) जी हां।

(ख) और (ग). आवश्यक जानकारी प्राप्त की जा रही है और शीघ्र सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

औषधियों के डिब्बों पर नुस्खा छापना

***४४२. श्री म० ना० सिंह** : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बहुत सी फार्मेसियां और औषधि निर्माता कम्पनियां आयुर्वेद और तिब्बी चिकित्सा प्रणाली की नई और शास्त्रीय औषधियां बना रही हैं और वे डिब्बों पर औषधी का नुस्खा नहीं छापतीं ;

(ख) क्या इस के फलस्वरूप बहुत सी नकली औषधियां बनाई जाने लगी हैं अथवा औषधियों के मनमाने मूल्य लिये जा रहे हैं; और

(ग) क्या सरकार का इस विषय में शीघ्र ही कोई कार्यवाही करने का विचार है ?

स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) कुछ औषधियों पर नुस्खे लिखे रहते हैं जब कि अन्य औषधियों पर नुस्खों का विवरण नहीं दिखाया जाता ।

(ख) इस विषय पर सरकार के पास कोई निश्चित सूचना नहीं है ।

(ग) आयुर्वेदिक और यूनानी औषधियों के निर्माण पर बरते जा सकने वाले नियामक उपायों का प्रश्न सरकार के परीक्षणाधीन है ।

'चमत्कारी खाद्य'

†*४४३. श्री ही० ना० मुकर्जी : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्रीय खाद्य प्रौद्योगिकी अनुसन्धान संस्था, मैसूर द्वारा देश में आसानी से उपलब्ध होने वाले कच्चे पदार्थों से निकाले गये कथित 'चमत्कारी खाद्य' की क्या विशेषता है ;

(ख) राष्ट्रीय पोषाहार सलाहकार समिति की जून, १९६० में हुई बैठक में मंत्री महोदय ने कुपोषण का सामना करने के लिए इस नये और सस्ते साधन को लोक प्रिय बनाने की जो अपील की थी, क्या उसे यह समिति क्रियान्वित कर सकी है ; और

(ग) यदि हां, तो इस का क्या परिणाम निकला है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) से (ग). सभा-पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

(क) राष्ट्रीय पोषाहार सलाहकार समिति की १७ जून, १९६० की बैठक में उल्लिखित 'चमत्कारी खाद्य' एक भारतीय बहु प्रयोजनीय खाद्य है जिसका विकास केन्द्रीय खाद्य प्रौद्योगिकी

---

†मूल अंग्रेजी में

अनुसन्धान संस्था द्वारा किया गया है। यह खाद्य विशेष रूप से तैयार किये गये कम चिकनाई के मूँगफली के आटे (७५ प्रतिशत) और भुने हुए बंगाली चने के आटे (२५ प्रतिशत) से बनता है और उसमें आवश्यक विटामिन और खनिज पदार्थ मिलाये जाते हैं।

(ख) और (ग). इस भारतीय बहु प्रयोजनीय खाद्य के उत्पादन तथा उपयोग के सम्बन्ध में प्रचार करने का काम विभिन्न अभिकर्त्ताओं द्वारा किया जा रहा है। इस समय यह बहु प्रयोजनीय खाद्य केवल केन्द्रीय खाद्य प्रौद्योगिकी अनुसन्धान संस्था, मैसूर में अग्रिम-पैमाने पर तैयार किया जा रहा है। यह भी ज्ञात हुआ है कि केन्द्रीय खाद्य प्रौद्योगिकी अनुसन्धान संस्था द्वारा एक गैर सरकारी तेल मिल के सहयोग से कोयम्बटोर में हाल ही में इसके लिये अग्रिम कारखाना स्थापित किया गया है। इन कारखानों में तैयार किया जा रहा बहु प्रयोजनीय खाद्य स्कूल-भोजन संभरण कार्यक्रमों में इस्तेमाल किया जा रहा है और खाद्य विभाग से प्राप्त होने वाले अनुदान की सहायता से यह खाद्य अस्पतालों, अनाथालयों, निराश्रित गृहों, प्रसूती गृहों और बाल स्वास्थ्य केन्द्रों, शिक्षा संस्थाओं, धर्मार्थ संस्थाओं आदि को बांटा जा रहा है। भारत सरकार का खाद्य विभाग तृतीय पंच-वर्षीय योजना में भारतीय बहु प्रयोजनीय खाद्य के उत्पादन और प्रचार के लिये कई प्रस्थापनाओं पर विचार कर रहा है।

खाद्य विभाग ने खाने योग्य कम चिकनाई के मूंगफली के आटे के उत्पादन और प्रचार के सम्बन्ध में भी कार्यक्रम बनाये हैं। यदि खाने योग्य मूंगफली का आटा तैयार किया जा सका तो उसे बहु प्रयोजनीय खाद्य के निर्माण और उसका आटे के मिलाप से मिश्रण तैयार किया जा सकेगा। यूनिकेफ से प्राप्त होने वाली सहायता से और कुछ चुनी हुई तेल मिलों के सहयोग से खाने योग्य मूंगफली के आटे के उत्पादन के लिये दो अग्रिम कारखाने स्थापित किये जा रहे हैं। आशा है कि इन कारखानों से प्रतिदिन १० टन उक्त आटा तैयार किया जा सकेगा। उपयोग सम्बन्धी योजनाओं की प्रगति के आधार पर संभव है कि तृतीय पंचवर्षीय योजना काल में और अधिक कारखाने भी स्थापित किये जायें।

अमरीकी 'माइलो'

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

(क) क्या यह सच है कि मद्रास सरकार को अमरीकी ज्वार, बाजरा बेचने में सफलता नहीं मिली ;

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

(ग) इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाये जाने का विचार है ?

†**खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** :(क) क्योंकि अभी तक मद्रास सरकार को जरा भी ज्वार बाजरा संभरित नहीं किया गया है, अतः उसके उपयोग न करने का कोई प्रश्न उत्पन्न ही नहीं होता।

(ख) और (ग), प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

---

†मूल अंग्रेजी में

राष्ट्रीय बचत प्रमाण-पत्र

***४४५. श्री विभूति मिश्र :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बहुत से डाकघरों में (जिन्हें बचत प्रमाण-पत्र और टिकट बेचने का अधिकार है) राष्ट्रीय बचत प्रमाण-पत्र तथा टिकटों का स्टाक नहीं रहता है अथवा बहुत कम स्टाक रहता है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि बचत टिकटों को बचत-प्रमाण पत्रों में बदलवाने में बड़ी कठिनाई होती है क्योंकि इसके लिये कोई समय नियत नहीं किया गया है ;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार को इस बारे में शिकायतें मिली है ; और

(घ) यदि हां, तो उन पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी नहीं।

(ख) जी नहीं ।

(ग) इस बारे में सरकार को कोई शिकायतें नहीं मिली हैं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

गैर-अनुसूचित विमान संचालक

†*४४६. श्री अरविन्द घोषाल : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बचाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गैर-अनुसूचित विमान संचालकों के लाइसेंसों की, जिनका नवीकरण होना था, अवधि बढ़ा दी गयी है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण थे, और लाइसेंसों की अवधि में कितनी वृद्धि की गयी है ?

†असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) और (ख). गैर-अनुसूचित विमान उड़ानों का काम करने वाली गैर-सरकारी कम्पनियों के परमिट जो कि ३१ दिसम्बर, १९६० को समाप्त हो गये थे, तीन और सालों के लिये बढ़ा दिये गये थे । अवधि बढ़ाने का कारण यह है कि गैर-अनुसूचित विमान संचालकों की और आवश्यकता है ।

भोपाल और जबलपुर के बीच राष्ट्रीय राजपथ

†*४४७. पंडित ज्वा० प्र० ज्योतिषी : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भोपाल से जबलपुर को बरास्ता उदयपुर जाने वाली सड़क की, जिसे अभी हाल में राष्ट्रीय राजपथ घोषित किया गया है, कुल लम्बाई कितनी है ;

(ख) यह किन महत्वपूर्ण गांवों से होकर गुजरती है ; और

(ग) इस सड़क में क्या सुधार करने का विचार है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) लगभग १९० मील ।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यह निम्नलिखित ग्रामों में से गुजरती है :—

अबदुल्ला गंज, गोहाट गंज, बाडी, बरेली उदयपुर, देवरी, तेन्दू खेड़ा, शापुरा ।

(ग) उस राजपथ के लिये एक नया मार्ग प्रस्थापित किया गया है और इस सम्बन्ध में मध्य प्रदेश सरकार के विचार मांगे गये हैं । इस मार्ग के सम्बन्ध में निर्णय कर लेने के बाद ही सड़क के सुधार कार्यों के बारे में कुछ बताया जा सकेगा ।

इंडियन एयर लाइन्स की 'शटल' सेवा

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

(क) क्या वर्ष १९६१–६२ में इंडियन एयरलाइन्स द्वारा और 'शटल' सेवाये चलाये जाने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो किन मार्गों पर ?

†**असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन)** :(क) और (ख) सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें अप्रैल-सितम्बर, १९६१ में निगम द्वारा की जाने वाली प्रस्थापित सेवाओं के बारे में ब्यौरा सम्मिलित है । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १]** शरद ऋतु सम्बन्धी सेवाओं के बारे में अभी तक निर्णय नहीं किया गया है ।

केरल में दारचीनी का बागान

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

(क) क्या सरकार को इस बात का पता चला है कि केरल में अंजर-कांडी का दारचीनी का एक बहुत बड़ा बागान धीरे धीरे तबाह हो रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस औषधि के महत्व को देखते हुए, सरकार का कोई कार्यवाही करने का विचार है ?

†**कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख)** :(क) जी, हां ।

(ख) दारचीनी के उत्पादन के विकास के लिये पहले ही केरल राज्य, मैसूर राज्य और त्रिपुरा प्रशासन के लिये योजनायें मंजूर कर दी गयीं है ।

रेलवे सड़क परिवहन में तालमेल

†*४५०. **श्री अजित सिंह सरहदी :**
श्री राम कृष्ण गुप्त :
श्री प्र० क० देव :
श्री सूपकार :
श्री लीलाधर कटकी :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री अरविन्द घोषाल :

क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री १ दिसम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या १११९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग द्वारा नियुक्त परिवहन तथा तालमेल समिति ने विभिन्न प्रकार के परिवहन में, विशेषत: रेल और सड़क परिवहन में, तालमेल और उनके आगामी विकास की समस्याओं की जांच कर ली है ;

†मूल अंग्रेजी में

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

(ग) परिवहन के विभिन्न साधनों में अधिक तालमेल लाने के लिये की गयी अथवा की जाने वाली कार्यवाही का ब्यौरा क्या है ?

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

विवरण

(क) से (ग). परिवहन नीति तथा तालमेल समिति ने फरवरी, १९६१ में अपनी प्रारम्भिक रिपोर्ट योजना आयोग को प्रस्तुत की थी। उस रिपोर्ट में निम्नलिखित विषयों के बारे में विस्तृत अध्ययन सम्मिलित है :—

(१) भारतीय रेलों का विकास तथा विनियम ।

(२) एक सरकारी उपक्रम के रूप में रेलों का महत्व ।

(३) भारतीय रेलों का प्रशासनिक संगठन ।

(४) सड़क परिवहन का विकास तथा विनियम ।

(५) वाणिज्यिक सड़क परिवहन सम्बन्धी अनुज्ञप्ति नीतियां ।

(६) सड़क परिवहन उद्योग के संगठन की वर्तमान स्थिति और सरकारी सेवा उत्तरदायित्वों को पूरा करने की इसकी क्षमता ।

(७) सड़क परिवहन तथा रेलों में यातायात के वितरण के सम्बन्ध में वर्तमान रुख ।

(८) रेलवे वित्त के सम्बन्ध में वर्तमान रुख ।

(९) सड़क और रेलवे परिवहन के मूल लाभ और उनकी तुलनात्मक लागतें ।

(१०) तालमेल के अधिक महत्वपूर्ण उपाय और भारत में उनकी प्रयोजनीयता ।

(११) यात्री परिवहन के सम्बन्ध में रेल सड़क समन्वय ।

(१२) रेलों और सड़क परिवहन के भावी विकास के सम्बन्ध में आवश्यकतायें।

समिति ने इन अध्ययनों के आधार पर एक प्रश्नावली तैयार की है ताकि सामान्य जनता और परिवहन सम्बन्धी क्षेत्र के विशेषज्ञों से मत प्राप्त किये जा सकें। समिति ने परिवहन में तालमेल रखने या एक राष्ट्रीय परिवहन नीति बनाने के सम्बन्ध में कोई विशेष सिफारिश नहीं की। उसने केवल यही सिफारिश की है कि राज्य यात्री सड़क परिवहन उपक्रमों के प्रबन्ध के लिये राज्य सरकारों द्वारा सड़क परिवहन निगम स्थापित किये जायें। यह तो उसी नीति पर दुबारा बल दिया गया है जो कि पहले ही योजना आयोग द्वारा स्वीकार की जा चुकी है।

खाद्य उत्पादन

†*४५१. **श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यदि प्रति एकड़ की औसत उपज के आधार पर गणना की जाये तो क्या दूसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में खाद्य के उत्पादन में कोई वृद्धि हुई है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि कोई वृद्धि हुई है, तो क्या उसका कारण अधिक उर्वरकों का संभरण एवं उपयोग है अथवा किसानों को पहले से अच्छे बीजों का उपलब्ध किया जाना है ; और

(ग) क्या दूसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में खाद्य के कुल उत्पादन में वृद्धि और कमी होने के साथ साथ कीमतें भी घटती बढ़ती रही हैं ?

†**कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा)**: (क) और (ख). जी, हां। यद्यपि विभिन्न वर्षों में उत्पादन का उतार चढ़ाव होता है तथापि सामान्य रूप से खाद्यान्नों के उत्पादन में वृद्धि ही हुई है। इस वृद्धि के मूल कारण ये हैं:—अधिक उर्वरक का उपयोग तथा संभरण, अच्छे बीजों का इस्तेमाल, सिंचाई सम्बन्धी और अधिक सुविधाओं की व्यवस्था और कृषि उत्पादन के लिये बढ़िया उपायों का इस्तेमाल ।

(ग) १९५७ में खाद्यान्नों के मूल्यों में कुछ वृद्धि हुई थी, परन्तु उसके बाद सामान्यतया मूल्यों में उतार चढ़ाव होते रहे हैं ।

हुगली में डूबे जहाज

†*४५२. **श्री इन्द्रजीत गुप्त :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लगभग १९ डूबे हुए जहाज कलकत्ता पत्तन और समुद्र के बीच हुगली नदी में धंसे पड़े हैं ;

(ख) क्या इससे इस मार्ग की नौगम्यता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है ; और

(ग) इन डूबे हुए जहाजों को निकालने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)** (क) से (ग). सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है ।

विवरण

(क) जी हां ।

(ख) डूबे हुए जहाजों के वे भाग, जो कि नौवहन की दृष्टि से कार्य पर बुरा असर डाल रहे थे, वहां से हटा दिये गये हैं और नौवहन का कार्य सामान्य रूप से चल रहा है ।

(ग) इन डूबे हुए जहाजों को नदी से पूर्णतया निकाल देना न मितव्ययी ही है और न ही संभव है। कमिश्नर उबारण सम्बन्धी मामलों पर परामर्श देने के लिये एक उबारण फर्म की नियुक्ति के बारे में विचार कर रहे हैं ।

एक डूबा हुआ ड्रेजर, जिसे अभी तक निकाला नहीं जा सका है और जिसका नौवहन के कार्य में बाधा पड़ सकती है, 'लेकफिथियान' नामक ड्रेजर है जो कि अभी हाल ही में डूबा है। यह अमस्टेर डामशे बेलास्ट कम्पनी नामक एक डच फर्म का था जो कि फुल्टा प्वायट रिवर ट्रेनिंग वर्क के लिये मंगवाया गया था । डूबे हुए जहाजों आदि को हटाने के लिये अमस्टेर डामशे बेलास्ट कम्पनी ने एक डच फर्म को नियुक्त किया है । आशा है कि 'लेक फिथियान' को बाहर निकालने का काम अप्रैल, १९६१ तक प्रारम्भ कर दिया जायेगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

किराये पर देने के लिए छोटे विमान

†*४५३. **श्री कर्णी सिंहजी :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या किराये के छोटे विमानों की भारी मांग को देखते हुए, इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन की जनता को ४ सीटों से ८ सीटों वाले विमान किराये पर उपलब्ध करने की कोई प्रस्थापना है ; और

(ख) क्या किराये पर देने के लिए ४ सीटों वाले कुछ ऐसे 'बोनान्जा' विमान प्राप्त करने की प्रस्थापना है, जो भारत में स्थानीय रूप से अच्छी दशा में उपलब्ध हो सके ?

†**असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) :** (क) और (ख), जी, नहीं ।

सब्जी मंडी स्टेशन पर फल

†*४५४. **राजा महेन्द्र प्रताप :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सब्जी मंडी के सब्जी और फल विक्रेताओं को रेलवे स्टेशन से अपने फल तथा सब्जियों को जल्दी से छुड़ाने में बड़ी कठिनाई होती है ;

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे मंत्रालय को उनसे कोई शिकायत प्राप्त हुई है ; और

(ग) क्या यह भी सच है कि फिरोजाबाद से भी एक ऐसी ही शिकायत मिली है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** (क) से (ग), जी, नहीं ।

पंचायत राज

†*४५५. { **श्री मू० चं० जैन :**
श्री चुनी लाल :
श्री ओंकार लाल : }

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

(क) क्या हैदराबाद में अभी हाल में हुए अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के विधायकों के एक सम्मेलन में पंचायत राज के बारे में एक संकल्प पारित किया गया था जिसमें विभिन्न राज्यों में स्थापित की जा रही विभिन्न पंचायत संस्थाओं के लिये निर्वाचन और उनके गठन की विधि की आलोचना की गई है ; और

(ख) क्या संकल्प की एक प्रति पटल पर रखी जायेगी ; और

(ग) संकल्प के बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति):** (क) अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के विधायकों का अखिल भारतीय सम्मेलन न तो इस मंत्रालय द्वारा बुलाया गया था और नहीं उसके संकल्प की एक प्रति हमें प्राप्त हुई है ।

(ख) और (ग), प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

---

†मूल अंग्रेजी में

हल्दिया-खड़गपुर रेल सम्पर्क

†*४५६. **श्रीमती रेणू चक्रवर्ती :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हल्दिया-खड्गपुर रेल सम्पर्क के बारे में क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) काम कब शुरू होगा ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ):** (क) और (ख). रेलवे की तृतीय पंचवर्षीय योजना में हल्दिया में सहायता के लिये एक नयी रेलवे लाइन के निर्माण को सम्मिलित करने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है ।

देश में ग्राम्य जल संभरण

†*४५७. **श्री हरिश्चन्द्र माथुर :** क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में ग्राम्य जल संभरण समस्या सम्बन्धी कार्य को कौन सा मंत्रालय तथा अभिकरण देखता है ;

(ख) क्या तीसरी पंचवर्षीय योजना में इस विषय के बारे में स्वास्थ्य मंत्रालय के अधिकारों को कम कर दिया गया है ;

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

(घ) केवल ग्राम्य जल सभरण के लिये प्रस्तावित व्यवस्था कितनी है ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) :** (क) केन्द्र में ग्राम्य जल संभरण समस्याओं को दूर करने का कार्य स्वास्थ्य मंत्रालय, सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय, गृहकार्य मंत्रालय और योजना आयोग द्वारा किया जाता है । इसके लिये कुछ राज्य सरकारों ने भी अपनी ओर से इस सम्बन्ध में कुछ योजनायें प्रारम्भ कर दी है ;

(ख) और (ग). क्योंकि राष्ट्रीय जल संभरण तथा स्वच्छता कार्यक्रम के अधीन केवल व्यापक किस्म की ग्राम्य जल संभरण योजनायें ही लेने का विचार, इसलिये 'स्वास्थ्य' योजना के अन्तर्गत इसके सम्बन्ध में सीमित सा ही क्षेत्र होगा । इस सम्बन्ध में तृतीय पंचवर्षीय योजना की प्रारूप रूप रेखा के अध्याय ६ के पैरे ३९-४१ की ओर भी ध्यान आकृष्ट किया जाता है ।

(घ) आशा है कि तृतीय पंचवर्षीय योजना में विभिन्न कार्यक्रमों के अधीन ग्राम्य जल संभरण योजनाओं के लिये लगभग ५०-५५ करोड़ रुपये उपलब्ध किये जा सकेंगे ।

परिवहन चालकों को ऋण की सुविधायें

*४५८. { **श्री भक्त दर्शन :**
श्री राम कृष्ण गुप्त :

क्या **परिवहन तथा संचार** मन्त्री १९ दिसम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ९९३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि परिवहन चालकों को ऋण सम्बन्धी सुविधायें प्रदान करने की योजना के बारे में क्या निर्णय किया गया है और उसमें क्या प्रगति हुई है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर): नवम्बर, १९६० में हुई प्रदेश परिवहन कमिश्नरों एवं कण्ट्रोलरों के सम्मेलन की सिफारिशों के अनुसार गैर-सरकारी क्षेत्र के

---

†मूल अंग्रेजी में

परिवहन चालकों को ऋण की सुविधा देने के लिए एक प्रदेश परिवहन वित्त निगम व इसी प्रकार की किसी एक संस्था की स्थापना के लिए एक योजना बनायी जा रही है। परन्तु इसे अन्तिम रूप देने में अभी कुछ समय लगेगा। इस बीच स्वयम् प्रदेश सरकारें इन चालकों को आर्थिक सहायता देने के तरीकों के प्रश्न पर विचार कर रही हैं।

पोलैंड से जहाजों की खरीद

†*४५६. { **श्री रामकृष्ण गुप्त :**
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री पांगरकर :
श्री दी० चं० शर्मा : }

क्या **परिवहन तथा संचार** मन्त्री २३ नवम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ३७७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि पोलैण्ड से कुछ जहाज खरीदने के बारे में क्या निर्णय किया गया है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)** : पोलैण्ड से जहाज खरीदने के सम्बन्ध में भारतीय नौवहन कम्पनियों द्वारा अभी तक कोई निर्णय नहीं किया गया है।

वाणिज्यिक विपणन दायित्व

†*४६०. **श्री विद्याचरण शुक्ल:** क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री १६ अगस्त, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ४२५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत सरकार के संयुक्त राज्य अमरीका, आस्ट्रेलिया और कनाडा की सरकारों के साथ जो वाणिज्यिक विपणन दायित्व है, उन्हें कम करने के लिए जो चर्चा हुई थी उसका क्या परिणाम निकला है ?

†**खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)**: इस मामले पर जून, १९६२ में वार्षिक पुनरीक्षण के समय पुनर्विचार किया जायेगा।

संयुक्त राज्य अमरीका से खाद्यान्न का नौवहन

†*४६१. { **श्री कोडियान :**
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री पांगरकर :
श्री बं० च० मलिक :
श्री हेम बरुआ :
श्री दामानी : }

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार भारत-अमरीका खाद्य करार के अन्तर्गत संयुक्त राज्य अमरीका से खाद्यान्न के परिवहन के लिये गैर-सरकारी कम्पनियों से जहाज प्राप्त करने की एक प्रस्थापना पर विचार कर रही है; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो इस विचाराधीन प्रस्थापना की मोटी मोटी बातें क्या हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)**: (क) और (ख). पूरा व्यौरा देना कठिन है, क्योंकि भारत-अमरीकी खाद्य समझौते के अधीन अमरीका से खाद्यान्न के परिवहन के लिये भारत द्वारा जहाजों के अधिग्रहण के सम्बन्ध में विभिन्न पार्टियों से कई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं । इन प्रस्तावों पर विचार किया गया है और उनमें से अधिकांश को भारत सरकार ने अस्वीकार कर दिया है । कुछ एक अभी विचाराधीन हैं;

गुन्तूर–विजयवाड़ा लाइन

†*५६२. **श्री उस्मान अली खाँ** : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने गुन्तूर-विजयवाड़ा लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिये मंजूरी दे दी है ;

(ख) क्या रेलवे विभाग का विचार मद्रास-कलकत्ता मेल तथा एक्सप्रेस गाड़ियों को तेनाली के स्थान पर गुन्तूर के रास्ते चलाने का है; और

(ग) इस योजना के कब पूरा हो जाने का अनुमान है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)**: (क) और (ग). गुन्तूर और टाटेपल्ली के बीच वर्तमान मीटर लाइन के साथ साथ एक अतिरिक्त बड़ी लाइन बिछाने के सम्बन्ध में एक प्रस्ताव है । आशा है कि १९६२ के मध्य तक यह लाइन पूरी हो जायेगी ।

(ख) जी, नहीं ।

उर्वरकों का आयात

†*४६३. { **श्री चिन्तामणि पाणिग्रही** :
श्री मुरारका :
श्री नथवानी :

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

(क) क्या आयात वर्ष १९६१–६२ में उर्वरकों के आयात को उच्च प्राथमिकता दी गयी है ;

(ख) क्या अब तक उर्वरकों का पर्याप्त मात्रा में आयात हो चुका है; और

(ग) देश में उर्वरकों के सम्भरण की वर्तमान स्थिति क्या है ?

†**कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख)** : (क) जी, हां ।

(ख) मार्च-जून १९६१ में ५,८४,७५० टन अमोनियम सल्फेट नामक उर्वरक के सम्भरण के लिये ठेके दिये जा चुके हैं ।

(ग) आशा है कि १९६०–६१ में १०,८६,००० टन अमोनियम सल्फेट सम्भरित किया जा सकेगा जो कि मांग का ४२ प्रतिशत अंश है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

नई दिल्ली के सफदरजंग हवाई अड्डे के निकट विमान दुर्घटना

†*४६४. { **श्री रघुनाथ सिंह :**
श्रीमती इला पालचौधरी :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री प्र० चं० बरुग्रा :

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

(क) क्या यह सच है कि १६ जनवरी, १९६१ को प्रातःकाल सफदरजंग हवाई अड्डे से २ सीटों वाला एक 'पाइपर कब' विमान अपने आप उड़ पड़ा, ३५ फुट ऊंचे गया और हवाई अड्डे के दक्षिण में रेलवे लाइन के निकट गिर पड़ा ;

(ख) यदि हां, तो इस दुर्घटना का क्या कारण था; और

(ग) इस बारे में क्या कार्यवाही की गयी ?

†**असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन)**: (क) से (ग). जी, हां। १६ जनवरी, १९६१ को सफदरजंग हवाई अड्डे से एक 'पाइपर कब' विमान अपने आप उड़ पड़ा और लगभग १५ फुट की ऊंचाई पर उड़ने के बाद नीचे गिर गया। यह ज्ञात होता है कि चालक ने विमान को चलाने के लिये प्रोपलर को चलाया था। विमान का इंजन चल पड़ा और उसने इतनी शक्ति प्राप्त कर ली और उससे विमान चल पड़ा। चालक के उस विमान में चढ़ने से पहले ही उस की गति तेज हो गयी।

दुर्घटना के सम्बन्ध में जांच की जा रही है।

अनुपूरक खाद्य

†*४६५. **श्री प्र० चं० बरुग्रा** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय कृषि मन्त्रालय के अन्तर्मंत्रालय कृषि उत्पादन बोर्ड ने अनुपूरक खाद्यों के उत्पादन और उपभोग से पहले उनके उचित परिरक्षण की एक योजना पेश की है ;

(ख) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है ;

(ग) इन खाद्यों का मौजूदा वार्षिक उत्पादन कितना है; और

(घ) इस योजना में इसका क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है ?

†**कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख)**: (क) और (ख). अनुपूरक खाद्यों के उत्पादन को बढ़ाने और उपयोग से पहले उनके उचित परिरक्षण के सम्बन्ध में बोर्ड द्वारा इस प्रकार की कोई योजना नहीं रखी थी। परन्तु उस बोर्ड ने तृतीय पंचवर्षीय योजना काल में सहायक और अनुपूरक खाद्यों के विकास के लिये केन्द्रीय खाद्य प्रौद्योगिकीय अनुसन्धान संस्था तथा खाद्य विभाग द्वारा निर्धारित किये गये निम्नलिखित कार्यक्रमों पर विचार किया था :—

(१) बढ़िया किस्म के खाद्यान्नों जैसे कि खाने योग्य मूंगफली के आटे, बहुप्रयोजनीय खाद्य, मरकोनी उत्पादों और बढ़िया किस्म के गेहूं के आटे का विकास ;

(२) बढ़िया किस्म के उपायों से उबाले हुए चावलों का विकास।

---

†मूल अंग्रेजी में

(३) खराब हो जाने वाले खाद्य पदार्थों को सफलतापूर्वक संग्रह करने और उसके परिवहन के लिये तेलयुक्त तरल पदार्थों का प्रयोग करना।

(४) दूध पर आधारित शिशु खाद्य उद्योग।

(ग) भारतीय बहुप्रयोजनीय खाद्य के निर्माण के लिये, जो कि एक अनुपूरक खाद्य है, एक छोटा उत्पादन कारखाना कोयम्बटोर में चल रहा है और इसकी वार्षिक उत्पादन क्षमता लगभग १००० टन है।

(घ) अभी तक विस्तार कार्यक्रम के अधीन कोई भी लक्ष्य निर्धारित नहीं किये गये हैं।

कृषि कार्यक्रम

†*४६६. **श्रीमती इला पालचौधरी** : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि विकास और विस्तार सेवा खण्डों के माध्यम से कृषि कार्यक्रमों में गति लाने के लिए सहायता देने की कुछ प्रस्थापनाएं राज्य सरकारों के पास भेजी गयी हैं;

(ख) यदि हां, तो इनका ब्यौरा क्या है; और

(ग) इनके बारे में राज्य सरकारों की क्या प्रतिक्रिया है ?

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार उपमंत्री (श्री ब० सु० मूर्ति)** : (क) जी हां।

(ख) और (ग). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

विवरण

सामुदायिक विकास कार्यक्रम में, खेती की पदावार बढ़ाने पर खास जोर दिया जा रहा है।

२. इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए राज्य सरकारों को निम्नलिखित आधार पर हिदायतें दी गयी हैं :—

(१) ग्राम सेवक ७० से ८० प्रतिशत अपना समय खेती सम्बन्धी कार्यों के लिये दें।

(२) ग्राम सेवक इस कार्यक्रम में मुख्य कायकर्ता होने के कारण इस बात को सुनिश्चित करने के लिये कि वे खेती संबंधी कार्यों की ओर पर्याप्त ध्यान देते हैं, उन के काम सम्बन्धी चार्ट में परिवर्तन किया गया है और राज्य सरकारों से कहा गया है कि वे इसे एक सारणी में बदल दें और वह स्थानीय दशाओं पर निर्भर हो।

(३) कृषि विस्तार पदाधिकारी के लिये नमूने का एक जॉब चार्ट तैयार किया गया है और वह राज्य सरकारों को भेज दिया गया है।

(४) उत्पादक कार्यवाही बढ़ाने के लिये अधिक धन देने के हेतु प्रक्रम १ खंडों की योजना सम्बन्धी बजट में ३·९ लाख रुपये की वर्तमान व्यवस्था तीसरी योजना अवधि में ४·५ लाख रुपये तक बढ़ाई जा रही है।

(५) इस सम्बन्ध में जो प्रयत्न किये जा रहे हैं उन्हें अधिक निश्चित रूप और दिशा देने के लिये अनेक राज्य सरकारों ने ग्राम कृषि उत्पादन योजनाएं तैयार करना

†मूल अंग्रेजी में

शुरू कर दिया है, जैसा उन्हें सुझाया गया था। इन योजनाओं को तैयार करने में स्थानीय रूप से उपलब्ध साधनों का उपयोग करने पर विशेष जोर दिया जायगा। ये योजनाएं तैयार करने में पंचायतों और सहकारी समितियों से पूरी मदद ली जायगी।

(६) ग्राम सहायकों के प्रशिक्षण शिविरों के जरिये प्रगतिशील किसानों को प्रशिक्षण देने का कार्यक्रम भी आरम्भ किया गया है।

पश्चिम रेलवे के लोक सम्पर्क अधिकारी के कार्यालय में भ्रष्टाचार

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

(क) क्या बम्बई में स्थित पश्चिम रेलवे के लोक सम्पर्क अधिकारी के कार्यालय में भ्रष्टाचार की शिकायतों के बारे में तहकीकात हो चुकी है ; और

(ख) यदि हां, तो उस का क्या परिणाम निकला है, और इस बारे में क्या कार्यवाही की गयी है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ)** : (क) जी हां।

(ख) अधिकतर शिकायतें साबित नहीं की गई हैं। फिर भी कुछ अनियमिततायें पाई गई हैं जिन के सम्बन्ध में यथोचित कार्यवाही की जा रही है।

सैलम-बंगलौर और तिन्नेवेल्ली-केप कमोरिन-नगर कोयल-त्रिवेन्द्रम रेल सम्पर्क

†*४६८. { **श्री तंगामणि** :
श्री रामकृष्ण गुप्त :

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

(क) क्या सैलम-बंगलौर रेल सम्पर्क और तिन्नेवेल्ली-केप कमोरिन-नगर कोयल-त्रिवेन्द्रम रेल सम्पर्क के बारे में निर्णय हो गया है ; और

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

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)**: (क) और (ख). जी नहीं। अभी फिलहाल इस से अधिक कुछ कहना संभव नहीं है कि कुछ क्षेत्रों में, खास कर दक्षिण में, नई लाइनों की मांग पूरी करने के लिये और अधिक निधियां देना संभव होगा ऐसी आशा है।

अन्तर्राष्ट्रीय चीनी परिषद्

†*४६६. **श्री रामकृष्ण गुप्त** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री १५ नवम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ८६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने अन्तर्राष्ट्रीय चीनी परिषद् का सदस्य बनने की प्रस्थापना पर विचार कर लिया है ; और

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

---

†मूल अंग्रेजी में

†**खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) इस विषय पर अभी विचार किया जा रहा है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

दिल्ली में जल सम्भरण

†*४७०. **श्री हरिश्चन्द्र माथुर** : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश और पंजाब की नहरों से दिल्ली को जल संभरण के लिये बातचीत समाप्त हो गई है ;

(ख) यदि नहीं, तो यह मामला किस प्रक्रम पर है ;

(ग) इस मामले पर कब से बातचीत चल रही है ;

(घ) योजना का ब्योरा क्या है और यदि कोई कठिनाई है, तो वह क्या है ; और

(ङ) क्या इस मामले की ओर केन्द्रीय मंत्रिमंडल का ध्यान गया है ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर)** : (क) जी नहीं ।

(ख) पंजाब और उत्तर प्रदेश सरकार के साथ बातचीत चल रही है ।

(ग) २ साल से ।

(घ) **पंजाब से**: 'पश्चिमी यमुना नहर पूरक परियोजना' नामक योजना पर विचार किया जा रहा है । इस योजना के अधीन पंजाब सरकार वजीराबाद में ३२५ क्यूसेक्स पानी देगी । इस में से १२५ क्यूसेक्स पानी कायम रखने के लिये और २०० क्यूसेक्स पानी बढ़ाने के लिये होगा ।

उत्तर प्रदेश से :

(१) हिन्डन नदी से १५ क्यूसेक्स पानी दिया जायगा जो कायम रखने के लिये होगा ।

(२) दक्षिण दिल्ली क्षेत्रों के लिये रामगंगा योजना से २०० क्यूसेक्स पानी दिया जायगा ।

(३) लोनी क्षेत्र में नलकूपों से दो प्रक्रमों में शाहदरा को ३०क्यूसेक्स पानी दिया जायगा ।

(ङ) जी नहीं ।

अन्तर्देशीय मीन क्षेत्र

†*४७१. { **श्री कोडियान** :
श्री वारियर :

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

(क) सरकार द्वारा दूसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में अन्तर्देशीय मीन क्षेत्रों के विकास के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ;

(ख) क्या इन कदमों के परिणाम स्वरूप देश में अन्तर्देशीय मत्स्य उत्पादन में कोई वृद्धि हुई है ;

(ग) यदि हां, तो कितनी ; और

(घ) केन्द्रीय सरकार द्वारा इस बारे में कितना खर्च किया गया है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा) : (क) से (घ). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

अन्तर्देशीय मीन क्षेत्रों का विकास करना मुख्यत: राज्य सरकारों का काम है । दूसरी योजना अवधि में राज्यों की अन्तर्देशीय मीनक्षत्र योजनाओं के लिये ३ करोड़ ७० लाख रुपये नियत किये गये थे और जी० एम० एफ० नियमों के अधीन दिये जाने योग्य ऋण और अनुदान भारत सरकार को दिये गये थे । इस के अलावा, बैरकपुर में सेन्ट्रल इनलैंड फिशरीज़ रिसर्च स्टेशन में मछली पकड़ने और पालने के नये तरीकों के प्रयोग के परिणाम भी केन्द्रीय सरकार ने विस्तार एककों के जरिये राज्यों के लिये उपलब्ध किये हैं ।

(ख) जी हां ।

(ग) सभी राज्यों के उत्पादन-आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं । अनुमान है कि जिन राज्यों के उत्पादन आंकड़े उपलब्ध हैं उन में दूसरी योजना अवधि में उत्पादन औसतन ३५ प्रतिशत बढ़ गया है ।

(घ) केन्द्रीय सरकार ने दूसरी योजना अवधि में अनुसंधान और विस्तार कार्य पर लगभग ३५ लाख रुपया खर्च किया है । वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार राज्यों को वित्तीय सहायता सम्पूर्ण समूह शीर्षक "पशुपालन, दुग्धशाला और मीनक्षेत्र" के लिये दी जाती है । अन्तर्देशीय मीनक्षेत्रों के संबंध में राज्यों को सहायता के अलग-अलग आंकड़े तुरन्त उपलब्ध नहीं हैं ।

मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम

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

(क) क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन द्वारा यह संकल्प पारित किया गया था, जिस में सदस्य देशों से विश्व स्वास्थ्य संगठन के मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रमों के लिये पूरी सहायता, प्रशासनिक तथा वित्तीय, देने का अनुरोध किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो आगामी वर्ष इन कार्यक्रमों पर सरकार का विचार कितनी धनराशि व्यय करने का है ;

(ग) क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन की सिफारिश को क्रियान्वित करने के लिये कोई योजना तैयार की गयी है ; और

(घ) यदि हां, तो उस का ब्यौरा क्या है?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) विश्व स्वास्थ्य संगठन का अपना कोई मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम नहीं है । सदस्य सरकारों से यह आग्रह किया गया है कि वे अपने उन्मूलन आन्दोलनों के लिये प्रशासनिक तथा वित्तीय सहायता दें ताकि १६ फरवरी, १६६१ को १४वीं विश्व स्वास्थ्य सभा द्वारा अभी हाल में पारित संकल्प के द्वारा पूर्णता और कार्यक्षमता सुनिश्चित की जा सके ।

(ख) ११,६२,६६,८०० रुपये (लगभग)

(ग) और (घ). प्रश्न के भाग (क) के उत्तर को देखते हुए यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†मूल अंग्रेजी में

पंजाब में बीज फार्म

†६८४. **श्री दी० चं० शर्मा** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पंजाब सरकार को वर्ष १९६०-६१ में बीज फार्मों की स्थापना के लिए कुल कितनी राशि दी गई है ?

†**कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा)** : १९५८-५९ में लागू की गई पुनरीक्षित प्रक्रिया के अन्तर्गत विभिन्न योजनाओं को देय केन्द्रीय सहायता राज्य-सरकारों को समूहवार वर्ष के प्रारम्भ में बताई जाती है और वर्ष १९६०-६१ के लिये राज्यों को केन्द्रीय सहायता के सम्बन्ध में मंजूरियां, मार्च, १९६१ में समूहवार जारी की जायेंगी, योजना-वार नहीं। अतः पंजाब सरकार को वर्ष १९६०-६१ में बीज फार्मों की स्थापना के लिये दी गई राशि के सम्बन्ध में ऐसी सूचना उपलब्ध नहीं है। वर्ष १९६०-६१ में "बीज फार्म" समूह के लिए कुल ३०.४६ लाख रुपए का व्यय मंजूर किया गया था।

शकूरबस्ती में ऊपरी पुल

†६८५. **श्री दी० चं० शर्मा** : क्या **रेलवे** मन्त्री ५ सितम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या २०६२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या शकूरबस्ती में ऊपरी पुल का निर्माण समाप्त हो गया है; और

(ख) उस पर कितनी राशि व्यय की गई है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) कार्य समाप्ति के निकट है।

(ख) अभी तक लगभग ६९,०४६ रुपए ५६ नए पैसे खर्च हुए हैं।

करनाल में राष्ट्रीय डेरी गवेषणा संस्था

†६८६. { **श्री दी० चं० शर्मा** :
श्री राम कृष्ण गुप्त :

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

(क) करनाल में राष्ट्रीय डेरी गवेषणा संस्था के भवनों और अन्य चीजों के निर्माण में और क्या प्रगति हुई है; और

(ख) उसके कब तक पूर्ण हो जाने की सम्भावना है ?

†**कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा)** : (क) और (ख). एक विवरण संलग्न है।

विवरण

५ सितम्बर, १९६० के बाद करनाल की राष्ट्रीय डेरी गवेषणा संस्था के भवनों और अन्य चीजों के निमाण में हुई प्रगति नीचे दी हुई है :

१. **भवनों का निर्माण** :

(क) छात्रावास : छात्रावास का निर्माण कार्य चल रहा है और लगभग १०० छात्रों के लिए आवास मार्च, १९६१ तक पूर्ण हो जाने की सम्भावना है और समस्त १८० छात्रों के आवास के मई, १९६१ के अन्त तक पूर्ण हो जाने की आशा है।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) **डेरी टेक्नोलाजी डिवीजन तथा डेरी साइंस कालेज** : इन भवनों के निर्माण के लिए केन्द्रीय लोक कर्म विभाग द्वारा चार बार टेंडर आमन्त्रित किये गये थे परन्तु कोई लाभ नहीं हुआ । अब फिर टेंडर आमन्त्रित किये जा रहे हैं ।

(ग) **प्रशासकीय खण्ड** : प्रशासकीय खण्ड के लिए विस्तृत ड्राइंग तथा प्राक्कलन तैयार किए गए हैं और इस महीने में टेंडर आमन्त्रित किये जाने की आशा है ।

(घ) **पशुशाला भवन** : पशुशाला भवनों के लिए विस्तृत ड्राइंग केन्द्रीय लोक कर्म विभाग द्वारा तैयार की जा रही हैं और १९६१–६२ में निर्माण प्रारभ हो जाने की आशा है ।

(ङ) **कर्मचारियों के लिये रहने के अतिरिक्त क्वार्टर** : कर्मचारियों के लिये रहने के २६ अतिरिक्त क्वाटरों का निर्माण वर्ष १९६१-६२ में शुरू किया जाने की आशा है ।

२. अन्य चीजें :

संस्था में डेरी साइंस कालेज का पोस्ट-ग्रेजुएट विंग चालू करने और एम० एस० सी० (डेयरींग) डिग्री कोर्स शुरू करने का निर्णय किया गया है । यह कोर्स भारत सरकार द्वारा पहली बार शुरू किया जा रहा है । इस वर्ष में बी० एस० सी० (डेरी हजबेंडरी) डिग्री कोर्स भी शुरू करने का विचार किया जा रहा है । विदेशी सहायता कार्यक्रम के अन्तर्गत प्राप्त किये जाने वाले अधिकांश उपकरण प्राप्त हो चुके ह । नई प्रयोगात्मक डेरी को उपकरणों से युक्त किया जा रहा है और यह कार्य मार्च, १९६१ तक पूरा हो जाने की आशा है ।

राष्ट्रीय डेरी गवेषणा संस्था एक विकास परियोजना है और उसे दूसरी पंचवर्षीय योजना में डेरी विकास के अन्तर्गत सम्मिलित किया गया है । संस्था के तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत अग्रेतर विकास की योजना भी है । और योजना आयोग को २०० लाख रुपये के उपबन्ध का सुझाव दिया गया है ।

कलकत्ता के चारों ओर सर्कुलर रेलवे

†६८७. **श्री डी० चं० शर्मा** : क्या रेलवे मन्त्री ५ सितम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या २०७२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कलकत्ता के चारों ओर गोलाकार रेलवे बनाने की योजना के सम्बन्ध में कोई प्रगति हुई है ; और

(ख) यदि हां, तो वह किस प्रकार की है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) नहीं, श्रीमन् ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

पुरी स्टेशन

६८८. **श्री खुशवक्त राय** : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण-पूर्व रेलवे के पुरी स्टेशन पर जो सामिष भोजनालय है उसमें भोजन के समय भी भोजन नहीं मिलता ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). पुरी रेलवे स्टेशन पर सामिष भोजन को व्यवस्था है और वहां भोजन न मिलने की बात अभी तक नोटिस में नहीं आयी है ।

†मूल अंग्रेजी में

मध्य रेलवे में रिजर्वेशन क्लर्क

†६८९. श्री पांगरकर : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य रेलवे में रिजर्वेशन क्लर्कों की संख्या स्टेशन-वार कितनी है; और

(ख) मध्य रेलवे में कितने यात्री गाइड कार्य कर रहे हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

मध्य रेलवे में ३३ रिजर्वेशन क्लर्क हैं जिनका वेतन-क्रम-वार और स्टेशन-वार विभाजन निम्न प्रकार है :

स्टेशन	वेतन क्रम रुपए	संख्या
बम्बई वी० टी० . .	. १५०–२४० (ए० एस०)	२३
पूना . . .	,,	५
जबलपुर . . .	,,	१
सिकन्दराबाद . . .	,,	२
हैदराबाद	,,	२
योग		३३

उपरोक्त के अतिरिक्त निम्नलिखित स्टेशनों के एन्क्वायरी क्लर्क भी रिजर्वेशन क्लर्कों का काम करते हैं

स्टेशन	वेतन क्रम रुपए	संख्या
बम्बई वी० टी० . . .	. १५०–२४० (ए० एस०)	५
दादर	,,	२
पूना	,,	२
नागपुर . . .	. २०५–२८० (ए० एस०)	१
नागपुर . . .	. १५०–२४० (ए० एस०)	५
शोलापुर	,,	१
		१६

(ख) २९।

†मूल अंग्रेजी में

सामयिक श्रमिक

†६६०. श्री पांगरकर : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य रेलवे में इस समय कितने सामयिक श्रमिक हैं;

(ख) ऐसे श्रमिकों में से कितने एक साल से अधिक समय से लगातार काम कर रहे हैं; और

(ग) इसी अवधि में कितने श्रमिक नियमित सेवा में खपा लिये गये हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) : (क) ५१६६६ (३१-१२-६०)

(ख) ४१३७ ।

(ग) २१६६ ।

दक्षिण रेलवे के स्टेशनों का विद्युतीकरण

†६६१. श्री पांगरकर : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण रेलवे में वर्ष १९६०-६१ में अभी तक कितने स्टेशनों पर बिजली लग चुकी है; और

(ख) कितने स्टेशनों पर बिजली लगना शेष है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). १९६०-६१ में १५-२-१९६१ तक ३७ स्टेशनों पर बिजली लग चुकी है । ३६ अन्य स्टेशनों पर कार्य जारी है । ३७ स्टेशन, जिनमें १९६१-६२ में बिजली उपलब्ध होने की आशा है, १९६१-६२ के विद्युतीकरण के कार्यक्रम में रखने का विचार है । शेष स्टेशनों पर बिजली लगाने का कार्य भी कार्यक्रम के आधार पर किया जाएगा ।

महाराष्ट्र में भूमि समतल बनाने का कार्य

†६६२. श्री पांगरकर : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय सरकार ने महाराष्ट्र राज्य को कृषि प्रयोजनों के लिये भूमि को समतल बनाने के कार्य के लिये वर्ष १९६०-६१ में अभी तक कितनी वित्तीय सहायता दी है ?

†कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : महाराष्ट्र की कृषि विकास योजना में भूमि को समतल और चौरस बनाने की दो योजनायें हैं जिनमें से 'भूमि-संरक्षण' वर्ग के अन्तर्गत एक गवेषणा योजना है और दूसरी 'भूमि विकास' वर्ग के अन्तर्गत एक निर्माण योजना है । चूंकि ऐसी समस्त विकास योजनाओं के लिये धन राज्य सरकारों को पिण्ड राशि के रूप में दिया जाता है, अलग-अलग योजनाओं के लिये नहीं, इसलिये चाही गई जानकारी भारत सरकार के पास उपलब्ध नहीं है ।

बिहार को दिया गया अनाज

†६६३. श्री पांगरकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार सरकार को नवम्बर, दिसम्बर, १९६० और जनवरी, १९६१ में अलग-अलग कितने खाद्यान्न, चावल तथा गेहूं दोनों, का संभरण किया गया ; और

(ख) वे उपभोक्ताओं को किस भाव पर बेचे गए ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस): (क) बिहार सरकार को चावल का संभरण बिल्कुल भी नहीं किया गया था। राज्य में केन्द्रीय स्टाकों से गेहूं की निम्नलिखित मात्रायें वितरित की गई थीं:

महीना	(००० मीट्रिक टनो में)
नवम्बर, १९६० . . .	१३.९
दिसम्बर, १९६०	११.४
जनवरी, १९६१	१३.६

(ख) सरकार चावल १७.६२ रुपए प्रतिमन और गेहूं १४.०० रुपए प्रतिमन के भाव से देती है तथा बिक्री कर इसके अतिरिक्त होता है। उपभोक्ताओं से लिया जाने वाला फुटकर मूल्य उपरोक्त थोक गोदाम निर्गम मूल्यों में ०.५० रुपए से १.५० रुपए प्रति मन परिवहन शुल्क और फुटकर विक्रेता का लाभ जोड़कर निश्चित किए जाते हैं।

बिहार में चीनी के कारखाने

†६९४. श्री पांगरकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार को बिहार से राज्य में चीनी के कारखानों की सहकारी आधार पर स्थापना के लिए वर्ष १९६०-६१ में अभी तक कोई प्रार्थनापत्र प्राप्त हुए हैं;

(ख) यदि हां, तो उन पर क्या कार्यवाही की गई है; और

(ग) बिहार में १९६० के अंत में वैयक्तिक एवं सहकारी दोनों क्षेत्रों में चीनी के कारखानों की संख्या कितनी थी?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) नहीं, श्रीमान्।

(ख) उत्पन्न नहीं होता।

(ग) १९६०-६१ में बिहार में २८ चीनी के कारखाने चल रहे हैं। उनमें से कोई भी सहकारी कारखाना नहीं है।

पंजाब में परिवार नियोजन केन्द्र

†६९५. श्री हेमराज : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब में दूसरी पंचवर्षीय योजना में कितने परिवार नियोजन केन्द्र खोले गए; और

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना अवधि में ऐसे कितने केन्द्र खोलने का विचार किया जा रहा है?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) १०३।

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना में १५० परिवार नियोजन केन्द्र खोलने का विचार है। समस्त स्वास्थ्य केन्द्रों/एककों और प्रसूति तथा शिशु स्वास्थ्य केन्द्रों के माध्यम से गर्भ निरोध वस्तुओं का संभरण किया जाएगा।

†मूल अंग्रेजी में

मुर्गी पालन

†६९६. **श्री कुम्भार :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि संघ राज्य क्षेत्रों में मुर्गी पालन के विकास के लिए अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों की वैयक्तिक तथा सहकारी समितियों को दूसरी पंचवर्षीय योजना में अभी तक कितनी वित्तीय सहायता दी गई है?

†**कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा) :** आवश्यक सूचना एकत्रित की जा रही है और उपलब्ध हो जाने पर यथाशीघ्र लोक सभा पटल पर रख दी जाएगी।

पंजाब में होम्योपैथी तथा आयुर्वेदिक चिकित्सा प्रणाली

†६९७. **श्री दी० चं० शर्मा :** क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि केन्द्रीय सरकार ने पंजाब राज्य में होम्योपैथी तथा आयुर्वेदिक चिकित्सा प्रणाली के विकास के लिए दूसरी पंचवर्षीय योजना अवधि में कितनी वित्तीय सहायता दी है?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) :** पंजाब सरकार को देशी चिकित्सा प्रणालियों के विकास के लिए १९५९–६० और १९६०–६१ वर्षों में से प्रत्येक के लिए १.७४ लाख रुपए आवण्टित किए गए हैं।

पठानकोट (पंजाब) के गावों के लिये पीने के पानी की व्यवस्था

†६९८. **श्री दी० चं० शर्मा :** क्या स्वास्थ्य मंत्री १८ नवम्बर, १९६० के पठानकोट (पंजाब) के गांवों के लिए पीने के पानी के संभरण की योजना संबंधी अतारांकित प्रश्न संख्या ३२१ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या पचासी हजार रुपए की अनुमानित लागत की तीसरी योजना अनुमोदित की जा चुकी है?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) :** जी, हां।

जम्मू तथा काश्मीर में सिंचाई की मध्यम परियोजनायें

†६९९. **श्री दी० चं० शर्मा :** क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जम्मू तथा काश्मीर में सिंचाई की मध्यम परियोजनाओं के लिए वर्ष १९६०–६१ में चाही गई तथा दिए जाने के लिए प्रस्तावित वित्तीय सहायता की राशि कितनी है; और

(ख) कौन कौन सी परियोजनायें मंजूर की गई हैं?

†**सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) :** (क) और (ख). जम्मू तथा काश्मीर राज्य को कठुआ नहर के निर्माण के लिए वित्तीय वर्ष १९६०–६१ में ऋण के रूप में १८.४३ लाख रुपए की केन्द्रीय सहायता का उपलब्ध किया गया था। इस राशि के अतिरिक्त राज्य सरकार को उसकी विविध विकास योजनाओं के लिए केन्द्रीय सहायता के रूप में ३४३.९९ लाख रुपए का आवण्टन और किया गया है। इस सहायता का उपयोग करने के लिए विकास योजनाओं, मध्यम सिंचाई परियोजनाओं को सम्मिलित करते हुए, का चुनाव राज्य सरकार करती है। विकास योजनाओं की सूची राज्य सरकार से अभी तक प्राप्त नहीं हुई है।

---

†मूल अंग्रेजी में

लद्दाख क्षेत्र में जलविद्युत् शक्ति

†७००. **श्री दी० चं० शर्मा :** क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री १८ नवम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या ३४३ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि जो विशेषज्ञ-दल जम्मू तथा काश्मीर के लद्दाख जिले के लेह क्षत्र में जल विद्युत शक्ति जनित करने की संभावनाओं की खोज करने के लिए वहां गया था उसके कार्य में क्या प्रगति हुई है ?

†**सिंचाई और विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) :** दल का सर्वेक्षण प्रतिवेदन पूरा हो गया है । इस प्रतिवेदन के अनुसार लेह के निकट खारडुंग नल्ला और फियांग नल्ला जलविद्युत योजनाओं के लिए उपयुक्त पाई गई हैं । जम्मू तथा काश्मीर सरकार से इन नदियों के जल की निकासी का माप करने के लिए कहा गया है ताकि विद्युत विकास की योजनाओं का निर्माण किया जा सके ।

दक्षिण रेलवे में रेलवे कर्मचारियों के लिये क्वार्टर

†७०१. **श्री सिदय्या :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण रेलवे में १९५९–६० और १९६०–६१ में अभी तक रेलवे कर्मचारियों के लिए कितने क्वार्टर और किन किन स्थानों में बनाए गये हैं ;

(ख) इस अवधि में कितने क्वार्टरों का आवण्टन किया गया ; और

(ग) १ फरवरी, १९६१ को प्रतीक्षक सूची में कितने कर्मचारी थे ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** (क) दक्षिण रेलवे में वर्ष १९५९–६० और १९६०–६१ में २,९५८ क्वार्टरों का निर्माण किया गया था । इन क्वार्टरों का डिवीजन-वार ब्यौरा निम्न प्रकार है ;

मद्रास	५२९
बैजवाड़ा	६५०
गुण्टाकल	२४०
हुबली	१७६
मैसूर	१००
तिरुचिरापल्ली	५४६
मदुरै	३९२
ओलवक्कोट	३२५

(ख) उपरोक्त समस्त क्वार्टर बन जाने के शीघ्र बाद आवण्टित कर दिए गए थे ।

(ग) १-२-१९६१ को प्रतीक्षक सूची में कुल ११,१९६ कर्मचारी थे ।

रेलवे में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लोगों के लिये पदों का रक्षण

†७०२. **श्री सिदय्या :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उच्चतम न्यायालय ने अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों की पदवृद्धि के लिए पदों के आरक्षण के संबंध में सरकार द्वारा की गई अपील में अपना निर्णय दे दिया है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो क्या निर्णय की एक प्रति सभा-पटल पर रखी जाएगी ; और

(ग) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो तो सुनवाई की अगली तारीख क्या है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जी, नहीं ।

(ख) उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) अभी तक निश्चित नहीं की गई है ।

संयुक्त सहकारी कृषि समितियां

†७०३. **श्री पांगरकरः** क्या **सामुदायिक विकास तथा सहकार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महाराष्ट्र में अभी तक कितनी सहकारी कृषि समितियां स्थापित की गई हैं ;

(ख) इन सहकारी कृषि समितियों को अभी तक कितनी वित्तीय सहायता दी गई है ; और

(ग) क्या कृषि समितियों को नागपुर में पारित किए गए संकल्प के अनुसार कोई वित्तीय सहायता दी गई है ?

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति)** : (क) ३१ जनवरी, १९६१ को निम्न प्रकार की ४१५ सहकारी कृषि समितियां थीं :

अच्छी कृषि	४६
काश्तकार द्वारा कृषि	४४
संयुक्त कृषि . . .	११२
सामूहिक कृषि	२१३
कुल	४१५

(ख) इन समितियो को निम्नांकित शीर्षकों के अन्तर्गत ३०.०१ लाख रुपए की वित्तीय सहायता दी गई है :

अंश पूंजी अंशदान . .	५.५३ लाख रुपए
ऋण .	१९.३३ लाख रुपए
राज सहायता	६.१५ लाख रुपए
जोड़	३०.०१ लाख रुपए

(ग) सहायता का स्वरूप राज्य सरकार द्वारा निर्धारित किया गया था । सहकारी कृषि संबंधी नागपुर संकल्प में वित्तीय सहायता के स्वरूप का कोई उल्लेख नहीं था ।

उत्तर प्रदेश में सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय

†७०४. **श्री सरजू पाण्डेय** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में प्रत्येक जिले में कितने सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय हैं ;

(ख) क्या १९६१-६२ में प्रत्येक जिले में उन की संख्या बढ़ाने का सरकार का विचार है ;

(ग) यदि हां, तो किन किन जगहों पर ये कार्यालय खोले जायेंगे ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन)** : (क) से (ग). ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया हुआ है । [**देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या† २**]

उत्तर प्रदेश में वन विकास

†७०५. **श्री सरजू पाण्डेय** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष १९६०-६१ में उत्तर प्रदेश राज्य को वन विकास के लिये अब तक कितनी रकम दी गयी है ?

†**कृषि मंत्री (डा० पं० श्या० देशमुख)** : उत्तर प्रदेश राज्य को १९६०-६१ में अब तक ५८.०७ लाख रुपये की रकम दी गयी है जैसाकि नीचे बताया गया है :—

(लाख रुपयों में)

वर्ष	ऋण*	अनुदान*
१९६०-६१	४०.८३	१७.२४

*उपर्युक्त रकमें वन विकास तथा भूसंरक्षण योजना, दोनों के ही लिये है क्योंकि संशोधित वित्तीय व्यवस्था के अन्तर्गत इन दोनों समूहों के अधीन इकट्ठी व्यवस्था की जाती है ।

टेलीफोन के कनेक्शन्स

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

(क) क्या उड़ीसा सर्किल में पोस्टल डिवीजन बालंगीर के बेलपाड़ा सब-पोस्ट आफिस तथा रेलवे स्टेशन और कन्टाभंजी के वाणिज्यिक नगर सब-पोस्ट आफिस के बीच टेलीफोन कनेक्शन जोड़ने की कोई योजना है ;

(ख) यदि हां, तो यह कनेक्शन कब तक लग जायेगा ;

(ग) विलम्ब के क्या कारण हैं ;

(घ) कन्टाभंजी नगर के डाकखाना अधिकारियों के पास नये टेलीफोन कनेक्शन के लिये कितने आवेदन पत्र आये हैं ; और

(ङ) उन पर क्या कार्यवाही की जा रही हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन)**: (क) से (ग). कन्टाभंजी को बालंगीर से जोड़ने की योजना रद्द कर दी गयी थी क्योंकि उस में नुकसान था । उसे रायपुर के साथ जोड़ने के लिये कन्टाभंजी में एक पोस्टल सर्किल आफिस खोलने की मंजूरी दी जा चुकी हैं । वह काम जारी है और अनुमान है कि अप्रैल, १९६१ तक वह पोस्टल सर्किल आफिस खुल जायेगा ।

(घ) ३१ ।

(ङ) एक टेलीफोन एक्स्चेन्ज खोलने की योजना की छानबीन की जा रही है । यदि उस में विभाग को कोई नुकसान न होता हो तो उसके लिये मंजूरी दे दी जायेगी ।

कन्टाभंजी स्टेशन

†७०८. **श्री कुंभार** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उच्च अधिकारियों का ध्यान इस ओर गया है कि दक्षिण पूर्व रेलवे में कन्टाभंजी रेलवे स्टेशन के निवासियों के लिये पीने का पानी कम दिया जाता है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो सारे साल भर पर्याप्त पानी दिया जाये इसके लिये क्या व्यवस्था की जा रही है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

उड़ीसा सर्कल में सब-पोस्ट आफिस

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

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजनावधि में अब तक उड़ीसा सर्किल में पोस्टल डिवीजन-वार कितने अतिरिक्त विभागीय शाखा डाकघरों को सब-पोस्ट आफिस बना दिया गया है ;

(ख) पोस्टल डिवीजन-वार इस समय कितने सब-पोस्ट आफिसों का परिवर्तन किया जाना लम्बित है ; और

(ग) विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन)**: (क) से (ग). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ३]**

उड़ीसा में विभागातिरिक्त ब्रांच पोस्ट-आफिस

†७१०. **श्री कुम्भार** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताते की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा पोस्टल सर्किल में, क्या सभी ग्राम पंचायतों के मुख्य कार्यालयों में पोस्टल डिवीजन-वार, विभागातिरिक्त शाखा पोस्ट-आफिस खोले गये हैं ;

(ख) यदि नहीं, तो इन शेष मुख्य कार्यालयों में ऐसे डाक घर कितने समय में खोले जायेंगे;

(ग) क्या ग्राम पंचायत मुख्य कार्यालयों के स्थान पर ऐसे डाक घर अन्य गांवों में पोस्टल डिवीजन-वार खोले गये हैं ; और

(घ) यदि हां, तो यह कितने हैं तथा ऐसा करने के क्या कारण हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन)** : (क) जी नहीं ।

(ख) इस समय सरकार की ऐसी नीति नहीं है कि प्रत्येक ग्राम पंचायत मुख्य-कार्यालय में डाक घर खोले जायें ।

(ग) ग्राम्य पंचायत मुख्य-कार्यालयों के स्थान पर अन्य गांवों में कुछ डाक घर खोले गये हैं ।

(घ) डिवीजन	मामलों की संख्या	कारण
कटक	१	स्थानीय राजस्व पदाधिकारियों के सुझाव और सहमति से खोले गये
सम्भलपुर	७	राज्य सरकार की सिफारिश से

†मूल अंग्रेजी में

टेलीफोन बिल

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

(क) क्या यह सच है कि उड़ीसा सर्किल के विभिन्न डाक-घरों द्वारा टेलीफोन राजस्व कार्यालय कलकत्ता को दिये गये टेलीफोन विलम्ब शुल्क बिलों के कारण समय पर भुगतान नहीं किया गया ;

(ख) यदि हां, तो टेलीफोन राजस्व कार्यालय, कलकत्ता में ऐसे कितने मामले लम्बित हैं ; और

(ग) ऐसे मामलों को निपटाने में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन):** (क) कुछ विलम्ब हुआ है ।

(ख) १९६० के पत्री वर्ष में प्राप्त १५४.६ के विलम्ब शुल्क के मामलों में से ९६१ मामले भुगतान के लिये पास कर दिये गये हैं और ५८५ की जांच हो रही है ।

(ग) ट्रंक काल बिलों को जारी करने में विलम्ब के कारण विलम्ब शुल्क के दावों की जांच समय पर नहीं हो सकी । आशा है इनको शीघ्र निपटा दिया जायेगा ।

अच्छी नस्ल के ढोरों और मुर्गियों का पालन

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

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में वर्षवार अब तक केन्द्रीय सरकार ने उड़ीसा राज्य को उत्तम नस्ल के ढोरों और मुर्गियों के पालन की योजनाओं के लिये किस प्रकार की सहायता दी है ;

(ख) इसी अवधि में अब तक केन्द्रीय सहायता से राज्य में योजनाओं की क्रियान्विति किस प्रकार हुई है ; और

(ग) इन योजनाओं पर तीसरी पंचवर्षीय योजना में खर्च किये जाने के लिये कितनी धन-राशि आवंटित की गई है ?

†**कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा):** (क) और (ग). पशु पालन क्षेत्र में प्रत्येक योजना के लिए स्वीकृत वित्तीय सहायता के ढांचे के अनुसार राज्य सरकार को अनुदानों के रूप में वित्तीय सहायता दी जा रही है। १९५६–५७ तथा १९५७–५८ में किए गए व्यय (केन्द्रीय भाग), १९५८–५९ तथा १९५९–६० में राज्य सरकार को दिए गए अनुदानों १९६०–६१ में केन्द्रीय अंश के प्राक्कलित व्यय तथा तीसरी योजना के लिए कार्यकारी दल द्वारा स्वीकृत उपबन्ध बताने वाला एक विवरण संलग्न किया जाता है। १९५७–५८ तथा १९५८–५९ में राज्य सरकार को दिए गए टी० सी० एम० यंत्र (कृत्रिम गर्भाधान, यंत्र, बधिया बनाने के यंत्र, मुर्गी-पालन के यंत्र आदि) का व्यय भी इस अनुदान में शामिल है।

(ख) एक विवरण संलग्न है। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ४]**

उड़ीसा में पशु रोग की रोक थाम

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

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में वर्षवार अब तक पशु रोग निवारण के लिए उड़ीसा को केन्द्रीय सरकार ने किस प्रकार की सहायता दी है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इसी अवधि में अब तक केन्द्रीय सहायता से राज्य में योजनाओं की किस प्रकार क्रियान्विति हुई है; और

(ग) ऐसी योजनाओं के लिए तृतीय पंचवर्षीय योजना में कितना आवंटन किया जा रहा है?

†**कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमख)**: (क) और (ख). द्वितीय पंचवर्षीय योजनावधि में पशु-रोग उन्मूलन के लिए उड़ीसा राज्य को भारत सरकार ने निम्नलिखित वित्तीय सहायता दी है:

वर्ष	सहायता की राशि
	रुपये
१९५६–५७ .	८०,०००
१९५७–५८ . .	१,०७,५५७
१९५८–५९ . .	१,२०,०००
१९५९–६० . .	१,२७,०००
१९६०–६१	२,७५,०००

इसके अतिरिक्त पशु रोग उन्मूलन योजना के अधीन उड़ीसा राज्य को, ६ जीपें, ६ मिट्टी के तेल से चलने वाले रेफ्रीजरेटर तथा एक डीप फ्रीज यूनिट इस शर्त पर दी गई है कि आन्दोलन समाप्त हो जाने के बाद राज्य यदि चाहे तो अवक्षयण मूल्य देकर इन यंत्रों को ले सकेगा।

उड़ीसा में पशु रोग उन्मूलन योजना का काम संतोषजनक रूप में हो रहा है। योजना के आरम्भ से अप्रैल १९६० के अंत तक ४२.२० लाख पशुओं के पशुरोग के टीके लग चुके हैं।

(ग) ५.१२ लाख रुपये।

उड़ीसा में वन्य पशु

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

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में अब तक वर्षवार वन्य पशुओं तथा पक्षियों के कल्याण तथा संरक्षण के लिए उड़ीसा राज्य को केन्द्रीय सरकार ने किस प्रकार दी है;

(ख) इसी अवधि में अब तक केन्द्रीय सहायता से राज्य में योजना की क्रियान्विति किस प्रकार हुई है; और

(ग) तीसरी पंचवर्षीय योजनावधि के लिए कितनी धनराशि निश्चित की गई है?

†**कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख)**: (क) दूसरी पंचवर्षीय योजना में उड़ीसा सरकार ने ४,९९,००० रुपये की लागत की 'राष्ट्रीय पार्क तथा शिकारगाह बनाने' योजना शामिल की है। इस प्रकार की योजनाओं के लिए केन्द्रीय सरकार अनावर्त्तक व्यय का ५० प्रतिशत

†मूल अंग्रेजी में।

तक व्यय देती है। वित्तीय सहायता के साथ-साथ वन विभाग के सलाहकार राज्य सरकार द्वारा मांगे जाने पर टैक्निकल सलाह देते हैं। व्यय में केन्द्रीय अंश के रूप में इस योजना में दूसरी योजना के पहले दो वर्षों में निम्नलिखित अनुदान दिए गए थे :

	रुपये
१९५६–५७ .	१५,०००
१९५७–५८ . . .	४०,८००

पुनरीक्षित वित्तीय प्रक्रिया के अनुसार वन-विभाग तथा भू-संरक्षण के लिए इकट्ठे अनुदान दिए गए थे। योजना पर व्यय की गई केन्द्रीय सहायता की राशि की जानकारी इकट्ठी की जा रही है और मिल जाने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ख) जानकारी इकट्ठीय की जा रही है और मिल जाने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ग) तीसरी योजना के लिए ११,५०,००० रुपये का प्रस्ताव है।

मछली पालन के लिए उड़ीसा को सहायता

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

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में वर्षवार अब तक केन्द्रीय सरकार ने उड़ीसा राज्य को मछली की नस्ल सुधारने के लिए उत्तम विधि तथा मछली संबंधी योजनाओं के लिए किस प्रकार की सहायता दी है ;

(ख) इसी अवधि में अब तक केन्द्रीय सहायता से राज्य में योजनाओं को क्रियान्विति किस प्रकार हुई है ; और

(ग) इन योजनाओं पर तीसरी पंचवर्षीय योजना में खर्च किये जाने के लिए कितनी धनराशि आवंटित की गई है ?

†**कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा):** (क) दूसरी पंचवर्षीय योजना के पहले दो वर्षों में मछली संबंधी योजनाओं के लिए उड़ीसा राज्य को निम्नलिखित केन्द्रीय वित्तीय सहायता दी गई थी :—

वर्ष	अनुदान	ऋण (लाखों में रुपये)
१९५६–५७ . . .	१.९३	४.०८
१९५७–५८	२.०८	५.४०

राज्यों को केन्द्रीय सहायता की पुनरीक्षित प्रक्रिया के अनुसार १९५८–५९ तथा १९५९–६० के वर्षों में "पशु-पालन, दुग्धशाला, तथा मत्स्य पालन" के विकास शीर्ष के अन्तर्गत धन की स्वीकृति दी गई है। यह राज्य सरकारों पर ही छोड़ दिया गया था कि विभिन्न

†मूल अंग्रेजी में

योजनाओं पर व्यय किए गए धन के आधार पर स्वीकृत केन्द्रीय सहायता का आवंटन करें। १९५८–५९ तथा १९५९–६० में "पशु-पालन, दुग्धशाला और मत्स्यपालन" के संबंध में उड़ीसा सरकार को ऋण और अनुदानों के लिए दी गई धनराशि नीचे दी गई है :

१९५८–५९		१९५९–६०	
अनुदान	ऋण	अनुदान	ऋण (लाखों में रुपये)
१३.५८	१५.७५	११.१३	११.७७

१९६०–६१ के लिए अभी स्वीकृत देनी है। इसके अतिरिक्त केन्द्रीय अन्तर्देशीय मत्स्य-पालन गवेषणा केन्द्र, कटक में राज्य मत्स्यपालन विभाग के टैक्निकल कर्मचारियों को हारमोन श्लेषम के द्वारा कार्य मछली उत्पन्न करने की प्रविधि का प्रशिक्षण दिया जाता है। गत चार वर्षों में राज्य मत्स्यपालन विभाग को नये तरीके से उत्पन्न की गई कार्य मछली के १७५ लाख स्पान तथा ३९ लाख फ्राई और फिगरलिंग भांडार बनाने के लिए दिए गए हैं।

(ख) ३६ मत्स्य प्रजनन केन्द्र स्थापित किए गए हैं। इन केन्द्रों में ६१ लाख फिंगरलिंग उत्पन्न किए गए हैं। मछली उत्पन्न करने के लिए पानी के क्षेत्रों को बनाने के लिए १३ ग्राम्य उपोदय करण सेवा एकक स्थापित किए गए हैं। दो प्रदर्शन मत्स्य फार्म स्थापित किए गए हैं, एक साफ पानी में मछली उत्पन्न करने का प्रदर्शन करने के लिए तथा दूसरा गंदले पानी में मछली उत्पन्न करने का प्रदर्शन करने के लिए। हीराकुड के तालाब, खाड़ी और समुद्रतटीय पानी में मछली पकड़ने के सफल प्रयोग किए गए हैं। साफ पानी में जीव विज्ञान तथा टैक्नालाजी से संबंधित समस्याओं पर केन्द्रीय सहायता से राज्य सरकारें अनुसन्धान कर रही हैं।

(ग) तीसरी योजना में उड़ीसा राज्य की मत्स्य योजनाओं के लिए राज्य क्षेत्र में १५० लाख रुपये का अस्थाई आवंटन किया गया है।

उत्तर-प्रदेश में भू-संरक्षण

†७१६. **श्री सरजू पाण्डेय :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय योजनावधि में उत्तर-प्रदेश में भूसंरक्षण के लिये कुल कितनी धनराशि आवंटित की गई थी :

(ख) राज्य सरकार ने अबतक कितनी धनराशि का उपयोग किया है ; और

(ग) भू-संरक्षण योजनाओं के अधीन उत्तर प्रदेश में किस प्रकार के कार्यक्रम किए गए ?

†**कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) :** (क) १४३.६३ लाख रुपये।

(ख) द्वितीय योजनावधि के अन्त तक १२७.९० लाख रुपये

(ग) इस कार्यक्रम के अधीन राज्य सरकार द्वारा निम्नलिखित योजनायें आरम्भ की गईं :—

१. उत्तर-प्रदेश—राजस्थान सीमा और बिहड़ों में बन लगाने की योजना
२. राज्य भू-संरक्षण फार्म, रहमानखेड़ा के कार्यकलापों के विस्तार की योजना

†मूल अंग्रेजी में

३. विभिन्न भू-सरक्षण कार्यों के प्रदर्शन के लिए प्रारम्भिक भूसरक्षण परियोजना।

४. द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अधीन भू-संरक्षण प्रदर्शन-परियोजनाओं की स्थापना तथा ऊसर भूमि का कृष्यकरण।

५. राजकीय भू-संरक्षण कार्य, रहमानखेड़ा में प्रशिक्षण केन्द्र की स्थापना।

६. द्वितीय पंचवर्षीय योजना में कृषि भूमि का भूसंरक्षण।

७. बिहड़ों के सर्वेक्षण की योजना।

८. सहारनपुर और मुजफ्फरनगर जिलों में गंगा के खोलों में बन लगाना।

९. मेरठ और बुलन्दशहर जिलों में गंगा और यमुना नदी के तटीय प्रदेशों में बन लगाना।

१०. गढ़वाल और बिजनोर जिलों में गंगा नदी और उसकी सहायक नदियों के तटीय प्रदेशों में बन लगाना।

उत्तर प्रदेश में क्षय रोग की रोकथाम

†७१७. **श्री सरजू पाण्डेय :** क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजनावधि में उत्तर प्रदेश को राज्य में तपेदिक की रोक थाम के लिए कुल कितनी धनराशि दी गई ; और

(ख) तृतीय पंचवर्षीय योजना में इस काम के लिय उत्तर प्रदेश को कितना धन आवंटित किया गया है ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर):** (क) उत्तर प्रदेश में स्वयंसेवी तपेदिक संस्थाओं को तपेदिक की रोकथाम के लिए २,२९,००० रुपये के अनुदान की स्वीकृति दी गई है।

१९५६–५७ तथा १९५७–५८ में तपेदिक की रोक थाम के लिये उत्तर प्रदेश सरकार को कोई सहायता नहीं दी गई थी। १९५८–५९ से केन्द्रीय सहायता प्राप्त योजनाओं के लिए केन्द्रीय सहायता इकट्ठा दे दी गई थी और अलग अलग योजनाओं के लिए नहीं दी गई थी। केन्द्रीय सरकार द्वारा स्वीकृत योजनाओं पर इस धनराशि को राज्य जैसा चाहे वैसा व्यय कर सकता है।

(ख) तृतीय पंचवर्षीय योजना में विभिन्न राज्यों के आवंटनों को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

राजस्थान को आवंटित लोहा तथा इस्पात

†७१८. **श्री ओंकार लाल:** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६०–६१ में कृषि कार्यों के लिए राजस्थान ने कितना लोहा तथा इस्पात मांगा है और उसको कितना दिया गया है ; और

(ख) आवंटित कोटे का संभरण करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

†**कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) :** (क) १९६०–६१ में कृषि कार्यों के लिय राजस्थान ने ३१,१०८ टन लोहा तथा इस्पात मांगा है और उसको २३,०९२ टन दिया गया है।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्योंकि कृषि का कोटा संभरण 'प्राथमिकता' में नहीं रखा गया था। इस लिये संभरण की गति धीमी थी। संभरण शीघ्र करने के लिये कृषि कार्यों के लिये लोहा तथा इस्पात के संभरण को अब प्राथमिकता दी गई है और सभी संबंधित व्यक्तियों को सूचना दे दी गई है कि इस के सेभरण को प्राथमिकता दी जाये।

पश्चिम रेलवे में भ्रष्टाचार निरोधक संगठन

†७१६. **श्री ओंकार लाल।** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जनवरी १९६० में अब तक पश्चिमी रेलवे पर भ्रष्टाचार विरोधी संगठन ने क्या कार्यवाहियां की है ?

†**रेलवे उप-मंत्री (श्री शाहनवाज खाँ)** : जनवरी १९६० से दिसम्बर १९६० तक पश्चिमी रेलवे को सतर्कता शाखा ने १३२ मामले निपटाये। इनमें विभागीय कार्यवाही की आवश्यकता थी। कुछ अनियमिततायें पकड़ी गईं वह नीचे दी जाती हैं :—

१. माल को रोक लेना जिस से रिश्वत मिले
२. पैकजों का शीघ्र डिस्पेच करने के लिये भेजने वाले से रिश्वत लेना
३. टिकटों की पुनः बिक्री
४. प्रतिबन्धित वस्तुओं का बुकिंग
५. रिश्वत ले लेने पर बिना टिकट मांगे यात्रियों को बाहर निकल जाने देना
६. नमूने से नीचे की सामग्री का संभरण
७. ठेकेदारों को जाली भुगतान
८. वस्तुओं की गलत घोषणा
९. आय के ज्ञात साधनों की तुलना में अधिक धन राशि होना
१०. गैरसरकारी कामों के लिए रेलवे मजदूरों का प्रयोग
११. झूठा यात्रा भत्ता लेना
१२. पूर्ववृत्त छिपाकर नियुक्ति लेना
१३. पास तथा पी०टी०ओ० का दुरुपयोग
१४. रेलवे सामग्री का दुरुपयोग

निरोध पर अधिक बल दिया गया था और विभिन्न विभागों के कार्यविहन के तरीकों में कमियां निकालने के लिये एक अलग विभाग बनाया गया जिस से भ्रष्टाचार के साधन ही समाप्त हो जायें। इस विभाग ने अचानक दौरे किए जिस में बिना बुक किए गए अथवा कम तोले गये सामान की जांच की गई। बिना टिकट यात्रा की, वैगनों आदि की अधिक शुल्क विलम्ब शुल्क आदि की जांच की गई। इन अचानक दौरों से १८,०५८ रुपये ३४ नये पैसे की वसूली की गई और ६३ कर्मचारियों को दण्ड दिये गये।

सतर्कता मामलों में की गई विभागीय कार्यवाही के परिणामस्वरूप निम्नलिखित दण्ड दिए गए।

पद् च्युति	५
सेवा से हटा देना	२५
अनिवार्य निवृत्ति	२
वेतन में कमी	१५
पदोन्नति अथवा वेतन वृद्धि रोकना	६६
अन्य दण्ड	७४

†मूल अंग्रेजी में

राजस्थान में बाढ़ नियंत्रण

†७२०. **श्री ओंकार लाल :** क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान सरकार ने उन बाढ़ नियंत्रण योजनाओं का व्योरा दे दिया है जिन्हें वे वर्ष १९६१ में आरम्भ करना चाहते हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उसका व्योरा क्या है ?

सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) और (ख). वर्ष १९६१ में आरम्भ की जाने वाली निम्नलिखित योजनाओं के बारे में केवल निम्न व्यौरा प्राप्त हुआ है :

(१) पहाड़ी कमान जल-निस्सारण योजना : इस योजना में भरतपुर के उत्तरी क्षेत्र और पंजाब राज्य के गुड़गांव जिले के एक भाग के लिय जल-निस्सारण की सुविधा के लिय ३२ मील लम्बी नाली बनाने का उपबन्ध है । इस योजना से राष्ट्रीय राजपथ संख्या ८ (दिल्ली-जयपुर) के आस पास जल-निस्सारण में गड़बड़ी और बाढ़ आदि को कम करने में भी सहायता मिलेगी ।

(२) घघर बाढ़ नियंत्रण योजना : अनुमानित १००.४४ लाख रुपय की लागत वाली इस योजना में डट्टू जलाशय के नीचे इसको राजस्थान फीडर नहर में जल पहुंचाने के बाद घग्घर नदी से नहरें निकालने की व्यवस्था है । फिर इन नहरों को जखरोवाली गांव के निकट एक बड़े जलाशय तक ले जाया जायगा जहां पानी को इकट्ठा करने की प्रस्थापना है । अभी तक इस योजना के बारे में कोई हिसाब नहीं लगाया गया है ।

पश्चिम रेलवे मे सहकारी समितियां

†७२१. **श्री ओंकार लाल :** क्या **रेलवे** मंत्री पश्चिम रेलवे मेंकर्मचारियों के लिये (डिवीजन-वार) काम कर रही सहकारी समितियों के नाम तथा संख्या बताने की कृपा करेंगे ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : एक विवरण संलग्न है । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ५]**

पश्चिम रेलवे में हड़ताल

†७२२. **श्री मो० ब० ठाकुर :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिम रेलवे में सभी आठों डिवीजनों में हड़ताल के दिनों में (११ जुलाई से १७ जुलाई, १९६० तक) हड़ताल पर गये ८९ रेलवे कर्मचारियों को नौकरी से निकाल दिया गया अथवा बर्खास्त कर दिया गया और १४० रेलवे कर्मचारियों को मुअत्तिल किया गया ; और

(ख) यदि हां, तो इसका व्योरा क्या है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) और (ख). नौकरी से निकाले गये/बर्खास्त किये गये कर्मचारियों के अन्तिम आंकड़े २८ हैं। इनमें से १७ को तो न्यायालय द्वारा दोष सिद्ध किये जाने पर नौकरी से निकाला गया/बर्खास्त किया गया और ११ को विभागीय जांच के परिणामस्वरूप निकाला गया/बर्खास्त किया गया ।

मुअत्तिल व्यक्तियों की अन्तिम संख्या ३८ है । इनमें से ३७ तो इसलिये मुअत्तिल हैं कि उनके मामले पुलिस में या न्यायालय में लम्बित हैं । केवल एक व्यक्ति विभागीय जांच के सिलसिले में मुअत्तिल है ।

पदाधिकारियों का प्रशिक्षण

७२३. { **श्री भक्त दर्शन :**
श्री रामकृष्ण गुप्त :

क्या **सामुदायिक विकास तथा सहकार** मंत्री २२ दिसम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या १०५५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रशिक्षक पदाधिकारियों के शिक्षण केन्द्रों के वर्तमान पाठ्यक्रम पर विचार करने के लिये जो अध्ययन दल नियुक्त किया गया था उसके सदस्य कौन-कौन हैं ;

(ख) उक्त दल ने अपने कार्य में अब तक क्या प्रगति की है, और

(ग) उसका कार्य कब तक पूरा हो जाने की आशा है ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्त्ति) : (क) अनुस्थिति-ज्ञान तथा अध्ययन केन्द्रों के वर्तमान पाठ्यक्रम पर विचार करने के लिये जो अध्ययन दल नियुक्त किया गया था, उसके सदस्यों के नाम नीचे दिये गए हैं :—

(१) श्री एस० चक्रवर्ती, प्रधानाचार्य, सामुदायिक विकास सम्बन्धी अध्ययन एवं अनुसंधान संस्था, मसूरी।

(२) श्री बी० एम० पांडे, प्रधानाचार्य, अनुस्थितिज्ञान तथा अध्ययन केन्द्र, निलोखेरी ।

(३) श्री गुलाम हुसैन, प्रधानाचार्य, अनुस्थितिज्ञान तथा अध्ययन केन्द्र, बक्शी का तालाब, लखनऊ ।

(४) श्री बी० रूद्रामूर्त्ति, प्रधानाचार्य, अनुस्थितिज्ञान तथा अध्ययन केन्द्र, मैसूर ।

(ख) और (ग). अध्ययन दल ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है । जैसा कि अध्यक्ष महोदय ने दिनांक २२–१२–१९६० को तारांकित प्रश्न संख्या १०५५ के सम्बन्ध में निदेश किया था, प्रतिवेदन की प्रतियां संसदीय कार्य विभाग को सभा पटल पर रखने के लिए ४–१–१९६१ को दी गई थीं ।

कोयला क्षेत्र में नई रेलवे लाइनें

†७२४. **श्री राम कृष्ण गुप्त** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तृतीय पंचवर्षीय योजना के दौरान कोयला क्षेत्रों में नई लाईनों के निर्माण के कार्यक्रम को अंतिम रूप दे दिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

बंगलौर में आयोजित सिंचाई तथा विद्युत् गोष्ठी

†७२५. { **श्री रामकृष्ण गुप्त** :
श्री रामेश्वर टांटिया :

क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री १५ नवम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ६० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सितम्बर, १९६० में बंगलौर में हुई सातवीं सिंचाई और विद्युत् गोष्ठी की सिफारिशों पर विचार कर लिया है ; और

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

†**सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी)** : (क) जी, हां ।

(ख) गोष्ठी ने जिन तीन विषयों पर सिफारिश की है, उनमें से दो पर कार्यवाही पूरी हो गयी है । निम्नलिखित विवरण से स्थिति स्पष्ट हो जाती है :

१. बहुप्रयोजनीय परियोजनाओं में जल-विद्युत, सिंचाई, नौपरिवहन और बाढ़ नियंत्रण योजनाओं के लिये लागत का अभिभाजन और जलाशय के लिये स्थान का आवंटन ।

गोष्ठी द्वारा स्वीकृत उप-समिति की रिपोर्ट २६–११–६० को सूचनार्थ और मार्ग-दर्शन के लिये सभी राज्य सरकारों/परियोजना अधिकारियों को भेज दी गयी ।

२. सुपरग्रिडों की स्थापना और उनके नियंत्रण व्यवस्था सम्बन्धी प्रक्रिया ।

राज्य विद्युत् बोर्डों और सरकारी विद्युत् संभरण उपक्रमों और निगमों के सहयोग से प्रादेशिक सुपरग्रिडों की आयोजना के प्रश्न पर विचार करने के लिये केन्द्रीय जल और विद्युत् आयोग में एक सेल स्थापित करने के बारे में गोष्ठी के संकल्प की जांच की गयी है । इस सेल के बनाने के लिये आवश्यक प्रस्थापनायें तैयार की जा रही हैं ।

सुपरग्रिड पद्धति के आयोजन और डिजाइन में आवश्यक प्रविधिक सहायता देने के लिये प्रविधिक सहकार मिशन कार्यक्रम के अधीन एक सीमित अवधि तक विदेशी विशेषज्ञ की सेवायें प्राप्त करने का भी प्रस्ताव है ।

३. परियोजनाओं में फालतू मशीनों को बेचने के लिये प्रक्रिया का सुव्यवस्थाकरण जिसमें मशीनों पर अवमूल्यन का हिसाब लगाने के लिये तरीके में परिवर्तन भी शामिल है ।

न्यूनतम अवमूल्यन के हिसाब लगाने के बारे में व्यवस्था में थोड़ा सा संशोधन करके सरकार ने गोष्ठी उप-समिति की सभी सिफारिशें मंजूर कर ली हैं । इन सिफारिशों को ९–१२–६० को कार्यान्विति के लिये राज्य सरकारों/परियोजना अधिकारियों को भेज दिया गया ।

†मूल अंग्रेजी में

कृषि प्रशासन समिति

†७२६. { श्री विद्या चरण शुक्ल :
श्री राम कृष्ण गुप्त :
श्री अजित सिंह सरहदी :
श्री रामी रेड्डी :
श्री पांगरकर :

क्या खाद्य और कृषि मंत्री १५ नवम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या १०४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कृषि प्रशासन समिति की सिफारिशों की क्रियान्विति के बारे में और किन राज्यों ने अपने प्रस्ताव भेज दिये हैं ; और

(ख) उन प्रस्तावों पर क्या कार्यवाही की गयी है ?

†**कृषि उपमंत्री (श्री मो० वे० कृष्णप्पा)** : (क) और (ख). एक नोट संलग्न है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी हुई है। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६]**

रींगस–डिडवाना लाइन

†७२७. **श्री रामेश्वर टांटिया** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डांटर और लोसल के रास्ते रींगस से डिडवाना (राजस्थान) तक एक रेलवे लाइन बनाने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) क्या इस क्षेत्र का कोई सर्वेक्षण किया गया है जहां कई मील तक कोई लाइन नहीं है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री से० वें० रामस्वामी)** : (क) जी, नहीं।

(ख) जी, नहीं।

भारत से पशुओं का निर्यात

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

(क) क्या यह सच है कि खाद्य तथा कृषि मंत्रालय या कृषि विभाग के किसी अधिकारी की ओर से विदेशों में भारत से पशुओं के निर्यात के लिये कोई विज्ञापन दिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या उस विज्ञापन की एक प्रति सभा पटल पर रखी जायेगी ; और

(ग) भारत से वर्ष १९५६, १९५७, १९५८, १९५९ तथा १९६० में कितनी गायें, सांड, बछड़ी-बछड़े और अन्य पशु विदेशों को भेजे गये और उनसे कितनी विदेशी मुद्रा सरकार को प्राप्त हुई ?

---

†मूल अंग्रेज़ी में

कृषि उपमंत्री (श्री मों० वे० कृष्णप्पा): (क) और (ख). खाद्य और कृषि मंत्रालय के किसी अधिकारी की ओर से विदेशों में कोई विज्ञापन नहीं दिया गया है। सन् १९५८ में विदेशों में अपने व्यापारिक प्रतिनिधियों से भारतीय पशुओं की विदेशी मंडियों में खपत की सम्भावनाओं के बारे में पूछा गया था। लेकिन बाद में यह मामला समाप्त कर दिया गया। इस सम्बन्ध में माननीय सदस्य का ध्यान लोक-सभा में ९ सितम्बर, १९५९ को उनके पूछे गये अतारांकित प्रश्न नं० २४६५ की ओर आकर्षित किया जाता है।

मार्च १९६० में हस्ताक्षरित भारत-पाकिस्तान व्यापार समझौते में भारत से पाकिस्तान को ५ लाख रुपये की कीमत के पशुओं के निर्यात का उपबन्ध है। इस निर्यात को केन्द्रीय सरकार ने स्वीकार कर लिया है। भारत से चक्रवात प्रभावित पूर्वी पाकिस्तान को अन्य २००० बैलों के निर्यात की भी स्वीकृति दे दी गई है। यह नहीं मालूम है कि पाकिस्तान सरकार ने, जिसको भारत में खुले बाजार में पशु खरीदने हैं, अपने समाचार पत्रों में कोई विज्ञापन दिया है।

नीति के रूप में विदेशों को भारत से पशु-धन का निर्यात केवल प्रजनन या माल ढोने के लिए बहुत ही थोड़ी मात्रा में किया जाता है। साधारणतया विदेशी सरकारों से या उनकी ओर से प्रार्थनायें प्राप्त होने पर ऐसा किया जाता है। इसलिए विदेशी-प्रेसों में कोई विज्ञापन देने की आवश्यकता नहीं है।

(ग) एक विवरण नत्थी किया गया है। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ७]**

सारडीन मछलियां पकड़ना

†७२९. **श्री वें० प० नायर**: क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६०–६१ के मौसम में सारडीन मछलियां अधिक पकड़ी गयी हैं ;

(ख) यदि हां, तो कुल कितनी मात्रा में सारडीन मछलियां पकड़ी गयी ; और

(ग) इन में से कितनी मात्रा का मानव भोजन के रूप में इस्तेमाल किया गया ?

†**कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा)** : (क) जी, हां।

(ख) वर्तमान सारडीन मौसम जुलाई, १९६० से आरम्भ हुआ है। जुलाई से दिसम्बर, १९६० तक लगभग १,७४,५६५ मीटरिक टन सारडीन मछलियां पकड़ी गयीं। यह पिछले चार वर्षों की इतनी ही अवधि के आंकड़ों से अधिक है।

(ग) इस बारे में कोई आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

माल-डिब्बे

†७३०. **श्री त० ब० विट्ठल राव**: क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : कि :

(क) दिसम्बर, १९६० के महीने में विजयवाड़ा से विजयवाड़ा के दक्षिण में निर्दिष्ट स्थान पर क्षमता के विरुद्ध कितने माल-डिब्बे भेजे गये ; और

(ख) कमी के यदि कोई कारण हैं, तो क्या हैं ?

†मूल अंग्रेज़ी में

†रेलवे उपमंत्री (श्री से० वें० रामस्वामी) : (क) दिसम्बर, १९६० के महीने में विजयवाडा से विजयवाडा के दक्षिण में निर्दिष्ट स्थान पर औसतन ५०५ माल डिब्बे रोज भेजे गये। प्रतिदिन ९ माल-गाड़ियों की क्षमता के विरुद्ध औसतन ८ माल-गाड़ियां प्रतिदिन चलायी गयीं।

(ख) कमी दिसम्बर, १९६० की प्रथम छमाही के दौरान भारी वर्षा और सीधे मार्ग में बाधा के कारण हुई जिससे सामान्य परिवहन पर असर पड़ा।

पंजाब में बिजली का विकास

†७३१. **श्री अजित सिंह सरहदी** : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पंजाब सरकार ने राज्य में और विद्युत् उत्पादन योजनाओं के लिये सहायता मांगी है; और

(ख) यदि हां, तो योजनाओं का स्वरूप क्या है और उस पर भारत सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

†**सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी)** : (क) और (ख). पंजाब सरकार की प्रार्थना पर राज्य की तृतीय पंचवर्षीय योजना में शामिल करने के लिये निम्नलिखित विद्युत् परियोजनाओं की सिफारिश की गयी है;

(१) भाखड़ा नंगल परियोजना विद्युत् विभाग—जारी योजना;

(२) भाखड़ा के दायीं ओर का बिजली घर;

(३) ब्यास परियोजना—विद्युत् विभाग;

(४) ऊपर बारी दोआब नहर और पश्चिमी यमुना नहर पर विद्युत् पैदा करना;

(५) उहल नदी जल-विद्युत् परियोजना—द्वितीय प्रावस्था;

(६) तापीय उत्पादन—५० किलोवाट का एक यूनिट लगाना; और

(७) डीज़ल सेल और माइक्रो जल-विद्युत् केन्द्र।

हिमाचल प्रदेश में जंगली जानवर

७३२. **श्री पद्म देव** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि हिमाचल प्रदेश में उपयोगी जंगली जानवरों का विनाश रोकने और उनकी संख्या बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है और इस प्रयोजन के लिये द्वितीय पंचवर्षीय योजना-काल में कितना धन व्यय किया गया?

कृषि उपमंत्री (श्री मों० वें० कृष्णप्पा) : दूसरी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत हिमाचल प्रदेश में उपयोगी जंगली जानवरों को नाश से बचाने और उनकी संख्या बढ़ाने के लिए निम्न कदम उठाये गये हैं:—

१. मार्च १९५७ से एक आखेट परिरक्षण योजना आरम्भ की गई है और शिकार के जन्तु चुराने वाले शिकारियों के द्वारा उपयोगी और आखेट के जन्तुओं का

†मूल अंग्रेज़ी में

अवैध शिकार करने को रोकने के लिये विशेष पहरा और रक्षा कर्मचारियों (आखेट परिरक्षण कर्मचारीगण) की नियुक्ति की गई है।

२. भारतीय वन अधिनियम १९२७ और १९३३ के पंजाब जंगली पक्षी और जंगली पशु रक्षा अधिनियम २ के अन्तर्गत शिकार के नियम बनाये गये हैं जिनमें आखेट पक्षियों को एक वर्ष में ९ मास की रक्षा और आखेट-पशुओं को एक वर्ष में छः मास की रक्षा दी गई है। निम्न लिखित दुलर्भ किस्मों को तमाम वर्ष के लिए रक्षित घोषित किया गया है :—

पशु :—कस्तूरी मृग, स्नो-लियोपर्ड, क्लौउडिड लियोपर्ड और काश्मीरी बारहसिंगा।

पक्षी :—मोनल, ट्रागोपन, पिन्क-हैडिड-डक और ग्रेट इन्डियन बस्टर्ड।

३. १९५८ और १९५९ में उपयोगी जंगली जानवरों की संख्या बढ़ाने के लिए चार आखेट-आश्रय स्थान अर्थात् (१) शिमला वाटर-सप्लाई कैचमैंट क्षेत्र (२) सिमपबाल्बारा (३) कालातोप और खाजियर तथा (४) रेनुका, अधिसूचित कर दिये गये हैं। अन्य १४ आखेट-आश्रय स्थानों को शीघ्र ही अधिसूचित किया जा रहा है।

४. तीन जीवंजीवालय अर्थात एक चिनी-कुफरी, विश्रामगृह, दूसरा राजनिवास, शिमला और तीसरा रेनुका में स्थापित किये गये हैं, जहां पर दुर्लभ और नये किस्म के जानवरों को जैसे मोनल्स (Monals) रिंग-नैक-फिजेन्ट्स (Ring neck Pheasants) और बोब-व्हाइट क्युएल्स (Bob white quails) (अमरीकी पक्षी) और चित्ती वाले हिरन इत्यादि, इनकी संख्या बढ़ाने के लिए आखेट आश्रय-स्थानों में भेजने के लिए पाला जा रहा है और रखा जा रहा है।

इस काम के लिए दूसरी पंजवर्षीय योजना के अन्तर्गत अभी तक १,१०,००० रुपये की राशि व्यय की गई है।

हिमाचल प्रदेश का आखेट विभाग

७३३. **श्री पद्म देव :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि हिमाचल प्रदेश में आखेट विभाग एक पृथक विभाग है, और यदि हां, तो उसकी क्या व्यवस्था है और यदि नहीं तो इसका नियन्त्रक अधिकारी कौन है?

कृषि उपमंत्री (श्री मों० वें० कृष्णप्पा) : आखेट विभाग हिमाचल प्रदेश के वन विभाग के नियन्त्रण के अन्तर्गत है और इसके नियन्त्रण अधिकारी हिमाचल प्रदेश के मुख्य वन संधारक है।

हिमाचल प्रदेश के कनौर जिले में सिंचाई

७३४. **श्री पद्म देव :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिमाचल प्रदेश के कनौर जिले में सिंचाई के लिये सर्वेक्षण पूरा हो गया है; और

(ख) यदि हां, तो उसकी रूपरेखा क्या है?

†मूल अंग्रेजी में

कृषि उपमंत्री (श्री मों० वें० कृष्णप्पा) : (क) किसी सिंचाई योजना के लिए स्थानीय लोगों की मांग होने पर हिमाचल प्रदेश में सिंचाई के लिए सर्वे किया जाता है। हिमाचल प्रदेश के कनौर जिले में, स्थानीय लोगों की मांग पर योजनाओं का सर्वे का काम पूरा कर लिया गया है, केवल एक योजना को छोड़ कर जिसपर काम जारी है।

(ख) जिले में निम्न योजनाओं का सर्वे हो चुका है और वे स्वीकृत की गई हैं :—

१. जनी कूल
२. पू कूल
३. परमेसरिंग कूल
४. सांगला कूल
५. भूकतू कूल

सिप्लू गांव में सिंचाई योजना के लिए सर्वे कार्य चल रहा है।

साग-सब्जियां

†७३५. **श्री वें० प० नायर : क्या खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार ने सामान्य मनुष्य के भोजन में पत्तियां और पत्तीदार साग-सब्जियों की उपलब्धता का विस्तृत अध्ययन किया है ;

(ख) क्या प्रति व्यक्ति खाद्य की खपत में इनकी उपलब्धता बढ़ाने के लिये उनकी कोई योजना है ; और

(ग) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है ?

†**कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख)** : (क) जी, नहीं।

(ख) इस कार्य के लिये कोई विशिष्ट योजना नहीं बनाई गयी है। तथापि, तीसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान, राज्य सरकारों द्वारा कार्यान्विति के लिये सब्जियों के उत्पादन के विकास के लिये एक आदर्श योजना बनायी गयी है। जब यह क्रियान्वित हो जायेगी, इससे विशेषतः शहरी जनता के लिये सब्जियों का संभरण अधिक होगा।

(ग) राज्य सरकारों को क्रियान्विति के लिये परिचालित आदर्श योजना की एक प्रति संलग्न है। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ८]**

कृषि औजार

†७३६. **श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किसानों को कृषि औजार और मशीनें खरीदने के लिये सहायता देने के लिये केन्द्रीय सरकार ने समूची द्वितीयपंचवर्षीय योजना अवधिमें उड़ीसा को कुल कितनी धनराशि दी है; और

(ख) यह सहायता देने के लिये क्या कसौटी रखी गयी है ?

---

†**मूल अंग्रेजी में**

2174(Ai)LSD—5

†**कृषि उपमंत्री (श्री मों० वें० कृष्णप्पा)** : (क) वर्ष १९५८-५९ में लागू की गयी पुनरीक्षित प्रक्रिया के अधीन विभिन्न राज्यों को ग्राह्य केन्द्रीय सहायता "कृषि" मद के अधीन योजनाओं के एक दल के लिये एक साथ मंजूर की जाती है और पृथक पृथक योजनाओं के लिये अलग अलग नहीं। अतः कृषि औजारों और मशीनों के लिये मंजूर की गयी और उडीसा सरकार द्वारा खर्च की गयी रकम के बारे में जानकारी उपलब्ध नहीं है। तथापि, इस कार्य के लिये उड़ीसा की द्वितीय योजना में ३·५७ लाख रुपये का उपबन्ध है।

(ख) व्यक्तिगत किसानों को सहायता देने की कसौटी राज्य सरकारों द्वारा स्थानीय आवश्यकताओं को देखते हुए स्वयं निर्धारित की जाती है।

राज्यों में दुग्ध बोर्ड

†७३७. **श्री चिन्तामणि पाणिग्रही :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार के परामर्श के अनुसार विभिन्न राज्यों ने द्वितीय पंचवर्षीय योजना में दुग्ध बोर्ड स्थापित किये हैं ;

(ख) क्या उड़ीसा सरकार ने अब तक कोई ऐसा बोर्ड स्थापित किया है ; और

(ग) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में उड़ीसा को डे ी विकास योजना के लिये २० करोड़ रुपये में से कितनी धनराशि दी गयी हैं ?

†**कृषि उपमंत्री (श्री मों० वें० कृष्णप्पा)** : (क) जी, अभी नहीं। यह मामला अभी राज्य सरकारों के विचाराधीन हैं।

(ख) उड़ीसा सरकार कटक में स्थापित की जा रही दुग्ध संभरण योजना की प्रगति १ वर्ष तक देखने के पश्चात् दुग्ध बोर्ड बनाने के प्रश्न पर विचार करेगी।

(ग) ८·१८ लाख रुपये।

बम्बई बन्दरगाह में पाकिस्तानी जहाज में आग लग जाना

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

(क) क्या यह सच है कि बम्बई बन्दरगाह में पाकिस्तानी जहाज एस० एस० "चिट्टगांग सिटी" में आग लग गयी और ६००० पटसन की गांठे और बड़ी मात्रा में खली पूरी तरह जल गयी ; और

(ख) यदि हां तो क्या इस बारे में बम्बई पत्तन पर कोई जांच की गयी और उसका क्या परिणाम निकला ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) जी, हां। २८ दिसम्बर, १९६० की बहुत प्रातः एस० एस० 'चिट्टगांग सिटीरु' के विपटद्वार संख्या २ में आग लग गयी। बम्बई पत्तन न्यास से प्राप्त की गयी जानकारी के अनुसार, जहाज पर बोरे पटसन, पटसन की नेवार, टाट और खली के कुल ४८५७ टन माल में से आग लगने से अथवा आग को बुझाने के लिये पानी डालने से ३१०५ टन माल नष्ट हो गया।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) आग लगने के कारणों की पुलिस और बम्बई नगर निगम के फ़ायर ब्रिगेड द्वारा जांच की जा रही है। उनकी जांच के परिणाम अपेक्षित हैं।

दन्त चिकित्सक

†७३९. **श्री रघुनाथ सिंह :** क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार को अखिल भारतीय दन्त सम्मेलन के अध्यक्ष, डाक्टर एन० सी० बरारी के इस सुझाव का पता है कि भारत की आवश्यकता को पूरा करने के लिये दन्त चिकित्सा की एक विशेष पदाली बनायी जाये?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर)** जी, हां। सरकार ने डा० बरारी के सुझाव को देखा है।

त्रिपुरा में डाक घर

†७४०. **श्री बांगशी ठाकुर :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि त्रिपुरा में विभिन्न वर्गों के डाकघरों की संख्या १५० से अधिक है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या त्रिपुरा में अधीक्षक का एक कार्यालय खोलने का सरकार का विचार है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बारायन) :** (क) जी हां।

(ख) डाक सम्बन्धी खंड (पोस्टल डिविजन्स) १५० डाक घरों की कसौटी पर नहीं बनाये जाते। लेकिन त्रिपुरा राज्य की विशिष्ट परिस्थितियों को देखकर २४–२–१९६१ को यह आदेश जारी किया गया है कि इस राज्य के लिये तुरंत एक पोस्टल डिविजन बनाया जाये जिसका मुख्य कार्यालय अगरतला में हो, और नये डिविजन के लिये एक अधीक्षक (सुपरिन्टेडेन्ट) का पद बनाया जाये।

कालका शिमला लाइन पर रेल का किराया

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

(क) क्या कालका-शिमला रेलवे लाइन पर बढ़ाया हुआ रेल किराया समाप्त करने के लिये सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं ; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस विषय पर विचार किया है ;

(ग) इस विषय में क्या निर्णय किया गया ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** (क) कालका-शिमला सेक्शन में बढ़ा हुआ किराया समाप्त करने के लिये अभी कुछ समय पहले कोई अभ्यावेदन प्राप्त नहीं हुआ था।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

गोविन्दनगर, कानपुर के पास नया स्टेशन

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

(क) क्या कानपुर में गोविन्दनगर के पास नया स्टेशन बनाने का काम इस बीच पूरा हो चुका है ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि नहीं, तो यह संभवतः कब तक पूरा हो जायगा ; और

(ग) इस स्टेशन पर कौन कौन सी अप डाउन रेलगाड़ियां संभवतः ठहरेंगी ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) जी हां। यह स्टेशन शीघ्र ही खुल जायगा

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) अभी यह विचार है कि इस स्टेशन पर सेन्ट्रल रेलवे ट्रेन नं० ५३५ डाउन झाँसी-कानपुर पैसंजर और उत्तर रेलवे की गाड़ी संख्या १ सीपीई।२ सीपीई ठहरेंगी ।

बड़ा डाकघर, कानपुर

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

(क) क्या कानपुर में नया बड़ा डाक घर (जनरल पोस्ट आफिस) बनाया जा चुका है ;

(ख) यदि नहीं तो विलम्ब के क्या कारण हैं ; और

(ग) निर्माण कार्य में शीघ्रता करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बारायन)** : (क) से (ग). यह योजना पहले ही मंजूर की जा चुकी हैं। नये सिरे से बनाने के लिये मौजूदा इमारत को गिराने से पहले, दूसरी जगह ढूंढने के लिये व्यवस्था की जा रही हैं ? निर्माण-कार्य यथाशीघ्र शुरू करने के लिये कार्यवाही की जा रही है ।

कानपुर में चेस्ट हास्पिटल

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

(क) क्या कानपुर में एक चेस्ट हास्पिटल स्थापित करने के लिये उत्तर प्रदेश सरकार ने केन्द्रीय सरकार से वित्तीय सहायता मांगी है ;

(ख) यदि हां, तो केन्द्रीय सरकार ने कितनी रकम देने का वचन दिया है ; और

(ग) कितनी रकम दी जा चुकी है ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर)** : (क) जी नहीं ।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

डाक तथा तार का शिकायत विभाग

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

(क) क्या यह सच है कि डाक तार विभाग संबंधी शिकायतें दूर करने के लिए स्वर्गीय श्री रफी अहमद किदवई ने जो कार्यकारिणी निकाली थी उसे अब रद्द कर दिया गया है ;

(ख) क्या यह सच है कि उस कारण शिकायतों की संख्या बढ़ गयी है ; और

(ग) स्वर्गीय श्री रफी अहमद किदवई ने जो कार्यप्रणाली निकाली थी उसे रद्द करने या उसे बदल देने के क्या कारण हैं ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन)** : (क) स्वर्गीय श्री रफी अहमद किदवई ने जो कार्यप्रणाली निकाली थी उसे रद नहीं किया गया है वरन् विभागों की कार्यप्रणाली की जांच करने के लिए सरकार द्वारा नियुक्त विशेष पुनर्गठन एकक (स्पेशल रिआर्गनाइजेशन यूनिट) की सिफारिशों के अनुसार उसका पुनर्गठन किया गया है ।

(ख) जी नहीं । १९५८, ५९ और ६० में यातायात संबंधी शिकायतें क्रमशः .०१३५, .०१२९ और .०१२९ प्रतिशत थीं ।

(ग) इस पुनर्गठन का उद्देश्य यह था कि रोकथाम अधिक प्रभावशाली हो, जनता की शिकायतें और जल्दी दूर की जांय, उनका विश्लेषण किया जाय, दोष दूर करने के लिए उपाय ढूंढें जांय और सेवाओं की कार्यक्षमता में सुधार किया जाय ।

जिला विकास बोर्ड

†७४६. **श्री मो० ब० ठाकुर** : क्या **सामुदायिक विकास तथा सहकार** मंत्री २२ दिसम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या २२४७ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात राज्य में जिला विकास बोर्डों और खंड विकास परिषदों में कितने व्यक्ति हैं, उनका क्या पद है और वे किस दल के हैं ; और

(ख) क्या यह सच है कि इन बोर्डों और समितियों में आधे से अधिक सरकारी नौकर हैं ?

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्त्ति)** : (क) और (ख), गुजरात राज्य सरकार ने हमे सूचित किया है कि वह आयुक्तों से विस्तृत जानकारी इकट्ठी कर रही है। वह जानकारी प्राप्त हो जाने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

राष्ट्रीय विस्तार सेवा

†७४७. **श्री हेमराज** : क्या **सामुदायिक विकास तथा सहकार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि तीसरी पंच वर्षीय योजनायें गांवों में निचले दर्जे के और कम दर्जे के लोगों को राष्ट्रीय विस्तार सेवा के लाभ पहुंचाने के लिए क्या कार्यवाही की गयी है या की जाने वाली है ?

†**सामुदायिक विकास तथा सहकार उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्त्ति)** : गांवों में समाज के कमजोर दलों को सामुदायिक विकास कार्यक्रम के लाभ पहुंचाने ---खास कर पंचायत समितियों और पंचायतों जैसी लोकतंत्रात्मक संस्थाओं द्वारा---के प्रश्न पर सामुदायिक विकास मंत्रालय खास तौर से ध्यान दे रहा है । इस संबंध में राज्य सरकारों से निम्नलिखित सिफारिशें की गयी हैं :

(क) समाज के कमजोर हिस्सों के कल्याण और विकास के लिए सामान्य बजट में खास तौर से रखी गयी या अन्य किसी प्रकार से दी गयी विभागीय निधियां पंचायतों या पंचायत समितियों को दे दी जांय ताकि राज्य द्वारा निर्धारित ढांचे के अन्तर्गत कमजोर हिस्सों की आवश्यकताएं पूरी करने के लिए उन्हें खर्च किया जाये ।

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) प्रत्येक पंचायत समिति समाज के कमजोर हिस्सों के आर्थिक विकास और कल्याण के लिए अपनी निजी निधियों में से कुछ प्रतिशत अलग निकाल कर रखे और वह प्रतिभाग भाग समाज के कमजोर हिस्सों के क्षेत्र की जन संख्या के अनुपात पर निर्भर होगा ।

(ग) इस कार्यक्रम की ओर ध्यान देने के लिए पंचायत और पंचायत समिति स्तर पर एक अलग उप-समिति बनायी जाये और उसे एक निश्चित सीमा तक खर्च करने की शक्ति दी जाये । इससे कार्यक्रम शीघ्र कार्यान्वित किया जा सकेगा ।

(घ) ऋण दिये जाने और सहायक-अनुदान कार्यक्रमों में अंशदान के प्रतिशत भाग संबंधी नियम कमजोर हिस्सों के पक्ष में और अधिक सरल बनाये जाने चाहिये ।

२. इस समस्या का अधिक विस्तार से परीक्षण करने के लिए इस मंत्रणा ने श्री जय प्रकाश नारायण की अध्यक्षता में समाज के कमजोर हिस्सों के कल्याण के संबंध में एक अध्ययन दल कायम किया गया है ।

राष्ट्रीय विकास परिषद् के अनुदेश

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

(क) राष्ट्रीय विकास परिषद् के आदेशानुसार जिन विभिन्न राज्यों, खास कर मध्य प्रदेश और पंजाब, ने गेहूं और चावल के संबंध में राज्य व्यापार की नीति अपनायी उन्हें कितना कितना नुकसान उठाना पड़ा ;

(ख) क्या यह आदेश वापस ले लिया गया है ; और

(ग) यदि हां, तो उस नुकसान की भरपाई के लिए केन्द्रीय सरकार ने इन राज्य सरकारों को क्या मदद दी है ?

†**खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)** : (क) राज्य सरकारों से प्राप्त आवश्यक जानकारी देने वाला विवरण संलग्न है। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६]**

(ख) अनाज के संबंध में राज्य व्यापार के विषय में भारत सरकार द्वारा जारी किये गये आदेशों में कोई रद्दोबदल नहीं किया गया है यद्यपि फसल की हालत और दूसरी बातों को देखते हुए अधिकतर राज्य सरकारों ने राज्य व्यापार बंद कर दिया है ।

(ग) भारत सरकार ने अभी तक किसी भी राज्य को कोई वित्तीय सहायता नहीं दी है ।

डाकखाना बचत बैंक सुविधाएं

†७४९. **श्री हेमराज** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगें कि :

(क) विभिन्न राज्यों में कितने शाखा डाकखानों में अब तक बचत बैंक की सुविधाएं दी गयी हैं ; और

(ख) गांवों में प्रत्येक शाखा डाकखाने में ऐसी सुविधाएं देने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ताकि गांवों में राष्ट्रीय बचत आन्दोलन का काम तेजी से किया जा सके ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन)** : (क) एक विवरण संलग्न है। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १०]**

(ख) पहले केवल मंडलाधीश (हेड्स आफ सर्कल्स) ही शाखा कार्यालयों को बचत बैंक का काम करने का अधिकार दे सकते थे। शीघ्रता के लिए खंड अधीक्षक (डिविजनल सुपरिन्टेन्डेन्टस) को भी यह अधिकार दिया गया है। शक्तियां देने की शर्तें भी सरल कर दी गयी हैं और अब इस प्रयोजन के लिए अस्थायी शाखा कार्यालयों पर भी ध्यान दिया जाता है लेकिन उन कार्यालयों के स्थायी हो जाने की काफी संभावना होनी चाहिये। किसी शाखा कार्यालय को अब जो दूसरी शर्तें पूरी करना जरूरी होता है वे ये हैं :—

(१) डाकखाने के भार साधक शाखा पोस्टमास्टर की वित्तीय स्थिति सुदृढ़ हो और वह बचत बैंक का काम करने के लिए उपयुक्त हो ;

(२) नकद रुपये पैसे की सुरक्षित रखने और डाकखाने से नकद लेन-देन की व्यवस्था संतोषजनक हो ; और

(३) उस क्षेत्र में इस सुविधा की मांग हो या इस सुविधा के उपयोगी या लोकप्रिय होने की काफी संभावना हो।

यह भी निश्चय किया गया है कि यह नीति बना ली जाये कि जिस गांव में भी पंचायत या, राष्ट्रीय विस्तार सेवा खंड मुख्य कार्यालय हो या जो सामुदायिक प्रायोजना क्षेत्र में हो, उसमें प्रत्येक शाखा कार्यालय को, जहां तक हो सके, बचत बैंक की शक्तियां प्रदान की जायें।

गांवों में बिजली लगाना

†७५०. **श्री राम कृष्ण गुप्त** : क्या **सिंचाई और विद्युत** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गांवों में बिजली लगाने के प्रश्न पर, खास कर गांवों में बिजली पहुंचाने की लागत में राज सहायता देने के संबंध में अध्ययन करने के लिए नियुक्त की गयी समिति ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य सिफारिशें क्या हैं ?

†**सिंचाई और विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी)** : (क) सिंचाई और विद्युत मंत्रालय ने इस प्रयोजन के लिए कोई समिति नहीं बनायी है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

जिला डोडा (जम्मू और काश्मीर) में टेलीफोन

७५१. **श्रीमती कृष्णा मेहता** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जिला डोडा (जम्मू और काश्मीर) में टलीफोन लगाने के लिये कोई धन दिया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) तथा (ख) निम्न स्थानों में सार्वजनिक टेलीफोन घर खोलने की मंजूरी जारी की जा चुकी है।

स्थान का नाम	अनुमानित लागत
	रुपये
१. किश्तवार	१,७१,६१०
२. भादरवाह	८७,०९६

जिला डोडा (जम्मू तथा काश्मीर) में डाक सेवा

७५२. श्रीमती कृष्णा मेहता : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जिला डोडा (जम्मू और काश्मीर) में जाड़ों में दो सप्ताह में एक बार भी डाक नहीं बंटती ; और

(ख) यदि हां, तो इस विषय में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की जा रही है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी नहीं। जिला डोडा के सभी डाक घरों से डाक सामान्यत: प्रतिदिन बांटी जाती है, किन्तु जाड़ों में चट्टानों के खिसकने और हिमपात होने के कारण कभी कभी डाक लाने ले जाने का कार्य रुक जाता है। इन्हीं जाड़ों में ३० जनवरी से १९ फरवरी तक डाक लाने-लेजाने का कार्य कई बार रुक गया और जनता को उसकी सूचना समाचार पत्रों के द्वारा दी गई।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

किराल–राजेवाड़ी स्टेशन (मध्य रेलवे)

†**७५३. श्री आसर** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड ने मध्य रेलवे में घाटकोपर और कुराला स्टेशनों के बीच किराल-राजेवाड़ी नाम का एक नया रेलवे स्टेशन बनाने का निश्चय किया है ; और

(ख) यदि हां, तो उस दिशा में क्या प्रगति हुई है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) घाटकोपर और कुराला स्टेशनों के बीच एक नया रेलवे स्टेशन बनाया जा रहा है और उसका नाम विद्या विहार रखा जायगा जो राज्य सरकार और भारत का सर्वेक्षण, के निदेशक ने मंजूर कर लिया है :

(ख) लगभग १० प्रतिशत काम अभी तक पूरा हो चुका है।

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे मंत्री के साथ मुख्य मंत्रियों का सम्मेलन

७५४. { **श्री विभूति मिश्र :**
श्री मो० ब० ठाकुर :

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

(क) क्या यह सच है कि रेलवे मंत्री ने जनवरी, १९६१ के महीने में हुई एक कांफ्रेंस में विभिन्न राज्यों के मुख्य मंत्रियों को यह आश्वासन दिया था कि जहां रेलवे फाटकों पर ऊपरी पुल बनाना बहुत आवश्यक होगा वहां ऊपरी पुल बनाये जायेंगे ?

(ख) यदि हां, तो रेलवे मंत्रालय ने किन-किन राज्यों में और कहां-कहां ऐसे ऊपरी पुल बनाने का निश्चय किया है ;

(ग) उसकी कुल अनुमानित लागत क्या है ;

(घ) ये पुल कब तैयार हो जायेंगे ; और

(ङ) क्या इनके निर्माण की प्राथमिकता नियत करने में संसद् सदस्यों से भी परामर्श लिया जायेगा ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) सम्मेलन में जिन विषयों पर विचार किया गया था, उनमें से एक विषय यह भी था और मुख्य मंत्रियों से कहा गया था कि जहां-जहां सम्बन्धित राज्य सरकार या स्थानीय निकाय पुलों के ढालू पहुंच-मार्ग बनाने की व्यवस्था करेंगी वहां रेलवे पुल बनाने को तैयार होगी।

(ख) और (ग). रेलों के १९६१–६२ के निर्माण कार्यक्रम में २३ योजनाएं शामिल की गयी हैं। राज्यों के नाम, योजनाओं के स्थान और निर्माण कार्य अर्थात् पुलों पर रेलवे के अनुमानित खर्च का विवरण साथ के अनुबन्ध में दिया गया है। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ११]**

(घ) इतना पहले यह बताना कठिन होगा कि ये योजनाएं कब तक पूरी हो जायेंगी क्योंकि इनका पूरा होना कई बातों पर निर्भर है, जिसमें राज्य सरकार या स्थानीय निकाय द्वारा किये जाने वाले काम की प्रगति भी शामिल है।

(ङ) इस पर विचार करना राज्य सरकारों का काम है क्योंकि ये योजनाएं राज्य-सरकारों द्वारा ही शुरू की जाती हैं।

दिल्ली दूध योजना

†७५५. **श्री रामी रेड्डी :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली दूध योजना के अन्तर्गत छात्रों में दूध बांटने की कोई योजना है ; और

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

†**कृषि उपमंत्री (श्री मों० वें० कृष्णप्पा)** : (क) और (ख). दिल्ली दूध योजना के अन्तर्गत छात्रों को मुफ्त या रियायती दर पर दूध बांटने की अभी कोई निश्चित योजना नहीं है। इस योजना में अभी कई स्कूलों को चालू मूल्य पर दूध दिया जा रहा है।

†मूल अंग्रेजी में

दामोदर घाटी निगम के मुख्यालय का हटाया जाना

७५६. श्री अनिरुद्ध सिंह : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि दामोदर घाटी निगम का मुख्यालय कलकत्ता से हटा कर पंचेट और मैथन ले जाने के निश्चय को अब तक कार्यान्वित न करने के क्या कारण हैं ?

सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : द्वितीय पंचवर्षीय योजना में इस मद के लिये किसी राशि की व्यवस्था नहीं थी। सहभागी सरकारों के साथ विचार विमर्श करके तृतीय पंचवर्षीय योजना में इसके लिये आवश्यक राशि की व्यवस्था करने के प्रयास किये जा रहे हैं।

रेलवे प्रविधिक प्रशिक्षण स्कूल

†**७५७. श्री हेमराज :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में विभिन्न रेल-खंडों में कितने तकनीकी प्रशिक्षण स्कूल काम कर रहे हैं और वे कहां कहां स्थित हैं ;

(ख) वर्ष १९५८, १९५९ और १९६० में विभिन्न स्कूलों में प्रतिवर्ष विभिन्न श्रेणियों के कितने कर्मचारी और नये प्रशिक्षार्थी लिये गये ;

(ग) प्रशिक्षार्थियों और कर्मचारियों का चुनाव किस तरह किया जाता है ;

(घ) इन स्कूलों में किन किन विभिन्न शिक्षाक्रमों का प्रशिक्षण दिया जाता है ;

(ङ) क्या इन स्कूलों में प्रवेश के लिये कोई विवरण पुस्तिका प्रकाशित की गयी है और जनता तथा इच्छुक छात्रों को वह किस प्रकार मिलती है ;

(च) प्रशिक्षण के बाद उन्हें किस प्रकार काम में लगाया जाता है ; और

(छ) क्या उन छात्रों को कोई छात्रवृत्तियां दी जाती हैं ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) :** (क) से (छ). जानकारी रेलवे से मांगी गई है और वह सभा पटल पर रख दी जायगी।

विनयनगर में कांजी हाउस

†**७५८. श्री राम गरीब :** क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विनयनगर में बी-सी स्क्वायर्स के पास एक अस्थायी "कांजी हाउस" इधर उधर घूमने वाले पशुओं को पकड़ने के लिये बनाया गया है ;

(ख) क्या यह सच है कि इस इलाके में हालत बिलकुल गंदी बस्ती जैसी और बहुत अस्वास्थ्यकर हो गयी है ; और

(ग) यदि हां, तो कांजी हाउस हटाने के लिए क्या कार्यवाही करने का सरकार का विचार है ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) :** (क) जी हां। इधर उधर घूमने वाले पशुओं को पकड़ने के लिये विनयनगर में बी-सी स्क्वायर के पास लकड़ियों की बल्लियों का एक अस्थायी जाल बनाया गया है।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) जी नहीं ।

(ग) यह जाल जो बिलकुल अस्थायी है, कुछ ही दिनों में हटा दिया जायगा ।

भूकम्प संबंधी समिति

†७५९. { **श्री दी० चं० शर्मा :**
श्री अर्जुन सिंह भदौरिया :
श्री प्र० गं० देव :
डा० राम सुभग सिंह : }

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

(क) क्या भूकम्प से सुरक्षित बांध बनाने के लिये की जाने वाली कार्यवाही का सुझाव देने के लिए भूकम्प सम्बन्धी समिति ने अपनी सिफारिशें पेश कर दी हैं ; और

(ख) यदि हां, तो वे क्या सिफारिशें हैं ?

†**सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) :** (क) और (ख). भूकम्प वाले क्षेत्रों में ऊंचे बांध बनाने की आवश्यकता के प्रश्न पर विचार करने के लिए १९५६ में एक समिति नियुक्त की गयी थी । इस समिति का कार्य क्षेत्र असम और पश्चिमी बंगाल के केवल उन्हीं ऊंचे बांधों के स्थानों तक सीमित था जिनके संबंध में जांच पड़ताल हो रही थी । समिति ने १९५७ में अपनी रिपोर्ट पेश की जिस पर अप्रैल, १९५८ में विचार किया गया और इस समिति को पुनर्गठित करने का निश्चय किया गया ताकि उन क्षेत्रों में, जिन्हें कंकरीट और चूना-पत्थर के बांध बनाने के लिए भूकम्प की दृष्टि से अनुपयुक्त समझा गया, मिट्टी के ऊंचे बांध बनाने की आवश्यकता की छानबीन की जा सके । पुनर्गठित समिति ने अभी अपना काम पूरा नहीं किया है ।

दिल्ली में अनर्ह चिकित्सक

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

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में ऐसे चिकित्सकों की संख्या बहुत अधिक है जो अर्हता प्राप्त नहीं हैं ; और

(ख) यदि हां, तो यह प्रथा रोकने के लिए उपयुक्त कानून बनाने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) :** (क) जी हां ।

(ख) भारत सरकार राज्य चिकित्सा अधिनियमों में से एक अधिनियम दिल्ली संघ राज्य क्षेत्र पर लागू करने के प्रश्न पर विचार कर रही है ।

चारे का संभरण

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

(क) क्या भारत में कुल पशु संख्या के लिए चारा कम है और यदि हां, तो कितना ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) भावी संकट रोकने के लिए पशु संख्या में वृद्धि की दर रोकने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ;

(ग) कुछ राज्यों में गोसदनों ने यह समस्या किस हद तक सुलझाने का प्रयत्न किया है और उन राज्यों में अब तक किस हद तक सफलता मिली है ;

(घ) क्या पशुओं के खाने की आदतों में परिवर्तन संबंधी साहित्य के प्रचार का कोई कार्यक्रम है ; और

(ङ) यदि हां, तो किस प्रकार प्रचार किया जा रहा है ?

†**कृषि उपमंत्री (श्री मों० वें कृष्णप्पा) :** (क) जी हां । भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् और भारतीय चिकित्सा अनुसन्धान परिषद् की संयुक्त समिति ने १९५४ में पशुचारे की कमी का जो अनुमान लगाया था, उसका विवरण संलग्न है । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १२]** उसके बाद कोई सवक्षण नहीं हुआ है ।

(ख) राज्यों के पशु पालन विभागों ने गोसदनों में बूढ़े और आर्थिक दृष्टि से अ-लाभदायक पशुओं को अलग रख कर तथा अनुपयोगी सांडों को बधिया करके उनकी संख्या कम करने के लिए कार्यवाही की है ।

(ग) देश में अब तक ५८ गोसदन इसलिए बनाये गये हैं कि बूढ़े और आर्थिक दृष्टि से अ-लाभदायक पशुओं को उन क्षेत्रों से अलग रखा जाये जहां सक्रिय पशु-विकास कार्य शुरू किया गया है और देश में बूढ़े तथा निरुपयोगी पशुओं की समस्या पूरी तरह से हल करना उनका लक्ष्य नहीं है । फिर भी गोसदन सालाना लगभग २८,००० पशुओं को स्थान देते हैं ।

(घ) और (ङ). पेड़ की पत्तियों, जंगली घास, आम का गूदा, महुए का फूल, यूरिया आदि का पशुओं के चारे के तौर पर उपयोग के संबंध में भारतीय पशु चिकित्सा अनुसन्धान इंस्टिट्यूट में जो प्रयोग किये गये हैं उनके परिणाम वैज्ञानिक पत्रिकाओं में समय समय पर प्रकाशित किये जाते रहे । सीमित उपलब्धि, परिवहन की कठिनाइयों और पशुओं के खाने की आदतों में परिवर्तन करने के मामले में लोगों की उदासीनता को देखते हुए इन प्रयोगों के परिणाम विस्तृत रूप से लागू नहीं किये जा सकते ।

रेल के डिब्बों में विज्ञापन

†७६२. **श्री विभूति मिश्र :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने रेल के डिब्बों में विज्ञापन लगाने की अनुमति देने की संभावना पर कभी विचार किया है ; और

(ख) यदि हां, तो ऐसा करने में सरकार के सामने क्या रुकावट है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** (क) जी हां । उपनगरीय स्टेशनों पर जाने वाले डिब्बों के लिए विज्ञापन स्वीकार कर १९५४ में शुरूआत की गयी थी । और आगे विचार करने के बाद १९५७ में रेलवे को यह हिदायत दी गयी थी कि दूसरे सेक्शनों में चलने वाली गाड़ियों के लिए भी विज्ञापन स्वीकार किये जायें ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

---

†मूल अंग्रेजी में

खाद्यान्न का भण्डार

७६३. **पण्डित ज्वा० प्र० ज्योतिषी :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) वर्ष १९६० की समाप्ति से पहिले सरकार के पास कितना गेहूं, चावल और अन्य खाद्यान्न था ;

(ख) उक्त वर्ष में विदेशों से कितना गेहूं, चावल और अन्य खाद्यान्न मंगाया गया और उस पर अलग-अलग कितना धन व्यय हुआ ; और

(ग) इस वर्ष सरकार के भण्डार से कितना गेहूं, चावल और अन्य खाद्यान्न बेचा गया और उसका मूल्य अलग-अलग कितना था ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) भारत सरकार के गोदामों में १९६० के अंत में निम्नलिखित खाद्यान्न थे :

	आंकड़े ('००० मैट्रिक टन में)
गेहूं	१२३९
चावल	६७६
अन्य खाद्यान्न	२८
योग	१९४३

(ख) गेहूं, चावल था अन्य खाद्यान्न की मात्रा जो कि १९६० में आयात हुई और उनका अनुमानित मूल्य जिसमें देश में हुआ खर्चा भी सम्मिलित है, निम्नलिखित है :

	मात्रा ('००० मैट्रिक टन में)	मूल्य (करोड़ रुपयों में
गेहूं	४,३८६	१७६.०
चावल	६९९	३९.०
अन्य खाद्यान्न	५२	१.७
योग	५,१३७	२१६.७

कुल ५१.३७ लाख मैट्रिक टन खाद्यान्न में से लबभग ४३.६६ लाख मैट्रिक टन जिस का मूल्य लगभग १८३.२ करोड़ रुपये था, पी० एल० ४८ तथा अन्य सहायक कार्यक्रमों के आधीन आयात किये गये ।

†मूल अंग्रेजी में

(ग) इस वर्ष केन्द्रीय सरकार के भंडार से गेहूं, चावल तथा अन्य खाद्यान्न की बेची गई लगभग मात्राएं इस प्रकार हैं :

	('००० मैट्रिक टन में)
गेहूं	३,५२९
चावल	९३०
अन्य खाद्यान्न	२६
योग .	४,४८५

गेहूं की मात्रा जोकि १४ रुपये प्रति मन की दर से बेची गई का मूल्य लगभग १३२ करोड़ रुपये था तथा विदेशी ज्वार जोकि ११ रुपये की दर से बेची गई का मूल्य लगभग १ करोड़ रुपये था । केन्द्रीय सरकार के भण्डार से बचे गये चावल के मूल्य का सही अनुमान लगाना इस समय संभव नहीं है क्योंकि चावल की बचने की दर उसकी किस्म के अनुसार १६ रुपये से ३० रुपये प्रति मन तक है ।

राष्ट्रीय राज पथ संख्या २६

७६४. पंडित ज्वा० प्र० ज्योतिषी : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह विदित है कि राष्ट्रीय राजपथ संख्या २६ की विभिन्न नदियों पर बनाये जाने वाले पुलों के निर्माण में अत्यधिक विलम्ब होने के कारण यात्रियों को काफी असुविधा हो रही है और निकटवर्ती क्षेत्र का विकास रुका हुआ है ; और

(ख) क्या सरकार पुलों के निर्माण में तेजी लाकर जनता की दिक्कत को दूर करेगी ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर)** : (क) और (ख). यह ठीक है कि पुलों के न होने से यात्रियों को असुविधा होती है परन्तु पुलों के अभाव में विकास के कौन से कार्यक्रम रुके हुये हैं यह मालूम नहीं है क्योंकि साफ मौसम में नदी-घाटों पर नीची जगहों में पक्के नदी-पथ (काजवे) या अस्थायी पुलों की व्यवस्था की जाती है । राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या २६ में विभिन्न नदी-घाटो पर शीघ्रता से पुल बनाने के लिए सभी संभव प्रयत्न किये जा रहे हैं । ऐसी चार जगहों में से तीन पर पुल निर्माण के लिए १८,०५,७०० रुपये के तख्मीने पहले ही मंजूर किये जा चुके हैं और आशा की जाती है कि इनका निर्माण जल्दी ही शुरू हो जायगा । चौथे पुल का तख्मीना मध्य प्रदेश सरकार से मिलने पर आवश्यक धन राशि उपलब्ध होगी तो मंजूर कर दिया जावेगा ।

दमदम हवाई अड्डा

†**७६५. श्री त्रिदिब कुमार चौधरी** : क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन का ध्यान दमदम हवाई अड्डे के घास वाले मैदानों और जहाज उतरने के मैदानों में इधर-उधर के कुत्तों और पशुओं की बहुत बड़ी संख्या से उत्पन्न समस्या की ओर ध्यान दिलाया गया है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या यह भी सच है कि इन कुत्तों और पशुओं को हटाकर जहाज उतरने के मैदान साफ रखने के सम्बन्ध में हवाई अड्डा सुरक्षा पुलिस और हवाई अड्डा सतर्कता दल के बीच गहरा मतभेद हो गया है ;

(ग) क्या कलकत्ता के ३० जनवरी १९६१ के स्टेटस्मैन में प्रकाशित इस समाचार की ओर सरकार का ध्यान दिलाया गया है कि सुरक्षा पुलिस को जानकारी मिली है कि सतर्कता दल के कुछ सदस्यों को स्थानीय ग्वाले इस बात के लिये पैसा देते हैं कि वे हवाई अड्डे के घास के मैदानों में उनके पशुओं को चरने दें ; और

(घ) हवाई अड्डे से कुत्तों और पशुओं को हटाने के लिये क्या कार्यवाही की गयी है ?

†**असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन)**: (क) दमदम हवाई अड्डे पर इधर-उधर घूमने वाले कुत्तों की तकलीफ तो है लेकिन इधर-उधर घूमने वाले पशुओं की नहीं।

(ख) यह प्रश्न उत्पन्न नहीं होता क्योंकि हवाई अड्डा पदाधिकारी को पूरी तरह मालूम है कि जहाज उतरने के मैदान से कुत्तों को हटाने की जिम्मेदारी उन्हीं की है।

(ग) सरकार ने वह समाचार देखा है किन्तु इस प्रकार की कोई कुप्रथा अभी तक उसकी नजर में नहीं आयी है।

(घ) आवश्यक कार्यवाही की जा रही है।

हुक्के का तम्बाकू

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

(क) क्या सरकार को यह विदित है कि हुक्के में काम आने वाला तम्बाकू कम बोया जा रहा है ;

(ख) पिछले पांच वर्षों में तम्बाकू की खेती के राज्यवार आंकड़े क्या हैं ; और

(ग) सरकार इस विषय में क्या करना चाहती है ?

कृषि मन्त्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क) जी हां।

(ख) एक विवरण नत्थी है। **[देखिये परिशिष्ट २ अनुबन्ध संख्या १३]**

(ग) तम्बाकू समिति पहले से ही तम्बाकू की किस्म को सुधारने और उसका उत्पादन बढ़ाने के लिये अनुसंधान योजनाओं को वित्त सहायता दे रही है तथा इस सम्बन्ध में कोई अन्य कार्यवाही करने का विचार नहीं है। क्योंकि उपभोक्तागण अन्य किस्म के तम्बाकू को पसन्द करते हैं इसलिये भी हुक्के के तम्बाकू की उपज में कमी हुई है।

घी और खाद्यान्नों में मिलावट

७६७. **श्री बाल्मीकी** : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९५९ से लेकर ३१ जनवरी, १९६१ तक घी और अन्य खाद्यान्नों में मिलावट के कितने मुकदमे दर्ज किये गये ; और

(ख) इन में से कितने मामलों में (राज्यवार) अपराधियों को सजा दी गई ?

स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर): (क) और (ख). अपेक्षित सूचना एकत्र की जा रही है और यथा-समय सभा की मेज पर रख दी जायेगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

कपास का उत्पादन

†७६८. { सरदार इकबाल सिंह :
श्री वारियर :
श्री पुन्नूस :
श्री कोडियान :

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

(क) सरकार ने कपास का उत्पादन बढ़ाने के लिये दूसरी पंच वर्षीय योजना में अभी तक क्या कदम उठाये हैं ;

(ख) क्या इन कदमों के परिणामस्वरूप वार्षिक उत्पादन में कोई वृद्धि हुई है ;

(ग) यदि हां, तो कितनी ; और

(घ) इस सम्बन्ध में केन्द्र ने दूसरी पंच वर्षीय योजना में अभी तक कितना व्यय किया है ?

†कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क) भारत सरकार ने समस्त प्रमुख कपास उत्पादक राज्यों में कपास का उत्पादन बढ़ाने के लिये कपास विस्तार योजनायें प्रारम्भ की हैं जिनमें पड़ती और ऊसर भूमि को खेती के योग्य बनाना, कपास का दूसरी फसल के रूप में उगाया जाना, अच्छे बीज से सघन खेती, अच्छी खाद देना, सिंचाई सुविधाओं का उपबन्ध, पौधों की रक्षा के उपाय करना तथा अन्य कार्य सम्मिलित हैं ।

(ख) और (ग). कपास का उत्पादन जो पहली योजना के अन्त में ४० लाख गांठें था १९६०-६१ में लगभग ५४ लाख गांठें हो जाने की आशा है । परन्तु कुल उत्पादन बहुत हद तक मौसम से प्रभावित होता है ।

(घ) कपास योजनाओं के लिये पृथक सूचना उपलब्ध नहीं है ।

चीनी का सहकारी कारखाना

†७६९. सरदार इकबाल सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संघ मंत्रालय को वर्ष १९५७-५८ में पंजाब राज्य के फीरोजपुर जिले में मालौट में चीनी का एक सहकारी कारखाना स्थापित करने के लिये लाइसेंस की मंजू ी के लिये एक प्रार्थना-पत्र, पंजाब सरकार की सिफारिशों सहित प्राप्त हुआ था ;

(ख) क्या वह लाइसेंस मंजूर किया गया था ;

(ग) यदि नहीं तो वह प्रार्थनापत्र कितने दिन विचाराधीन रखा गया था ;

(घ) क्या यह सच है कि बाद में उसी स्थान के लिये एक संयुक्त स्कन्ध समवाय को लाइसेंस मंजूर किया गया था ; और

(ङ) यदि हां, तो प्रार्थनापत्र किस तारीख को प्राप्त हुआ था और लाइसेंस किस तारीख को मंजूर किया गया था ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) और (ग). उत्पन्न नहीं होते ।

(घ) नहीं, श्रीमान् ।

(ङ) उत्पन्न नहीं होता ।

---

†मूल अंग्रेजी में

कारखानों में चीनी की 'रिकवरी'

†७७०. **सरदार इकबाल सिंह :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पंजाब राज्य का १९६०–६१ का चीनी के कारखानों में चीनी की 'रिकवरी' का औसत क्या है ?

†**खाद्य तथा कृषि (उपमंत्री श्री अ० म० थामस)**: २२ फरवरी, १९६१ तक ८·७५ प्रतिशत। सीजन अभी जारी है ।

उत्तरी प्रादेशिक कृषि समिति

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

(क) भारतीय कृषि परिषद् की उत्तरी प्रादेशिक कृषि समिति की बैठक में कौन-कौन सी मुख्य बातों पर चर्चा हुई थी ;

(ख) कौन-कौन से राज्यों ने उस में भाग लिया था ;

(ग) उनकी मुख्य सिफारिशें क्या हैं ; और

(घ) क्या सिफारिशों की एक प्रति सभा-पटल पर रखी जायेगी ?

†**कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख)** : (क) से (घ). उत्तरी प्रादेशिक समिति की कार्यवाही के विवरण की एक प्रति जिसमें :

(१) भाग लेने वालों तथा उनके राज्यों के नाम; और

(२) चर्चा किये गये विषय और समिति की सिफारिशें दी गई हैं, संलग्न है । **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १४]**

सफेद शेर

†७७२. **श्री अ० के० देव** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में सफेद शेर के संरक्षण और उन की संख्या बढ़ाने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में भारतीय वन्यपशु बोर्ड ने भारत सरकार से कोई सिफारिश की है ; और

(ग) यदि हां, तो उस पर क्या निर्णय किया गया है ?

†**कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख)**: (क) संरक्षण की दिशा में पहले कदम के रूप में भारत से सफेद चीतों के निर्यात पर पूर्ण प्रतिबन्ध लगा दिया गया है । भारत सरकार दिल्ली के चिड़ियाघर के लिये ऐसे कुछ शेर प्राप्त करने के लिये रीवा के महाराजा के साथ लिखापढ़ी कर रही है ।

(ख) और (ग). भारतीय वन्यपशु बोर्ड ने इस कार्यवाही को संतोषजनक कहा हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

क्वाशिओरकोर सिड्रोम[1] रोग

†७७३. { श्री वोडयर :
श्री अगड़ी :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९५९–६० में देश में क्वाशिओरकोर सिन्ड्रोम रोग से कितनी मृत्युएं, राज्यवार, हुईं ;

(ख) उपरोक्त वर्ष में इस रोग के कितने रोगियों का, राज्यवार, उपचार किया गया ;

(ग) क्या इस रोग को अन्य क्षेत्रों में फैलने से रोकने के लिए कोई कदम उठाए गए हैं ; और

(घ) उनका क्या परिणाम हुआ ?

†**स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर)** : (क) और (ख). १९५९–६० में क्वाशिओरकोर से हुई मृत्युओं के संबंध में राज्यवार सूचना उपलब्ध नहीं है। परन्तु हैदराबाद की पोषण गवेषणा प्रयोगशाला द्वारा १९५६–५८ में दक्षिण भारत के चार प्रमुख राज्यों में किए गए विस्तृत सर्वेक्षणों से ज्ञात हुआ है कि यह सिन्ड्रोम रोग ग्रामीण क्षेत्रों में पांच वर्ष से कम के प्रत्येक सौ बच्चे में से एक की गति से होता है। इन रोज्यों के प्रमुख अस्पतालों के रिकार्डों के विश्लेषण से पता चला है कि अस्पताल में भर्ती किए गए रोगियों में से क्वाशिओरकोर के रोगी ५ से १६ प्रतिशत तक थे। परन्तु यह रोग कुछ अन्य राज्यों में भी पाया जाता है।

(ग) इस रोग के नियंत्रण के लिए निम्नलिखित उपाय किए गए हैं :

(१) अनेक सस्ते तथा आसानी से उपलब्ध होने वाले प्रोटीनयुक्त खाद्य पदार्थ तैयार किए गए हैं।

(२) राष्ट्रसंघीय अंतर्राष्ट्रीय बाल आयात निधि की सहायता से बहु प्रयोजन खाद्य के उत्पादन के लिए दो संयंत्र चालू करने के लिए कार्यवाही की गई है। खाद्य तथा कृषि मंत्रालय (खाद्य विभाग) द्वारा राष्ट्रसंघीय अंतर्राष्ट्रीय बाल आपात निधि की सहायता से खाने योग्य मूंगफली के आटे के उत्पादन के लिए दस टन प्रतिदिन की क्षमता के दो एकक गैर-सरकारी उद्योग क्षेत्र के सहयोग से स्थापित किए गए हैं।

(३) राज्य पोषण अधिकारियों द्वारा अपने-अपने राज्यों में स्वास्थ्य शिक्षा की व्यवस्था की जाती है। इस प्रयोजन के लिए विभिन्न राज्यों में अंग्रेज़ी और प्रादेशिक भाषाओं में पैम्फलेट प्रकाशित किए गए हैं।

(४) दक्षिण तथा उत्तर भारत के लिए सस्ते भोजन के संबंध दो में पुस्तकें प्रकाशित की गईं हैं जिन में प्रोटीनयुक्त भोजन के नुस्खे दिए गए हैं।

(५) आन्ध्र प्रदेश, उड़ीसा और उत्तर प्रदेश में विस्तृत पोषण कार्यक्रमों को क्रियान्वित करने के लिए सरकार, खाद्य तथा कृषि संगठन और राष्ट्रसंघीय अंतर्राष्ट्रीय बाल आपात निधि ने पारस्परिक समझौता कर लिया है जिसके लिए

---

†मूल अंग्रेज़ी में

[1]Kwashior Syndrome.

प्रविधिक संभरणों, उपकरण, छात्रवृत्तियां आदि के लिए राष्ट्रसंघीय अंतर्राष्ट्रीय बाल आपात निधि द्वारा क्रमशः २१७,००० डालर, १६५,००० डालर और २८५,००० डालर के आवण्टन किए गए हैं।

(६) राज्यों में छोटी आयु की बच्चों को स्वास्थ्य केन्द्रों, प्रसतिकेन्द्रों, स्कूलों आदि के माध्यम से मक्खन निकाले हुए दूध का चूर्ण और विटामिन युक्त खाद्य का वितरण किया जा रहा है।

(घ) बहुप्रयोजन खाद्य, जो ७५ प्रतिशत चिकनाई निकाले गए मूंगफली के आटे और २५ प्रतिशत बंगाली चने के आटे और विटामिनों तथा खनिजों का सम्मिश्रण है, जैसे वनस्पति प्रोटीन युक्त खाद्यों के प्रयोग से ज्ञात हुआ है कि ये सम्मिश्रण केवल रोग के उपचार और नियंत्रण के लिए ही प्रभावी नहीं हैं वरन् सिन्ड्रोम के रोकने के लिए भी बहुत उपयोगी हैं।

रेलवे की तापीय क्षमता[1]

†७७४. { **श्री अगाड़ी :**
श्री वोडियार :

क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारतीय रेलवे के इंजनों और बिजली घरों की तापीय क्षमता अर्थात् यांत्रिक शक्ति में परिवर्तन ताप का प्रतिशत क्या है?

†रेलवे **उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : इंजनों और बिजलीघरों की तापीय क्षमता निम्न प्रकार है :

१——नए आई० आर० एस० इंजन .	६·४ प्रतिशत
२——पुराने टाइप इंजनों का औसत . .	५ प्रतिशत
३——डीजल इंजन	२२ प्रतिशत
४——तापीय शक्ति का उपयोग करने वाले बिजली के इंजन	१४ प्रतिशत
५——निम्न साधनों से युक्त बिजलीघर :	
(१) स्टीम टरबाइन . . .	१५·५ प्रतिशत
(२) रेसीप्रोकेटिंग स्टीम इंजन . . .	५·१ प्रतिशत

रेलवे डाक सेवा तथा डाक घरों के निरीक्षक

†७७५. **श्री राम गरीब :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे डाक सेवा तथा डाकघरों के निरीक्षकों, जो पोस्टल सुपरिटेंडेंट सेवा श्रेणी २ में वरण के योग्य हैं, की अखिल भारतीय वरिष्ठता सूचियां उनकी

†मूल अंग्रेजी में

[1]Thermal Efficiency

निरीक्षक पद पर पुष्टि के आधार पर प्रतिवर्ष तैयार की जाती हैं और प्रवरण ऐसी सूची के आधार पर किया जाता है ;

(ख) क्या इस वरिष्ठता सूची में कुछ ऐसे व्यक्तियों को, जो १९४७ में निरीक्षक चुने गए थे, अपने उन सहयोगियों से नीचे स्थान दिया गया था, जो उनसे चार साल बाद अर्थात् १९५१ में निरीक्षक चुने गए थे, और इसके परिणामस्वरूप पिछले तीन वर्षों में वरिष्ठ निरीक्षक रह गए तथा कनिष्ठ सुपरनटेंडेंट चुन लिए गए ; और

(ग) सरकार इस असंगति को पूर करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार कर रही है जिसके परिणामस्वरूप वरिष्ठ लोगों के प्रति अन्याय हुआ है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० पं० सुब्बरायन)** : (क) रेलवे डाक सेवा के निरीक्षकों और डाकघरों के निरीक्षकों का संवर्ग सर्किल संवर्ग है और इसलिए इस संवर्ग की कोई अखिल भारतीय वरिष्ठता सूची नहीं है। परन्तु पोस्टल सुपरिनटेंडेंट सेवा श्रेणी २ में पदवृद्धि के लिए अधिकारियों के चुनाव के प्रयोजनों के लिए गत कुछ वर्षों में डाकघरों के निरीक्षकों और रेलवे डाक सेवा के निरीक्षकों के नाम उनकी निरीक्षक संवर्ग में पुष्टि की तारीख के अनुसार रखे गए हैं।

(ख) सूचना एकत्रित की जा रही है और कालान्तर में सभा-पटल पर रख दी जाएगी।

(ग) मामला विचाराधीन है।

रबी आन्दोलन

†७७६. **श्री इन्द्रजीतलाल मल्होत्रा** : क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस वर्ष हुए 'रबी आन्दोलन' की मुख्य विशेषतायें क्या थीं ; और

(ख) १९५९–६० के रबी आन्दोलन में अपनाए गए तरीकों की तुलना में यह आन्दोलन किस प्रकार भिन्न था ?

†**कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख)** : (क) और (ख). १९६०–६१ का रबी आन्दोलन राज्य सरकारों द्वारा प्रायः उन्हीं लाइनों पर संचालित किया गया था जिन पर कि १९५९–६० का आन्दोलन किया गया था। इन दो आन्दोलनों में निम्नलिखित कार्यों की ओर विशेष ध्यान दिया गया था :

(१) उत्पादन की आवश्यक वस्तुओं अर्थात् अच्छे बीज, प्राकृतिक खाद, उर्वरक अच्छे खेती के औजारों और कीटनाशक वस्तुओं का अधिक संभरण ;

†मूल अंग्रेज़ी में

(२) बीच में लगने वाले रोगों का इलाज ;

(३) हरी खाद देना और कम्पोस्ट खाद के उत्पादन और वितरण का प्रयत्न ;

(४) किसानों के खेतों और उनकी व्यवस्था के संबंध में प्रदर्शनों का आयोजन ;

(५) बीजों, उर्वरकों, औजारों आदि की खरीद के लिए ऋण की मंजूरी और उसके वितरण की प्रक्रिया को सरल बनाकर ऋण का समय पर संभरण ;

(६) ग्राम सहायकों और भारत सेवक समाज तथा किसान सभा (फार्मर्स फोरम) जैसे गैर-सरकारी संगठनों के प्रयत्नों के माध्यम से किसानों को सामूहिक रूप से संगठित करना ;

(७) आन्दोलन के विभिन्न पहलुओं पर कृषि संबंधी जानकारी की पुस्तिकों का वितरण और किसानों को उत्पादन बढ़ाने की प्रेरणा देने के लिए सामुदायिक पुरस्कारों का व्यापक प्रचार ।

खरीफ आन्दोलन, १९६०

†७७७. **श्री इन्द्रजीतलाल मल्होत्रा :** क्या **खाद्य तथा कृषि** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६० के खरीद आन्दोलन की मुख्य उपलब्धियां क्या थीं ;

(ख) किन किन राज्यों ने यह आन्दोलन केन्द्रीय सरकार के कहने से संचालित किया था ; और

(ग) क्या आन्दोलन का अधिक अच्छी लाइनों पर संगठन करने और राथ्यों की बीज और उर्वरक संबंधी आवश्यकताओं का समय पर संभरण निश्चित करने के लिए केन्द्रीय सरकार का कोई केन्द्रीय समन्वय यंत्र था ?

†**कृषि मत्री (डा० पं० शा० देशमुख) :** (क) अभी तक किसी भी राज्य ने १९६० के खरीफ के दिनों में संचालित किए गए खरीफ उत्पादन आन्दोलन की उपलब्धियों की सूचना हमें नहीं भजी है।

(ख) आन्दोलन का संचालन समस्त राज्यों द्वारा किया गया था।

(ग) खाद्य तथा कृषि मंत्रालय (कृषि विभाग) का विस्तार विभाग आवश्यक समन्वय करता है और राज्यों को उत्पादन आन्दोलन संगठित करने में पद-प्रदर्शन करता है। बीज और उर्वरकों के समय पर संभरण की जिम्मेदारी राज्य सरकारों पर है। परन्तु उत्पादन की आवश्यक वस्तुओं की समय पर प्राप्ति और उनके संभरण में केन्द्र, अनुरोध किए जाने पर, उनकी सहायता है।

सरहिन्द-नंगल सेक्शन पर रेलवे लाइन

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

(क) रेलवे विभाग के १९६० में सरहिन्द-नंगल सैक्शन पर कुल कितनी आय हुई ; और

(ख) १९५९ की तुलना में आय बड़ी है या कम हुई है ?

---

†मूल अंग्रेज़ी में

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** (क) १६६० में सरहिन्द-नंगल सेक्शन के स्टेशनों से कुल आय ७२,५८,७५४ रुपये हुई थी ।

(ख) वर्ष १६६० की आय १६५६ की आय की तुलना में कम रही है ।

दीवा-पनवेल-यूरन रेलवे लाइन का निर्माण

†७८०. **श्री आसर :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दीवा-पनवेल-यूरन रेलवे लाइन के निर्माण का कार्य प्रारम्भ किया है ;

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

(ग) निर्माण-कार्य कब शुरू किया जाएगा ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** (क) इस लाइन का वास्तवकि निमार्ण-कार्य शुरू नहीं किया गया है ।

(ख) और (ग). यह कार्य तीसरी पंचवर्षीय योजना में किया जाना है । इस परियोजना के अंतिम स्थिति एवं यातायात सर्वेक्षण प्रतिवेदनों और प्राक्कलन की रेलवे बोर्ड द्वारा जांच की जा रही है और निमार्णकार्य प्राक्कलन की मंजूरी मिलते ही शुरू कर दिया जाएगा ।

बरहानी में सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय

†७८१. **श्री रामशंकर लाल :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नेपाल सीमान्त पर स्थित बस्ती जिले के बरहानी नामक स्थान में सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय है;

(ख) क्या यह सच है कि वहां के लोगों ने दो वर्ष पहले टेलीफोन कनेक्शन के लिये प्रार्थनापत्र दिये थे परन्तु उन्हें कनेक्शन नहीं मिल रहे हैं; और

(ग) इस अत्याधिक विलम्ब का क्या कारण है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन) :** (क) जी, हां ।

(ख) और (ग). आठ प्रार्थनापत्र प्राप्त हुए हैं । कनेक्शन देने के लिये कार्यवाही सम्बन्धित पक्षों के भाड़े की शर्तों तथा निबन्धों के स्वीकार कर लेने के पश्चात दी जाएगी ।

डाकखाना बचत बैंक के खाते

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

(क) मृत्य व्यक्ति की डाकखाना-बचत उसके उत्तराधिकारी द्वारा वापिस निकाले जाने के सम्बन्ध में भारत सरकार ने अब तक किस प्रकार के वारिस-नियम बनाये हैं ।

(ख) देश में विभिन्न पोस्टल सर्किलों में अब तक रकम वापिस निकालने के कितने मामले विचाराधीन पड़े हैं और उसकी रकम कितनी है; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ग) मृत व्यक्तियों के उत्तराधिकारियों द्वारा इन डाकखाना बचतों को उचित रूप से वापिस निकाले जाने के लिये भारत सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन):** (क) मृत व्यक्तियों के नाम में डाकखाना बचत बैंक खातों के सम्बन्ध में दावों का निबटारा सरकारी बचत बैंक अधिनियम, १८७३ की धारा ४क और डाकखाना बचत बैंक अधिनियम, १८८१ और डाकखाना बचत बैंक (नाम निर्देशन) नियम, १९६० के नियम ३७ और ३८ के अनुसार किया जाता है।

डाकखाना प्रमाणपत्रों के सम्बन्ध में ऐसे दावों का निबटारा सरकारी बचत प्रमाणपत्र अधिनियम, १९५९ की धारा ७ और डाकखाना बचत प्रमाणपत्र, नियम, १९६० के नियम, २६, २७ और २८ के अनुसार किया जाता है।

(ख) विभिन्न मंडलों (सर्किल्स) में विचाराधीन ऐसे मामलों की संख्या संलग्न विवरण में दी गई है। **[देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १५]** इन मामलों में रकम सम्बन्धी आंकड़े नहीं रखे जाते।

(ग) दावों के आवेदन-प्रपत्रों को सरल बना दिया गया है। यदि कोई दावेदार सरकारी बचत बैंक अधिनियम, १८७३ की धारा ७ या सरकारी बचत प्रमाणपत्र अधिनियम, १९५९ की धारा १० के अधीन, मंजूरी देने वाले अधिकारी के सामने प्रतिष्ठान (अफर्मेशन) करता है तो विस्तृत जांच खतम कर दी जाती है यदि दावा मंजूर किये जाने योग्य हो तो तुरंत उस पर मंजूरी दे दी जाती है। सामान्यतया दावे इस कारण पड़े रहते हैं कि दावेदार मंजूरी देने वाले अधिकारियों के सामने प्रतिष्ठान नहीं करते या सभी आवश्यक जानकारी प्रस्तुत नहीं करते या दावा इस प्रकार का होता है कि कानूनी साक्ष्य के बिना उसका निबटारा नहीं किया जा सकता, और दावेदार की तरफ से उसे प्रस्तुत करने में देर होती है।

संशोधित प्रक्रिया के फलस्वरूप, विचाराधीन मामलों की संख्या जो अगस्त, १९६० के अन्त में १३,७६१ थी, दिसम्बर, १९६० के अन्त में ११,९३६ हो गई।

टेलीफोन राजस्व लेखा कार्यालय

†७८३. **श्री भा० कृ० गायकवाड़ :** क्या **परिवहन तथा संचार** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कई टेलीफोन राजस्व लेखा कार्यालय दिल्ली से बाहर कई जगह ले जाये जा रहे हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि अनेक कर्मचारियों को इन नये जगहों में जाने के लिये बाध्य किया जा रहा है यद्यपि उनकी भरती की शर्तों के अनुसार सामान्यतया उनका तबादला नहीं किया जा सकता ;

(ग) क्या सरकार को उन पदाधिकारियों से जो विभिन्न कारणों से उन नयी जगहों पर नहीं जाना चाहते अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं; और

(घ) यदि हां, तो क्या इन कर्मचारियों को दिल्ली में डाक-तार के अन्य कार्यालयों में जहां जगह खाली है, रख लेने का सरकार का विचार है ?

---

†मूल अंग्रेजी में

†परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन) : (क) दिल्ली में अभी फिलहाल चार स्वतंत्र टेलीफोन राजस्व लेखा कार्यालय हैं। इन में से दो कार्यालयों को निकट भविष्य में और दो को यथासमय दिल्ली से बाहर ले जाने का विचार है।

(ख) यह कहना ठीक नहीं है कि टेलीफोन राजस्व लेखा कार्यालयों के कर्मचारियों को उनकी भरती के नियमों के अनुसार नये स्टेशनों पर स्थानान्तरित नहीं किया जा सकता जब उनके कार्यालय जनसेवा के हित में दूसरी जगह ले जाये जा रहे हैं तो उनके कर्मचारियों को भी उनके कार्यालयों के साथ साथ बाहर भेजा जा सकता है। इसमें भरती की शर्तों का कोई उल्लंघन नहीं होता।

(ग) जी हां।

(घ) उन व्यक्तिगत मामलों में जहां कठिनाई हों, दिल्ली में डाकतार के जिन दूसरे कार्यालयों में सामान्य नियमों के अधीन रिक्त स्थान हों वहां उनके स्थानान्तरण की प्रार्थनाओं पर सरकार संभवतः सहानुभूतिपूर्वक विचार करेगी।

लकड़ी का लाना-ले जाना

†७८४. डा० मा० स० अणे : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नागपुर और इटारसी से लकड़ी ले जाने के लिये बन्द मालडिब्बे कम दिये जाने के सम्बन्ध में नागपुर लकड़ी व्यापारी संघ से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) क्या अन्य लकड़ी व्यापारी संघों से भी इसी तरह के अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ग) यदि हां, तो स्थिति को ठीक करने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार है; और

(घ) क्या तीसरी पंचवर्षीय योजना में लकड़ी लाने ले जाने के लिय उंची प्राथमिकता देने का विचार है ?

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

(ख) जी हां।

(ग) जितने भी मालडिब्ब उपलब्ध हैं उनमें अधिकतम माल लादने के लिये हर कोशिश की जाती है।

(घ) व्यापार के लिये लकड़ी लाने ले जाने के लिये ऊंची प्राथमिकता देने की कोई योजना नहीं है। राज्य सरकारों या केन्द्रीय सरकार द्वारा समर्पित, लकड़ी लाने ले जाने के कार्यक्रमों को ऊँची प्राथमिकता दी जाती है यदि वह किसी सरकारी पदाधिकारी द्वारा अपनी सरकारी हैसियत से भेजी गयी हो या उसके नाम भेजी गई हो।

डाक तार विभाग के क्वार्टर

†७८५. श्री माने : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम बंगाल, बम्बई उत्तर प्रदेश, बिहार तथा आसाम पोस्टल सर्किलों में ३१ दिसम्बर, १९६० तक डाक तथा तार कर्मचारियों के कितने क्वार्टर्स बनाये गये हैं;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) उपरिलिखित भाग (क) में बताये गये सर्किलों में तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी के कितने कर्मचारी सरकारी आवास की प्रतीक्षा में हैं; और

(ग) सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है जिससे और अधिक कर्मचारियों को सरकारी आवास मिल सके ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन)** : (क) और (ख) .:-

सर्किलों के नाम	निर्मित क्वार्टरों की संख्या	उन कर्मचारियों की संख्या जिनको विभागीय क्वार्टर नहीं मिले हैं	
		तृतीय श्रेणी	चतुर्थ श्रेणी
पश्चिमी बंगाल	४९२	१८५५७	६६५७
बम्बई	९९६	२२०९८	७३५१
उत्तर प्रदेश .	१०७८	१४६८२	११४८८
बिहार .	७२४	९५३९	३१९६
आसाम . . .	६४९	४२६७	१६६८

(ग) अतिरिक्त क्वार्टरों की व्यवस्था करना, भूमि की उपलब्धता, धन की उपलब्धता तथा केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के निर्माण कार्य की प्रगति पर आधारित है । प्रत्येक वर्ष जितने मकान बनाने संभव होते हैं उतने बनाये जाते हैं ।

डाक व तार विभाग के क्वार्टर

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

(क) मद्रास, आंध्र तथा मैसूर पोस्टल सर्किलों में ३१ दिसम्बर, १९६० तक डाक तथा तार कर्मचारियों के कितने क्वार्टर्स बनाये गये हैं ;

(ख) उपरिलिखित भाग (क) में बताये गये सर्किलों में तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी के कितने कर्मचारी सरकारी आवास की प्रतीक्षा में हैं; और

(ग) सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है जिससे और अधिक कर्मचारियों को सरकारी आवास मिल सकें ?

†मूल अंग्रेजी में

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन)**: (क) और (ख). :

सर्किलों के नाम	निर्मित क्वार्टरों की संख्या	उन कर्मचारियों की संख्या जिनको विभागीय क्वार्टर नहीं मिले हैं।	
		तृतीय श्रेणी	चतुर्थ श्रेणी
मद्रास .	५१४	१९०८९	५७५०
आन्ध्र .	३१४	७५४४	२२१३
मैसूर . .	३४६	४९७३	२२४९

(ग) अतिरिक्त क्वार्टरों की व्यवस्था करना, भूमि की उपलब्धता, धन की उपलब्धता तथा केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के निर्माण कार्य की प्रगति पर आधारित है। प्रत्येक वर्ष जितने मकान बनाने संभव होते हैं उतने बनाये जाते हैं।

मकान बनाने के लिए ऋण

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

(क) पंजाब सर्किल में १९५९-६० में डाक तथा तार के सरकारी कर्मचारियों को मकान बनाने के लिये कितना धन पेशगी दिया गया ;

(ख) इस अवधि में ऐसी पेशगी दी गई धनराशियों से (१) प्रथम श्रेणी (२) द्वितीय श्रेणी (३) तृतीय श्रेणी तथा (४) चतुर्थ श्रेणी के कितने पदाधिकारियों को लाभ हुआ है; और

(ग) इसी अवधि में आवंटित धनराशि में से कितनी धनराशि वापस कर दी गई है क्योंकि वह किसी भी सरकारी कर्मचारी को नहीं दी गई ?

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन)**: (क) ५०४८ रुपये।

(ख) १. प्रथम श्रेणी . कोई नहीं

२. द्वितीय श्रेणी कोई नहीं

३. तृतीय श्रेणी . ९

४. चतुर्थ श्रेणी १

(ग) ९२३२ रुपये।

†मूल अंग्रेजी में

दिल्ली में भूमि पर अनधिकृत कब्जा

†७८८. { **श्री नवल प्रभाकर :**
　　　{ **श्री भक्त दर्शन :**

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

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में ग्राम सभा की भूमि पर बहुत से लोगों ने अनधिकृत रूप से कब्जा किया हुआ है ;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में ग्राम सभाओं ने दिल्ली के माल विभाग को कोई अभ्यावेदन दिया है; और

(ग) यदि हां, तो इस विषय में सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा) : (क) जी हां ।

(ख) जी हां ।

(ग) सरकार ने निम्न कदम उठाये हैं:--

(१) भूमि को अवैध रूप से कब्जा करने वाले व्यक्तियों को उसे खाली करने के लिये मनाया जा रहा है ।

(२) भूमि के अनाधिकारी कब्जा करने वालों के विरुद्ध, जो कि खाली करने को मना करते हैं, उनको बेदखल करने की कार्यवाही की जा रही है ।

दिल्ली में पंचायतें

७८९. { **श्री नवल प्रभाकर :**
　　　{ **श्री भक्त दर्शन :**

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

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली की पंचायतों ने अधिक अधिकारों की मांग की है ;

(ख) यदि हां, तो क्या उनके विधान में परिवर्तन किया जायेगा ; और

(ग) यदि हां, तो यह संभवतः कब तक हो जायेगा ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति): (क) प्रखंडों में हुए पंचायत सम्मेलनों में पंचायत सदस्यों ने अधिक अधिकारों की मांग की ।

(ख) और (ग). दिल्ली ग्रामीण क्षेत्रों में पंचायतों के अधिकारों को वर्तमान विधि के ढांचे के अन्दर बढ़ाने का विचार है । इस पर देहली प्रशासन द्वारा सम्बन्धित मंत्रालयों तथा दिल्ली नगर निगम से विचार-विनिमय किया जा रहा है ।

पश्चिम रेलवे पर यात्रियों के लिए विशेष रेलगाड़ियां

†७९०. **श्री क० उ० परमार :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५७ से १९६० के वर्षों में पश्चिम रेलवे के यात्रियों के लिये कुल कितनी विशेष रेलगाड़ियां स्वीकृत हुई हैं; और

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इसी अवधि में अनुसूचित जाति के व्यक्तियों से कितने आवेदन पत्र मिले और इस प्रकार की कितनी विशेष रेलगाड़ियां अनुसूचित जाति के व्यक्तियों को दी गइ ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) विशेष गाड़ियों के लिये आवेदन पत्र केवल निम्नलिखित वर्गों के लिये जाते हैं :—

(१) किसान और विद्यार्थी/अध्यापक
(२) यात्री विशेष गाड़ियां

१९५७ से १९६० के वर्षों में पश्चिम रेलवे के स्टेशनों से चालू होने वाली यात्री विशेष गाड़ियों की कुल संख्या नीचे दी जाती है :—

वर्ष	यात्री विशेष गाड़ियों की संख्या
१९५७	९
१९५८	१०
१९५९	२५
१९६०	२३
जोड़	६७

(ख) ऐसे अलग आंकड़े नहीं रखे जाते हैं ।

रेंड बांध परियोजना

†७९१. श्री विश्वनाथ राय : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या यह सच है कि रेंड बांध में उपलब्ध बिजली का उपयोग नहीं हो रहा है ?

†सिंचाई और विद्युत उपमंत्री (श्री हाथी) : रेंड बांध में अभी तक बिजली उत्पन्न नहीं होती है । इसीलिये उसको उपयोग करने का प्रश्न ही नहीं उठता है ।

लोदी कालोनी और डिफेंस कालोनी में सड़कें

†७९२. श्री राम गरीब : क्या **स्वास्थ्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि लोदी एस्टेट/लोदी रोड क्षेत्र तथा डिफेंस कालोनी, नई दिल्ली में सड़कें बड़ी खराब हालत में हैं ;

(ख) यदि हां, तो सरकार इस बारे में क्या कार्यवाही कर रही है; और

(ग) इन सड़कों की अन्तिम सावधिक मरम्मत कब की गई थी और सामान्यतः यह सार्वधिक मरम्मत कितने समय बाद की जाती है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) जी नहीं । फोर्थ एवेन्यु को छोड़कर क्योंकि उसको चौड़ा किया जा रहा है अन्य स्थानों पर सड़कों की स्थिति संतोषजनक है । इस बीच नियमित रूप से मरम्मत की जाती है ।

(ख) और (ग). आवश्यकता होने पर नियमित मरम्मत करने वालों का दल सड़क की मरम्मत करता है ।

†मूल अंग्रेजी में

रेलमार्ग के नवीकरण का कार्यक्रम

†७९३. **श्री अनिरुद्ध सिंह :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेलवे के विभिन्न खण्डों में ३१ दिसम्बर, १९६० तक द्वितीय पंचवर्षीय योजना में कितने मील लम्बे रेलवे मार्ग के नवीकरण का काम पूरा किया गया; और

(ख) विभिन्न रेलवे खण्डों में कितने मील की पटरी पर रफ्तार प्रतिबन्ध है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** (क) और (ख). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और शीघ्र ही सभापटल पर रख दी जायेगी ।

रेलवे सुरक्षा बल के कर्मचारियों को नौकरी से अलग करना

७९४. **श्री राम सेवक यादव :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के बीकानेर डिवीजन में रेलवे सुरक्षा बल के अधिकारियों ने अपने अस्थायी कर्मचारियों को बगैर किसी सूचना के ही अलग कर दिया है; और

(ख) यदि हां, तो ऐसे कर्मचारियों की संख्या कितनी है और उनको किस आधार पर नौकरी से इस प्रकार अलग किया गया है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) : (क) जी नहीं ।

(ख) सवाल नहीं उठता ।

कैरेज वर्कशाप, आलमबाग, लखनऊ

७९५. **श्री राम सेवक यादव :** क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १० जुलाई, १९६० को आलमबाग, लखनऊ की कैरेज वर्कशाप बन्द थी ;

(ख) क्या यह भी सच है कि उस दिन उक्त वर्कशाप का कोई भी कर्मचारी ओवरटाइम के लिये नहीं आने वाला था ;

(ग) यदि हां, तो क्या उक्त वर्कशाप के कर्मचारियों पर उक्त तिथि को श्रमिकों को हड़ताल करने के लिये उकसाने का आरोप लगाया गया है; और

(घ) यदि हां, तो कितने कर्मचारियों पर यह आरोप लगाया गया है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) : (क) जी हां ।

(ख) १० जुलाई, १९६० को कुछ कर्मचारियों को ओवर टाइम के लिये बुक किया गया था ।

(ग) जी नहीं ।

(घ) सवाल नहीं उठता ।

---

†मूल अंग्रेजी में

पूर्वोत्तर रेलवे के टिकट चैकरों की पदोन्नति

७९६. श्री राम सेवक यादव : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर रेलवे के टिकट चैकिंग कर्मचारियों की पदोन्नति उनकी वरिष्ठता के आधार पर नहीं की जाती है ;

(ख) यदि हां, तो कितने कर्मचारियों की पदोन्नति वरिष्ठता के आधार पर नहीं की गई है; और

(ग) उन्हें पदोन्नति देने का क्या आधार है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) : (क) और (ग). टिकट जांच करने वाले कर्मचारियों के कुछ पद सेलेक्शन ग्रेड के होते हैं और कुछ नान-सेलेक्शन ग्रेड के। नान-सेलेक्शन पद सबसे सीनियर योग्य कर्मचारी को तरक्की दे कर भरे जाते हैं। कर्मचारी की योग्यता उस पद को भरने वाले समर्थ अधिकारी द्वारा उसके सेवा रिकार्ड और/या, यदि आवश्यक हो, तो विभागीय परीक्षा के आधार पर निर्धारित की जाती है। सेलेक्शन पद सेलेक्शन बोर्ड द्वारा निश्चित सेलेक्शन के आधार पर भरे जाते हैं, लेकिन चुने हुये उम्मीदवारों के नाम पेनल पर सीनियारिटी के अनुसार रखे जाते हैं। जो उम्मीदवार ७५ प्रतिशत से अधिक अंक प्राप्त करते हैं, उन्हें विशिष्ट श्रेणी मान कर उनकी सीनियारिटी के अनुसार उनका नाम सबसे ऊपर रखा जाता है।

(ख) १९६० में जिन कर्मचारियों को सेलेक्शन पदों पर तरक्की दी गई, उनकी संख्या २४ थी।

प्रथम और द्वितीय श्रेणी के कर्मचारियों की पदोन्नति और स्थानान्तरण

७९७. श्री रामसेवक यादव : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय रेलवे के कुछ विभागों में काम करने वाले कई प्रथम और द्वितीय श्रेणी के कर्मचारियों को बहुत सी पदोन्नतियां मिल चुकी हैं;

(ख) क्या यह भी सच है कि अभी तक उनका किसी अन्य रेलवे में स्थानान्तरण नहीं किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो उनकी संख्या और उनको एक ही रेलवे में लगातार पदोन्नति देते रहने के क्या कारण हैं ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) : (क) से (ग). भारतीय रेलों में पहली और दूसरी श्रेणी के पदों पर काम करने वाले कर्मचारियों को तब तरक्की मिलती है जब जगहें खाली होती हैं और तरक्की उसी हालत में दी जाती है जब उनमें पाने की पात्रता और योग्यता हो। केवल जन-हित की दृष्टि से इन कर्मचारियों की बदली एक रेलवे से दूसरी रेलवे में की जाती है, अन्यथा नहीं।

सरदार नगर तक रेलवे लाइन

†७९८. **श्री याज्ञिक** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भावनगर स्टेशन से सरदार नगर स्टेशन तक रेलवे लाइन बनाने पर कितना धन व्यय किया गया ;

---

†मूल अंग्रेजी में

(ख) रेलवे लाइन कितने मील लम्बी थी ;

(ग) क्या कांग्रेस का अधिवेशन समाप्त हो जाने के बाद रेलवे लाइन तोड़ दी गई; और

(घ) भावनगर कांग्रेस अधिवेशन में जाने वाले दर्शकों के लाभ के लिये बनाई गई और चलाई गई रेलवे लाइन का लाभ-हानि का विवरण क्या है ?

†**रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)** : (क) ६०,४७५ रु० ।

(ख) १ मील तथा १२६० फीट ।

(ग) जी हां । १५-१-१९६१ को इस को तोड़ दिया गया ।

(घ) इस कांग्रेस अधिवेशन के लिये सुविधायें देने के लिये रेलवे ने लगभग २.६ लाख रुपया व्यय किया और ४.२० लाख रुपये की अतिरिक्त आय हुई । इस प्रकार रेलवे को लगभग १.६ लाख रुपये का लाभ हुआ ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

राष्ट्रीय राजपथ अधिनियम के अधीन जारी की गई अधिसूचना

†**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर)** : मैं राष्ट्रीय राजपथ अधिनियम, १९५६ की धारा १० के अन्तर्गत दिनांक १७ दिसम्बर, १९६० की अधिसूचना संख्या एस० ओ० ३०१० की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी० २६८७/६१]

अत्यावश्यक पण्य अधिनियम के अधीन जारी की गयी अधिसूचना

†**कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा)** : मैं अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उपधारा (६) के अन्तर्गत दिनांक ३१ दिसम्बर, १९६० की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १५६१ में प्रकाशित रासायनिक उर्वरक (लाने ले जाने पर नियंत्रण) आदेश, १९६० की एक प्रति सभा पटर पर रखता हूं ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी० २६८८/६१]

राज्य-सभा से संदेश

†**सचिव** : श्रीमन्, मुझे राज्य सभा के सचिव से निम्नलिखित संदेश मिला है :

> "कि राज्य सभा के कार्य संचालन एवं प्रक्रिया नियमों के नियम ९७ के अनुसरण में राज्य सभा ने २७ फरवरी, १९६१ को अपनी बैठक में दिल्ली दुकानें और प्रतिष्ठान (संशोधन) विधेयक, १९६१ को पारित कर दिया है ।"

---

†मूल अंग्रेजी में

दिल्ली दूकानें और प्रतिष्ठान (संशोधन) विधेयक

राज्य सभा द्वारा पारित रूप में

†**सचिव** : श्रीमन्, मैं राज्य सभा द्वारा पारित दिल्ली दुकानें और प्रतिष्ठान (संशोधन) विधेयक सभा पटल पर रखता हूं।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय

†**श्री चिन्तामणि पाणिग्रही** (पुरी) : कार्य संचालन और प्रक्रिया नियमों के नियम १९७ के अधीन मैं शिक्षा मंत्री का ध्यान निम्नलिखित अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर आकर्षित करता हूं और निवेदन करता हूं कि वह इस बारे में एक वक्तव्य दें :

"उच्चतम न्यायालय के निर्णय के बावजूद भी बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय के कुछ प्राध्यापकों को फिर से बहाल न किया जाना।"

†**शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली)** : यह वक्तव्य लम्बा है। पहली कंडिका में संविहित विधि के बारे में विस्तृत बातें हैं जिन्हें छोड़ते हुए मैं अन्य कंडिकाओं का यहां उल्लेख करता हूं।

१. बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय (संशोधन) अध्यादेश, १९५८ की धारा ८(९) के अधीन डा० राधाविनोदपाल की अध्यक्षता में एक छानबीन समिति बनाई गई थी। इस समिति के दो सदस्य अर्थात् श्री के० एम० लाल और डा० बी० एस० झा भी थे। यह समिति उक्त अध्यादेश के लागू करने के समय उन अध्यापकों के बारे में छानबीन करने के लिये बनाई गई थी जिनका विश्वविद्यालय में रहना विश्वविद्यालय के हितों के प्रतिकूल था। १९५८ में इस अध्यादेश का एक अधिनियम द्वारा निरसन कर दिया गया। और इस अधिनियम के अनुसार इस समिति का नाम बदल कर "पुनरीक्षण समिति" रख दिया गया। तथा यह निर्णय किया गया कि कर्मचारियों के हितों की सुरक्षा बनाये रखने के लिये कार्यकारिणी समिति पहले ऐसे मामले भारत सरकार के महासालिसिटर (सॉलिसिटर जनरल) के पास भेजेगी और यदि वह इस बात से सन्तुष्ट हो जाते हैं कि इन मामलों की जांच की जाये तो वह इन मामलों को जांच के लिये पुनरीक्षण समिति के पास भेजेंगे।*

२. उपरोक्त संविहित उपबन्धों के अनुसार कार्यकारिणी समिति ने विश्वविद्यालय के प्राध्यापकों/पदाधिकारियों (विश्वविद्यालय के उपकुलपति डा० बी० एस० झा के विरुद्ध की गई एक शिकायत सहित) के विरुद्ध १२ मामले महासालिसिटर के पास भेजे। महासालिसिटर ने उपकुलपति के विरुद्ध वाली शिकायत रोक ली थी और ११ मामले समिति को भेज दिये थे। समिति ने इस में से ९ मामलों पर विचार किया और विश्वविद्यालय की संविधियों की संविधि ३० के खंड (३) के अनुसार अपनी सिफारिशें कार्यकारिणी समिति के पास भेज दी थीं और शेष दो मामले समिति बिना विचार किये हुए ही इसलिए लौटा दिये क्योंकि सम्बन्धित कर्मचारियों ने विश्वविद्यालय के विरुद्ध कानूनी कार्यवाही शुरू कर दी थी।

---

*शिक्षा मंत्री के वक्तव्य का अपठित अंश

†मूल अंग्रेजी में

३. पुनरीक्षण समिति की सिफारिशों पर विचार करने के बाद कार्यकारिणी समिति ने चार प्राध्यापकों के विरुद्ध 'कारण बताओ' नोटिस जारी किये । इन प्राध्यापकों ने इन नोटिसों के विरुद्ध इलाहाबाद उच्च न्यायालय में याचिका दाखिल की और न्यायालय से रोधनादेश प्राप्त कर लिया ।

४. १५ मई १९६० को विश्वविद्यालय की कार्यकारिणी समिति ने प्राध्यापकों के उपरोक्त ४ मामले तथा पुनरीक्षण समिति को भेजे गये ६ और मामलों पर विचार किया और प्राध्यापकों की सेवा की शर्तों एवं विधि के अनुसार यह निर्णय किया कि इन १० प्राध्यापकों को १ जून से सेवा से अलग कर दिया जाये साथ ही यह भी स्पष्ट कर दिया गया था कि उनको सेवा से अलग करने के निर्णय का 'पुनरीक्षण समिति' की सिफारिशों से—कि वे उनके पक्ष में हैं अथवा विपक्ष में—कोई सम्बन्ध नहीं है । यह निर्णय तो केवल उनकी सेवा की शर्तों के अनुसार ही है । अतः इन प्राध्यापकों की १ जून, १९६० से सेवा मुक्ति के आदेश २४ मई, १९६० को जारी कर दिये गये । लेकिन यह स्पष्ट भी कर दिया गया था कि नियमानुसार नोटिस के अधीन जितने महीने का वेतन उन्हें मिलना चाहिये वह उनको दिया जायेगा ।

५. इनमें से ९ प्राध्यापकों ने इस आदेश के विरुद्ध ३१ मई, १९६० को इलाहाबाद उच्च न्यायालय में याचिका दाखिल कर दी थी । न्यायालय ने १५ जुलाई, १९६० को ये दावे खर्च सहित रद्द कर दिये थे । इनमें से ८ प्राध्यापकों ने इलाहाबाद न्यायालय की पूर्वानुमति के आधार पर उच्चतम न्यायालय में अपील की । १० जनवरी, १९६१ को उच्चतम न्यायालय ने कार्यकारिणी के संकल्प को रद्द करते हुए इनकी नौकरी बहाल कर दी ।

६. १० फरवरी, १९६१ को इलाहाबाद उच्च न्यायालय ने ४ प्राध्यापकों की सभी याचिकाओं का अंतिम निपटारा कर दिया । न्यायालय ने विश्वविद्यालय से यह भी कहा कि वह इन नोटिसों के बारे में इस निर्णय के दो या तीन सप्ताह के भीतर इन प्राध्यापकों से जवाब भी ले लें ।

७. उच्चतम न्यायालय के निर्णय की खबर पाकर विश्वविद्यालय के उपकुलपति ने विश्वविद्यालिय की संविधियों की संविधि ९ के खंड (४) और (५) के अधीन दिये गये अधिकारों के अनुसरण में १० जनवरी को इन प्राध्यापकों के विरुद्ध प्राध्यापक अथवा विश्वविद्यालय की किसी समिति अथवा निकाय के सदस्य के रूप में काम करने से रोकने के लिये एक तात्कालिक आदेश जारी कर दिया ।

८. हिन्दू विश्वविद्यालय की कार्यकारिणी ने ११, १२ और १३ फरवरी को हुई अपनी बैठक में इलाहाबाद उच्च न्यायालय तथा उच्चतम न्यायालय के फैसलों पर विचार करके यह निर्णय किया कि उन आठ में से जिनकी अपील को उच्चतम न्यायालय ने ग्राह्य किया था, चार प्राध्यापकों को १६ फरवरी, १९६१ से काम पर आने की अनुमति दे दी जाये । ये प्राध्यापक इस बीच काम पर आ गये हैं । विश्वविद्यालय के विधान की विधि ३० के अधीन इन प्राध्यापकों के विरुद्ध हर प्रकार की कार्यवाही भी समाप्त कर दी गई है । इन चार प्राध्यापकों के मामले में कार्यकारिणी परिषद् ने इलाहाबाद उच्च न्यायालय के फैसले के आधार पर उन से और आगे स्पष्टीकरण मांगा है । इन प्राध्यापकों ने इस बीच अपने स्पष्टीकरण दे दिये हैं और उन पर कार्यकारिणी परिषद् की बैठक में जो १७ मार्च, १९६१ को होने वाली है, विचार किया जायेगा । कार्यकारिणी ने यह भी निश्चय किया है कि इस बीच इन प्राध्यापकों को जांच पूरी होने तक किसी भी रूप में विश्वविद्यालय में काम न करने दिया जाये ।

†**श्री ब्रजराज सिंह** (फिरोजाबाद): उच्चतम न्यायालय द्वारा निर्णय देने के बाद उपकुलपति उन चार प्राध्यापकों के विरुद्ध कार्यवाही कर रहे हैं जिनके विरुद्ध कि उच्चतम न्यायालय द्वारा आदेश जारी किये गये हैं। किन परिस्थितियों में संविधि के तात्कालिक उपबंधों का प्रयोग किया गया है। यह मालूम करना चाहता हूं।

†**डा० का० ला० श्रीमाली**: चूंकि उपकुलपति कार्यकारिणी परिषद् के आदेश वापस नहीं ले सकते। कार्यकारिणी परिषद् ही सब बातों पर विचार कर सकती है। परिषद् की बैठक होने तक उपकुलपति ने अपने अधिकारों का प्रयोग किया। अकेले उपकुलपति मामले पर विचार करने के लिये सक्षम नहीं हैं।

†**श्री चिन्तामणि पाणिग्रही**: चार प्राध्यापक तो नौकरी पर वापस आ गये हैं क्या शेष चार प्राध्यापकों को भी नौकरी पर वापस लेने के लिये माननीय मंत्री आदेश देंगे अथवा वे उच्चतम न्यायालय में अपनी बहाली के लिये अपील करेंगे?

†**डा० का० ला० श्रीमाली**: कार्यकारिणी परिषद् ने उच्चतम न्यायालय तथा इलाहाबाद उच्च न्यायालय के निर्णयों पर अच्छी तरह विचार किया है। इलाहाबाद उच्च न्यायालय ने इन प्राध्यापकों से स्पष्टीकरण मांगने के लिये कहा है और उन्होंने अपने स्पष्टीकरण दे दिये हैं जिन पर कार्यकारिणी परिषद की आगामी बैठक में विचार किया जायेगा। ये मामले उन प्राध्यापकों के हैं जिनके बारे में परिवीक्षा समिति ने यह सिफारिश की थी कि उनको विश्वविद्यालय में रखना विश्वविद्यालय के हितों के लिये हानिकर होगा।

†**श्री ब्रजराज सिंह**: माननीय शिक्षा मंत्री के वक्तव्य की प्रतियां सदस्यों को दी जायें।

†**अध्यक्ष महोदय**: अच्छी बात है। कार्यालय ये प्रतियां भेज देगा।

†**डा० का० ला० श्रीमाली**: यह वक्तव्य सभा पटल पर भी रख दिया जायेगा।

†**अध्यक्ष महोदय**: माननीय सदस्य इसकी प्रतियां चाहते हैं। और मैंने कार्यालय को कहा है कि वह ये प्रतियां सदस्यों को बांट दे।

सदस्य द्वारा पद त्याग

†**अध्यक्ष महोदय**: मुझे एक सूचना देनी है कि श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह ने २८ फरवरी, १९६१ से लोक-सभा की सदस्यता से त्यागपत्र दे दिया है। मैं समझता हूं कि वह बिहार में मंत्री नियुक्त हो गये हैं

तारांकित प्रश्न संख्या ९०८ के उत्तर में शुद्धि

†**परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन)**: १४ दिसम्बर, १९६० को श्री सम्पत द्वारा तारांकित प्रश्न संख्या ९०८ पर पूछे गये अनुपूरक प्रश्नों के उत्तर में थोड़ी शुद्धि करना है। मैंने उस समय बताया था कि वी० पी० फार्म निःशुल्क दिये जाते हैं लेकिन स्थिति यह है कि वी० पी० फार्म रिजर्व बैंक आफ इंडिया से प्रति १०० फार्म ३ रुपये ७८ नये पैसे के मिलते हैं।

---

†मूल अंग्रेजी में।

†**श्री तंगामणि** (मदुरै) : क्या ये फार्म भविष्य में निःशुल्क दिये जायेंगे ?

†**डा० प० सुब्बरायन** : यह काम तो वित्त मंत्रालय ही करेगा ।

विनियोग विधेयक

†**वित्त उपमंत्री (श्री ब० रा० भगत)** : श्री मोरारजी देसाई की ओर से मैं प्रस्ताव करता हूं कि :

"कि वित्तीय वर्ष १९६०-६१ में व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ और राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।"

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :

"कि वित्तीय वर्ष १९६०-६१ में व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ और राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :

"कि खंड १, २, ३, अनुसूची, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक का अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड १, २, ३, अनुसूची, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिये गये ।

†**श्री ब० रा० भगत** : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि विधेयक पारित किया जाये ।"

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पारित किया जाये ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

रेलवे आय व्ययक—सामान्य चर्चा—जारी

†**अध्यक्ष महोदय** : अब सभा में रेलवे आय व्ययक पर सामान्य चर्चा होगी । इसके लिये १४ घंटे नियत किये गये हैं ।

†**श्री फ्रैंक एन्थनी** (नामनिर्देशित—आंग्ल भारतीय) : सभा में रेलवे प्रशासन की कुल मिला कर प्रशंसा ही की गई है । कुछ सदस्यों ने तो सफलताओं के कारण उसको बधाई तक दी है ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री फ्रैंक एन्थनी]

माननीय रेलवे मंत्री ने अपने भाषण में बताया है कि द्वितीय पंचवर्षीय योजना के दौरान में यातायात में ५० प्रतिशत की वृद्धि हुई है। मेरा अपना तो ऐसा विचार है कि रेलवे ने अपनी शक्ति के अनुसार ही नहीं बल्कि अपनी क्षमता से अधिक ही कार्य किया है। वह अपनी शक्तियों का इस प्रकार अत्यधिक उपयोग कर रही है कि हो सकता है कि आगामी दस पन्द्रह वर्षों में स्थिति उसके बूते से बाहर हो जाये। इंजन डिब्बों पर इस कदर भार पड़ रहा है कि उनके उचित समय तक चलते रहने की संभावना शायद न बचे।

चालू वर्ष में कम से कम ८० लाख टन यातायात की ढुलाई की व्यवस्था नहीं हो सकी है। १९६१-६२ में स्थिति इससे भी खराब हो सकती है। १५० लाख टन के अतिरिक्त यातायात की जो व्यवस्था रखी गई है वह अपर्याप्त सिद्ध हो सकती है। यदि आवश्यकताओं के सम्बन्ध में कम करके भी अनुमान लगाया जाये तो भी कम से कम २० लाख टन के अतिरिक्त यातायात की व्यवस्था होनी ही चाहिये थी। नग्न सत्य यह है कि रेलवे अपेक्षित यातायात की ढुलाई की व्यवस्था करने में असमर्थ रही है जैसी कि कोयले की ढुलाई की समस्या से स्पष्ट है।

रेलवे किसी प्रकार खींचतान कर अपना रोजमर्रा का काम पूरा कर पा रही है। कर्मचारियों पर काम का बोझ बहुत ज्यादा है और उन्हें अपर्याप्त इंजन डिब्बों से अपना काम चलाना पड़ता है। इंजन डिब्बों से इतना अधिक काम लिया जाता है कि इंजनों के बोझ न खींच सकने की घटनायें बढ़ गयी हैं। रेलवे की वित्त व्यवस्था अपर्याप्त है। बचत भ्रामक तरीकों से की गई है। रेलवे को अपने साधनों का बटवारा और भी अधिक सावधानी से करना होगा।

कर्मचारियों की भर्ती पर सर्वच्छादी रोक लगा दी गई है। पता नहीं इस विकासशील अर्थ-व्यवस्था में अत्यावश्यक सेवाओं के लिये भर्ती किये बिना कैसे काम चलाया जा सकता है। छुट्टी पर जाने वाले कर्मचारियों के स्थान पर काम करने वाले एवजी कर्मचारियों की व्यवस्था भी बहुत ही अपर्याप्त है। कर्मचारियों को छुट्टी नहीं दी जाती और उन्हें छुट्टी जमा करते जाने के लिये वाध्य किया जाता है। लेकिन इसके साथ-साथ जमा की जा सकने वाली छुट्टी की सीमा १८० दिन से घटा कर १२० दिन कर दी गई है। वफादार कर्मचारियों ने, विशेष रूप से एंग्लो-इंडियन कर्मचारियों ने हड़ताल की अवधि में अपनी वफादारी और कर्तव्य निष्ठा दिखाकर बड़ी प्रशंसा प्राप्त की है। एंग्लो-इंडियन कर्मचारियों ने अपने काम को बहुत सुचारु रूप से चलाया। कभी-कभी, वाष्प इंजनों को तीन एंग्लो-इंडियन संभालते थे। उन्हीं लोगों की पत्नियां और बहनें घर पर साहस से बैठी रहती थीं जब कि हड़ताली उन्हें डराने का यत्न करते थे। मैं यह सारी बातें प्रतिवेदनों से पढ़ कर बता रहा हूं।

†**श्री नाथ पाई** (राजापुर) : श्रीमान्, माननीय सदस्य को कहा जाय कि वह अपनी जानकारी का सूत्र बतायें क्योंकि वे एक गंभीर आरोप लगा रहे हैं।

†**श्री फ्रैंक एन्थनी** : यह रेलवे कर्मचारियों का प्रतिवेदन है। मैं आसनसोल की घटना का भी उल्लेख करना चाहता हूं। १२ और १३ जुलाई को जब कि हड़तालियों ने अंडल वेस्ट केबिन से सब लोगों को बलपूर्वक बाहर निकाल दिया था, उस समय श्री सी० सी० ड्रेविज अपने कर्तव्य पर डटे रहे। उन्हें डराने धमकाने की कोशिश हुई किन्तु वह अकेले ही साहस से काम करते रहे। इन हालात में काम करना बड़े भारी साहस का काम है।

†**श्री नाथ पाई** : लेकिन हिंसात्मक कार्यवाही का एक भी उदाहरण नहीं मिल सकता।

†मूल अंग्रेजी में

†**श्री फ्रेंक एन्थनी** : मैं कुछ मुख्य शिकायतों के बारे में सभा का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं ।

पहली बात यह है कि १९५४ से लेकर अब तक क्वार्टरों के किराये में ५० प्रतिशत वृद्धि की जा चुकी है । सरकार ने इसका यह कारण बताया है कि चूंकि मकानों पर लगने वाली सभी प्रकार की सामग्री मंहगी हो गयी है इसलिए किराया बढ़ाना युक्तियुक्त है । परन्तु अधिकांश क्वार्टर आज से बीस पचास वर्ष पहले के बने हुए हैं और उनकी कीमतें भी वसूल हो चुकी हैं । इसलिए माननीय मंत्री को इस चीज़ पर विचार करना चाहिए ।

दूसरी शिकायत यह है कि नियमानुसार हर कर्मचारी के सेवा निवृत्त होने से एक साल पहले उसे दी जाने वाली हर तरह की राशियों का फैसला होना चाहिए परन्तु अनेक मामलों में ऐसा नहीं हो रहा जिससे कर्मचारियों को बड़ा कष्ट होता है ।

तीसरी चीज़ यह है कि रेलवे ड्राइवरों को अमानुषिक दंड दिये जाते हैं । उनसे इंजन में इस्तेमाल किये जाने वाले कोयले के बारे में हिसाब मांगा जाता है । एक माल डिब्बे में ३२ टन कोयला आता है पर उन से ३३¹/₂ टन का हिसाब लिया जाता है और जब वह दे नहीं सकते तो उन्हें तरह तरह के दंड दिये जाते हैं । इस पर भी सहानुभूतिपूर्ण विचार किया जाय ।

इस के अलावा मैं यह प्रार्थना भी करूंगा कि सरकार को न्याय की समुचित व्यवस्था करने के लिए न्यायाधिकरणों को पुनरेण पुष्ट करना चाहिए। इसी प्रकार से उन्हें नैतिक बल मिलेगा और वे दिल लगा कर काम करेंगे ।

†**श्री अशोक मेहता** (मुजफ्फरपुर) : जहां तक रेलवे का संबंध है, इस सारी संसार भर में रेलवे प्रशासनों के समक्ष कठिनाइयों के पहाड़ खड़े हैं। हाल ही में ब्रिटेन में रेलों के बारे में एक श्वेतपत्र रखा गया है जिस में बताया गया है कि १६,००० लाख पाउंड की देनदारियों में से ४००० पांउड की रकम बट्टे खाते डाली होगी और ८,००० पाउंड की रकम उचन्त खाते में। शेष ४,००० पांउड की पूंजी से ही कुछ लाभ कमाने की आशा है ।

हमारे सामने भी वैसी ही कठिनाइयां हैं परन्तु हम काफी बुद्धिमता से उन्हें दूर करते जा रहे हैं। उदाहरणार्थ मेट्रिक प्रणाली लागू करने पर हमें तुलनात्मक दृष्टि से कम खर्च करना पड़ा है ।

इस से पहले कि मैं कुछ महत्व की बातों पर चर्चा करूं मैं सरकार से यह पूछना चाहता हूं कि बिजली से रेलें चलाने के काम की गति इतनी धीमी क्यों रही है ।

इस के बाद पहली बात यह है कि कार्यशालाओं पर योजना की व्यवस्थित राशि पूर्णतः व्यय नहीं हो पायी है । कार्यशालाओं का काम बड़े महत्व का काम है । दूसरी बात यह है कि उत्तर-पूर्वी और उत्तर पूर्वी सीमान्त रेलवे घाटे में चल रही हैं । इसका क्या कारण है ?

इस बार माननीय मंत्री ने हमारी वृद्धिशील अर्थ-व्यवस्था की आवश्यकताओं की तुलना में हमारी परिवहन संबंधी व्यवस्थाओं का उल्लेख किया है जिस के लिए हम उन के आभारी हैं। इस के साथ ही हमें रेलवे के विभिन्न वर्गों के संबंध में भी यहीं पर विस्तृत जानकारी दी जानी चाहिए ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री अशोक मेहता]

मैं हड़ताल की बात कहना नहीं चाहता था परन्तु चूंकि माननीय एंथनी साहब ने इसका जिक्र किया है इस लिए मैं भी एक बात कह दूं कि हड़ताल का प्रभाव अवश्य पड़ा अर्थात् काफी घाटा पड़ा । रेलवे बोर्ड ने लिखा है कि गत वर्ष सब से कम दिन बेकार गये जिसका मतलब यह है कि अन्य वर्षों की अपेक्षा भी हालात अच्छे रहे। कर्मचारियों ने डट कर काम किया। यदि इसी बात को ठीक मान लिया जाय तो वह कौन सी चीज़ थी जिस के कारण ऐसा असंतोष फैला और लोगों ने हड़ताल की—चाहे उस में भाग लेने वालों की संख्या कम ही थी।

जहां तक माल ढोने की स्थिति का सम्बन्ध है, रेलवे मंत्री ने कहा है कि रेलें इस काम में पूरी उतरी हैं। परन्तु वास्तविकता तो यह है कि हमारी समूची अर्थ-व्यवस्था में ही उत्पादन लक्ष्यों की प्राप्ति नहीं हो सकी। इस चीज़ के लिए हम सभी को खेद है। आशा है कि तीसरी योजना के दौरान हम उत्पादन लक्ष्यों की पूर्ति कर पायेंगे और तब रेलवे वालों की क्या स्थिति होगी यह मैं जानना चाहता हूं।

आगे चल कर सीमेंट, लोहा और कोयला ही वहन की प्रधान सामग्री रह जायगी और हमें आशा है कि तीसरी योजना सफल होगी। उस समय माल ढोने का सारा ढांचा ही बदल कर रह जायगा । बुनियादी चीजों का वहन रेलें ही करेंगी । उस समय सारा दृष्टिकोण बदलने की आवश्यकता होगी। अतः जब तक परिवहन प्रणालियों के काम का समन्वय नहीं होता तब तक परिवहन और विकास की स्थिति का सही मूल्यांकन नहीं किया जा सकता । इस संबंध में नियोगी समिति संघर्ष कर रही है पर उसे सही लोगों से मार्ग जानना होगा ।

परिवहन समन्वय के मामले में हम काफी पीछे हैं। अभी तो नियोगी समिति भी ठीक परिभाषा नहीं दे पायी है । आर्थिक दृष्टिकोण से समन्वय का अर्थ यह है कि परिवहन के लिए वह प्रणाली अपनायी जाय जिस पर न्यूनतम लागत लगे । इस दृष्टि से हमें सोचना होगा। यद्यपि इस का हल नहीं निकला तथापि यह बात भी छोटी नहीं कि नियोगी समिति ने यह महत्वपूर्ण प्रश्न उठाया ।

हमारे देश की ७० प्रतिशत रेलवे लाइनें सड़कों के समानांतर बनी हुई हैं। इसके अलावा १९४८–४९ से १९६०–६१ के बीच यात्री यातायात में काफी फरबदल हुआ है । दक्षिण में, जहां कि लम्बी यात्राएं भी सड़क मार्गों से होती हैं, यात्री यातायात में काफी घाटा उठाना पड़ रहा है । मद्रास में ९५ प्रतिशत रेलवे लाइनों के साथ साथ सड़कें हैं। अतः वहां विस्तार करने से हानि ही होती है । इस कारण यहां पर समन्वय का प्रश्न उठ खड़ा होता है । इंग्लैण्ड में अलाभप्रद लाइनों को राज सहायता से चलाये जाने की सिफारिश हुई थी। हमें भी वैसा ही करना चाहिये । यह चीज़ स्पष्ट हो जानी चाहिए ताकि बाद में सभी को यही पता रहे कि अमुक लाइनों को सामाजिक दृष्टि से घाटे में चलाया जा रहा है ।

नियोगी समिति ने रेलवे परिवहन तथा सड़क परिवहन की पारस्परिक प्रतियोगिता के बारे में एक बात कही है कि इस दिशा में पहले तो किसी भी प्रकार का विवाद नहीं उठना चाहिए और दूसरे इस चीज़ को ठीक करने के लिए उपयुक्त उपाय किये जांय। पहला

उपाय तो यह है कि हम रेलवे को भी वाणिज्यिक स्वतंत्रता दे दें । परन्तु हमारी अर्थ-व्यवस्था में ऐसी बात असंभव है । यह उपाय नहीं किया जा सकता है ।

एक बात यह भी कही गयी थी कि सारे देश में कोयले का एक सा मूल्य कर दिया जाय । मैं इस के बारे में नहीं कह सकता कि यह सुझाव ठीक है या गलत । मुझे इस में संदेह है । इस चीज़ पर योजना आयोग को विचार करना चाहिए।

मैं ने कहा था कि हम वाणिज्यिक स्वतंत्रता तो रेलों को दे नहीं सकते पर प्रतियोगिता को मिटाने के लिए हम नियम बना सकते हैं। उन नियमों से हमें ठीक दिशा देनी होगी। रेलवे को भी सड़क विकास कार्य में भाग लेना चाहिए। इस प्रयोजन के लिये दूसरी योजना में १० करोड़ रुपया रखा गया था किन्तु उस में से आधी रकम भी प्रयुक्त नहीं की जा सकी। यह बड़े आश्चर्य की बात है ।

वास्तव में यात्री यातायात की समस्या की अपेक्षा माल के यातायात की समस्या ही ज्यादा गंभीर है । नियोगी समिति ने इस बारे में विनियमन के लिए दो सुझाव रखे हैं। एक तो यह कि कराधान लोचशील हो और दूसरे अनुज्ञप्ति संबंधी नीति भी समुचित होनी चाहिए। इन्हीं उपायों से आर्थिक दृष्टि से इस समस्या का समाधान संभव है । हमारे यहां पर अन्तर्राज्यीय यातायात आयुक्त उपयोगी काम ही नहीं कर रहे । यह पद प्रभाव शून्य हो चुका है । इस कारण सारी नीति पर पुनर्विचार करना चाहिए।

जहां तक कोयले के परिवहन का प्रश्न है, कोयला मंत्री का कहना है कि रेलें उनका कोयला नहीं ले जातीं और उधर रेलवे का कहना है कि उन के पास माल डिब्बों की कमी है और वह कमी इस्पात के अभाव के कारण है । वास्तव में आंकड़े देखने से ज्ञात होता है कि पहली योजना से लेकर अब तक रेल के डिब्बों आदि पर निरंतर कम व्यय होता चला आ रहा है । १९५६–५७ में इस काम पर ९३.७५ करोड़ रुपया खर्च हुआ था किन्तु १९५९–६० में ५९.४१ करोड़ रुपये की ही व्यवस्था थी। यह सारा दोष सरकार ही का है ।

अंत में मैं यही कहूंगा कि हमारे यहां एक उच्च स्तरीय समिति होनी चाहिए। एकीकरण की दिशा में भी किसी प्रकार का समन्वय होना चाहिए। हमें जो भी विनियमन करना है उसे ठीक ढंग पर करना होगा। इन सब समस्याओं की दिशा निर्धारण का काम उच्च-स्तरीय समिति ही कर सकती है ।

†**श्री अ० चं० गुह** (बारसाट) : रेलवे प्रशासन ने अपना कर्तव्य पूरा करने में सफलता पायी है। स्थानीय निर्माताओं से साजसामान और सामग्री मंगवा कर ४० करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा की बचत हमने की है । इंजनों के निर्माण के बारे में भी उन्होंने काफी सफलता प्राप्त की है ।

मैं सुझाव देना चाहता हूं कि गवेषणा कार्य के लिये अधिक आवंटन करना चाहिए ।

जहां तक पुराने डिब्बों के स्थान में नये डिब्बे आदि बदलने का सवाल है इस दिशा में तेजी से काम नहीं चल रहा है । श्री एंथनी ने कहा है कि ३०–४० साल पुराने इंजन अधिक देर नहीं चल पायेंगे । मैं समझता हूं कि यह अंदाज चाहे सही न हो पर यह बात तो इस से स्पष्ट हो जाती है कि हमारे इंजनों का रख-रखाव ठीक ढंग पर नहीं चल रहा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री अ० चं० गुह]

रेलवे की वित्तीय स्थिति भी लचीली नहीं है। हर साल वास्तविक लाभ कम होता जा रहा है।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

दूसरी चिंताजनक बात यह है कि चालन-व्यय में भी उत्तरोत्तर वृद्धि होती जा रही है। जब कि वास्तविक लाभ कम हो गया है परन्तु चालन-व्यय में एक प्रतिशत की वृद्धि हो गयी है।

इस में शक नहीं कि भारतीय रेलवे सार्वजनिक उपयोग का उद्यम है। लेकिन इसका यह मतलब नहीं कि वाणिज्यिक सिद्धान्तों के आधार पर न चलाई जाये। उसे केन्द्रीय कोष में राजस्व देना चाहिये।

रेलवेज़ का संचालन-व्यय कम किया जाना चाहिये। रेलवेज़ का यात्री-परिवहन द्वितीय योजना काल में २५ प्रतिशत बढ़ गया है, लेकिन उस के फलस्वरूप सकल लाभ में कोई भी वृद्धि नहीं हुई है। यात्री-परिवहन पर रेलवेज़ का व्यय-अनुपात १०१.९ है, उस से होने वाली आय का। इसका अर्थ है कि यात्रियों से केवल दो प्रतिशत ही अधिक मिल पाता है। रेलवेज को प्रयास करना चाहिये कि यात्री परिवहन पर उस से होने वाली आय का ९९ प्रतिशत से अधिक व्यय न हो।

माल परिवहन का व्यय अनुपात ८६ प्रतिशत है उस से होने वाली आय का। इस प्रकार उस में संधारण, अवक्षयण और पूंजी विनियोजनों के ब्याज को मिलाने पर लाभ के रूप में अधिक कुछ नहीं बच पाता।

दो योजनाओं के काल में रेलवेज की भारित पूंजी लगभग ९० प्रतिशत बढ़ी है, लेकिन सकल आय केवल ७५ प्रतिशत ही बढ़ पाई है। यह वाणिज्यिक सिद्धान्तों के अनुकूल नहीं है।

इसलिये संचालन-व्यय घटाया जाना चाहिये। और इसके लिए कर्मचारियों की संख्या इतनी नहीं बढ़ने देनी चाहिए। १९५४–५५ के मुकाबले, १९६०–६१ में रेलवे कर्मचारियों की संख्या १७ प्रतिशत बढ़ गई है, जब कि यात्री-परिवहन इतना नहीं बढ़ा है। प्रशासन व्यय कम किया जाना चाहिये।

इस संबंध में दूसरा कदम यह उठाया जाना चाहिये कि रेलवेज़ का भ्रष्टाचार बन्द किया जाये। कर्मचारियों की सांठ गांठ से होने वाली बिना टिकट यात्रा को बन्द किया जाये।

साथ ही माल यातायात को सड़क परिवहन के लिये नहीं छोड़ना चाहिये। इस पर प्रतिबन्ध लगना चाहिये। २००, ३०० या ५०० मील से अधिक दूरी का माल यातायात सड़क-पविहन के लिये निषिद्ध होना चाहिये। सड़क-परिवहन का माल-यातायात राष्ट्रीयकृत किया जाना चाहिये। निजी सड़क परिवहन की हालत बड़ी खराब है। कर्मचारियों को ठीक से तनखा भी नहीं मिल पाती। उस पर कुछ नियंत्रण तो किया जाना चाहिये।

रक्षित अवक्षयण निधि की राशि इस योजना के आरम्भ में १०३ करोड़ रुपये थी, और अब यह केवल १२ या १४ करोड़ रुपये रह गई है। रेलवे अभिसमय समिति ने इस के लिये पर्याप्त राशि आवंटित नहीं की थी। रेलवेज़ का विनियोजन लगभग

२,००० करोड़ रुपये का है । इसलिये वाणिज्यिक सिद्धान्तों के अनुसार भारतीय पूंजी का कम से कम दस प्रतिशत तो अवक्षयण रक्षित निधि के लिये रखा जाना चाहिये । परिशोध निधि में कुछ भी राशि नहीं है । फिर हम अन्तर्राष्ट्रीय बैंक इत्यादि से लिये गये ऋणों की अदायगी कैसे कर पायेंगे ? इसका मतलब है कि उस के लिये सामान्य राजस्व से राशियां निकाली जायेंगी। इस प्रकार रेलवेज़ के संधारण और विकास का भार सामान्य राजस्व पर, और इस प्रकार रेलवे उपभोक्ताओं और कर-दाताओं पर डालना अनुचित है । रेलवेज़ को खुद अपने संसाधन विकसित करने चाहियें।

मुझे तो पूर्वोत्तर रेलवज़ को दो भागों में बांटने का कोई औचित्य दिखाई नहीं पड़ता । इस प्रकार घाटा और भी बढ़ जायेगा । रेलवे ज़ोन बनाने का आधार वाणिज्यिक होना चाहिये ।

रेलवेज़ को अपनी वित्तीय स्थिति अधिक सुदृढ़ बनानी चाहिये । उस के लिये मित-व्ययता करनी चाहिये और साथ ही यात्री तथा माल-भाड़ों का पुनरीक्षण करना चाहिये । चुनाव आने वाले हैं, इस दृष्टि से इस वर्ष उनका पुनरीक्षण न करना ग़लत नीति है । प्रोफेसर गलब्रेथ ने अपने प्रतिवेदन में कहा है कि भारत में रेल यात्रा अधिक मंहगी होनी चाहिये , जिस से कि लोग अनावश्यक यात्रायें न करें । सरकार को इसका प्रचार करना चाहिये ।

कलकत्ते के लिये शहर के चारों ओर वर्तुल रेलवे बनाना बहुत जरूरी है । तभी स्यालदह स्टेशन पर यात्री-यातायात का दबाव हटाया जा सकेगा।

†**श्री च० का० भट्टाचार्य** (पश्चिम दीनाजपुर) : मैं ने इस लोक-सभा में आज से पांच साल पहले रेलवे मंत्रालय से अनुरोध किया था कि उत्तरी बंगाल में एक रेलवे लाइन बनाई जाये। क्योंकि देश के विभाजन के बाद, उसका सम्बन्ध शेष बंगाल से बिलकुल कट सा गया है । वहां से कलकत्ता के लिये कोई भी रेलवे लाइन नहीं रह गई है । लेकिन रेलवे मंत्री ने उस पर जरा भी ध्यान नहीं दिया ।

इस लाइन के लिये सर्वेक्षण तो कई बार किये जा चुके हैं और यह भी निश्चित सा हो गया है कि इस लाइन पर घाटा नहीं होगा । फिर भी वह लाइन नहीं बनी। अब जो नयी लाइन—मालदा—सिलीगुड़ी लाइन —बनाई जा रही है, वह भी इस क्षेत्र से हो कर नहीं जाती। मैंने इस के संबंध में योजना आयोग को भी लिखा और तृतीय योजना के मसौदे से संबंधित संसदीय समिति 'ख' में भी यह प्रश्न उठाया था । मैंने योजना आयोग को लिखा था कि मूलतः यह नयी लाइन पश्चिमी दीनाजपुर ज़िले रायगंज और मालदा को संयोजित करने वाली थी और उसके फलस्वरूप कलकत्ता और उत्तरी बंगाल की दूरी काफी कम हो जाती । जनता ने उस प्रस्ताव का स्वागत भी किया था। लेकिन अब रायगंज को बिलकुल छोड़ दिया गया है और अब नयी लाइन को और भी चक्कर दार मार्ग से ले जाया जा रहा है । इस से तो कलकत्ता से सिलीगुड़ी पहुंचने में और भी अधिक समय लगेगा । मैंने इस के बारे में रेलवे इंजीनियरों से भी बात की है। उनका मत है कि इस नयी लाइन को ३० मील और

†मूल अंग्रेजी में

[श्री च० का० भट्टाचार्य]

बढ़ा कर उस क्षेत्र से मिलाया जा सकता है । उत्तरी बंगाल, दार्जिलिंग और आसाम के संसद् सदस्यों ने भी इस के लिये मंत्रालय से बार बार कहा है। लेकिन फिर भी इसे तृतीय पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित नहीं किया गया है ।

इस नयी लाइन से कलकत्ते के व्यवसाय को भी बड़ा बल मिलेगा । आसाम से कलकत्ता तक चाय तथा जूट लाने में बड़ी सुविधा हो जायेगी। भूतपूर्व खाद्य मंत्री, श्री जैन ने स्वयं स्वीकार किया था कि उत्तरी बंगाल को खाद्य पहुंचाने के लिये बड़ा चक्करदार रास्ता अख्तियार करना पड़ता है—मुगलसराय से उसे ले जाना पड़ता है । कलकत्ता और उत्तरी बंगाल का कोई सीधा संबंध नहीं है ।

मैं इस लाइन के महत्व की ओर माननीय मंत्री का ध्यान पुनः आकर्षित करना चाहता हूं ।

श्री रामकृष्ण गुप्त (महेन्द्रगढ़) : जनाब डिप्टी स्पीकर साहब, मौजूदा साल के बजट को देखने से पता चलता है कि १९६०–६१ में ट्रैफिक रिसीट्स (यातयात से आय) से जो आमदनी हुई है, वह कम हुई है । यह आमदनी बजट एस्टीमेट्स के मुताबिक ४६४ करोड़ ५० लाख होनी चाहिये थी लेकिन रिवाइज्ड़ एस्टीमेट्स (पुनरीक्षित प्राक्कलनों) के मुताबिक वह ४५८ करोड़ ही हुई है । इसका मतलब यह हुआ कि जो आमदनी का अंदाजा था उस से काफी कम आमदनी हो रही है । डिटेल्ज़ को देखने से पता चलता है कि यह कमी गुड्स ट्रेफिक में कमी के कारण हुई है । गुड्स ट्रैफिक की आमदनी का अंदाज़ा ३०५ करोड़ था जब कि आशा है कि वह २८९ करोड़ ५९ लाख ही होगी । इस वास्ते मैं चाहता हूं कि गुड्स ट्रैफिक से होने वाली आमदनी को हम बढ़ायें । मैं समझता हूं कि अगर हम कोशिश करें और प्लानिंग के मुताबिक काम करें, तो हमारी आमदनी बढ़ सकती है ।

जहां तक थर्ड क्लास पैसेंज़र्स का सम्बन्ध है और उन से होने वाली आमदनी का सम्बन्ध है, अंदाज़े से ज्यादा आमदनी हुई है । मैं अपील करता हूं कि हमें कोशिश करनी चाहिये कि हम ज्यादा से ज्यादा एमेनेटीज़ थर्ड क्लास पैसेंज़र्स को दें। इस के लिए जो रकम रिजर्व की गई है, वह कम है, ज्यादा नहीं है । यह इस प्वाइंट आफ व्यू से भी जरूरी है कि थर्ड क्लास पैसेंज़र्स को अगर और ज्यादा एमेनेटीज़ (सुविधायें) दी गई तो हमारी आमदनी और भी ज्यादा बढ़ सकती है ।

इस के अलावा, मैं आपका और माननीय मंत्री जी का ध्यान हाउस की पब्लिक एकाउंट्स कमेटी की ३३वीं रिपोर्ट की तरफ दिलाना चाहता हूं क्योंकि मैं समझता हूं कि यह रिपोर्ट बहुत अहम है । इस के शुरू में ही देखने से पता चलता है कि अगर हमारा इन्तजाम ठीक होता, एक्स्पेन्डिचर पर कंट्रोल होता और ज्यादा होशियारी से काम लिया जाता, कामर्शल प्वाइंट आफ व्यू (वाणिज्यिक दृष्टिकोण) को ध्यान में रक्खा जाता, तो हमारी आमदनी बहुत ज्यादा बढ़ सकती थी और बहुत सा एक्स्पेन्डिचर ऐसा था जोकि अवायड किया जा सकता था । मिसाल के तौर पर इंट्रोडक्शन में ही कहा गया है कि रेलवेज़ का संचालन वाणिज्यिक सिद्धान्तों के अनुकूल किया जाना चाहिये ।

मेरा कहने का मतलब यह है कि अगर इस तमाम रिपोर्ट को गौर से देखा जाय तो यह बात बिल्कुल साफ जाहिर हो जाती है कि मामूली मामूली गल्तियों के कारण हमारा कितना ज्यादा नुक्सान हुआ है। इस को रोकने की सब से ज्यादा जरूरत है । इस के अन्दर आप को यह भी नजर आयेगा कि इस चीज का इन्तजाम पर और डिसिप्लिन पर कितना असर पड़ा है । पैरा ५५ से ६० में यह साफ तौर पर कहा गया है कि जालसाजी और ग़बन के मामले सामने आये हैं। इस को देखने से पता चलता है कि बहुत सा रुपया रेलवे स्टाफ को दिया गया जो कि अभी तक उन से वापस नहीं लिया गया । इस के अलावा इस किस्म के भी बहुत से केसेज हैं जिन के अन्दर कंट्रैक्टर्स को नाजायज रियायतें दी गईं । वक्त पर काम पूरा नहीं किया गया फिर भी उन के खिलाफ कोई ऐक्शन नहीं लिया गया ।

मैंने यह तमाम बातें इस लिये कहीं कि हमारा जो रेलवे का महकमा है वह बहुत अहम महकमा है और हमारे एकानमिक सिस्टम की बुनियाद है । इस लिये अगर हम इन बातों की तरफ ध्यान नहीं देंगे तो हमारा काफी नुक्सान हो सकता है और जरूरी है कि जो एक्सपेन्डिचर अवायड किया जा सके उसे करने की कोशिश की जाय ताकि और भी ज्यादा काम हो सके और डेवेलपमेंट के लिये और न्यू लाइन्स के लिये ज्यादा से ज्यादा रुपया खर्च किया जा सके ।

मैं इस बात की तरफ भी आप का और मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि मंत्री जी ने अपनी स्पीच में इस बात का जिक्र किया है कि सेकेन्ड फाइव इअर प्लैन के अन्दर जो हमारा ८०० मील लम्बी नई रेल लाइनें बनाने का टार्गेट था वह पूरा हो जायेगा और जितना फंड अलाट किया गया था वह तकरीबन तमाम का तमाम खर्च हो जायगा । यह बड़ी अच्छी बात है और मुझे आशा है कि उस के तजुर्बे के बिना पर थर्ड फाइव इअर प्लैन में और भी ज्यादा रकम दी जायेगी ताकि ज्यादा से ज्यादा नई लाइने बन सकें । इस के लिये माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण के सफा १४ पर जिक्र भी किया है । उस में से एक बात मैं बहुत अहम समझता हूं और हाउस के सामने रखना चाहता हूं । उस स्पीच में यह कहा गया है कि योजना आयोग के परामर्श से नयी लाइनों के लिये व्यवस्थित राशि का पुनरीक्षण किया जा रहा है ।

मैं ने यह बात इस लिये कही कि जो पोलिटिकल लफ्ज आया है, उस का मतलब मेरी समझ में नहीं आया। अगर कोई लाइन पोलिटिकल ग्राउंड्स (आधार) पर बनाई जायेगी तो उसी इलाके में नई लाइन बन सकती है, उसी इलाके को ज्यादा प्रिफरेंस दिया जा सकता है जहां के लोगों के हाथ में पोलिटिकल पावर है । जैसा मैंने शुरू में कहा हमारा सब से बड़ा मोटिव यह होना चाहिए कि कामर्शल प्वाइंट आफ व्यू , इलाके का अन्डर डेवेलप्ड होना और जो दूसरी बातें हैं उनको मद्दे नजर रखा जाये । इस लिये नई लाइन्स जो बनाई जायें वह इन्हीं कंसिडरेशन्स को सोचते हुए बनाई जायें। इस के लिये पंजाब गवर्नमेंट ने कुछ तजवीजें भी भेजी थीं। उन में तकरीबन १७ लाइन्स का जिक्र किया गया है, पर थर्ड फाइव इअर प्लैन की जो ड्राफ्ट आउट लाइन पेश की गई थी उस को देखने से पता चलता है कि उन में से एक लाइन को भी नहीं लिया जा रहा है,। मेरी अपील है कि उन में से कम से कम एक लाइन को जरूर लिया जाए, और उस को लेने के लिये भी हमारा सब से पहला कंसिडरेशन यह होना चाहिये कि कौन सा इलाका ज्यादा से ज्यादा बैकवर्ड और अन्डरडेवेलप्ड है और कहां इस की ज्यादा से ज्यादा जरूरत है । मैं ने इस लिये यह बात कही कि

[श्री रामकृष्ण गुप्त]

कहीं ऐसा न हो कि पोलिटिकल कंसिडरेशन्स (विचार) का लिहाज रखते हुए इस लाके को इग्नोर कर दिया जाय ।

इस के बाद जो तजबीज में हाउस के सामने रखना चाहता हूं वह यह है, और इस का मैं तीन, चार दफा जिक्र कर चुका हूं क्योंकि मैं समझता हूं कि यह बहुत जरूरी है, कि जो जोन बने हुए हैं, इस तमाम जोनल सिस्टम को रिवाइज करने की जरूरत है । जब बी० बी० ऐंड सी० आई० रेलवे को दो हिस्सों में कर के वैस्टर्न जोन बनाया गया तो बी० बी० ऐंड सी० आई० का एक हिस्सा नादर्न जोन में डाला गया । मैं समझता हूं कि दोनों हिस्सों के अन्दर, खास तौर पर मीटर गेज सिस्टम पर, एफिशिएन्सी बढ़ गई । मेरी तजबीज है कि इन दोनों जोन्स के मीटर गेज सिस्टम को मिलाकर एक नया जोन तमाम मीटर गेज सिस्टम के लिये बनाया जाय । इस को इस प्वाइंट आफ व्यू से भी देखा जाय कि यह दो जोन ऐसे हैं जिन का हेड आफिस बम्बई में है। अगर इस स्कीम को मंजूर कर लिया जाय और इन दोनों ज़ोन्स को रिवाइज कर के एक नया मीटर गेज जोन (छोटी लाइन ज़ोन) बनाया जाय तो उस से एफिशिएंसी बहुत बढ़ जायेगी । इस नये जोन का हेड आफिस अहमदाबाद या अजमेर में अच्छी तरह से किया जा सकता है ।

जो तीसरी तजबीज मैं हाउस के सामने रखना चाहता हूं वह यह है कि नादर्न जोन में जो मीटर गेज सेक्शन है उस पर एक रूट है फाजिल्का और कोटकपूरा । आप इस बात को जानते हैं कि भटिंडा से दो पैरलेल लाइन्स ब्राडगेज और मीटर गेज की कोटकपूरा तक जाती हैं । मीटर गेज यहां से अलग हो जाता है और फाजिल्का को चला जाता है । मैं समझता हूं कि यहां पर दोनों सिस्टम्स को कोई जरूरत नहीं और ब्राड गेज (बड़ी लाइन) के एक ही सिस्टम से काम चल सकता है । अगर हम फाजिल्का से कोटकपूरा तक मीटर गेज सेक्शन को ब्राड गेज में चेन्ज कर दें तो बाकी के हिस्से की लाइन की कोई जरूरत नहीं । इस के लिये मेरी तजबीज है कि इस बात पर विचार किया जाय और इस हिस्से को ब्राड गेज में चेन्ज किया जाय ताकि जो बाकी का डबल सिस्टम बना हुआ है उस पर जो खर्च होता है वह कम हो जाय और उस से ज्यादा फायदा लोगों को पहुंच सके।

जहां तक थर्ड क्लास अमेनेटीज का सवाल है, वह बहुत अहम है । इस के लिये मैं सिर्फ दो या तीन तजवीजें हाउस के सामने रखना चाहता हूं । सब से पहली तजवीज मेरी यह है कि इस के लिये बजट में जो रकम रक्खी गई है वह बहुत थोड़ी है । मैं चाहता हूं कि थर्ड क्लास पैसेन्जर्स को ज्यादा से ज्यादा अमेनेटीज प्रोवाइड की जायें। और इस के लिये फंड्स को इन्क्रीज करने की ज्यादा जरूरत है, खास तौर पर थर्ड क्लास वेटिंग हाल्सज में पानी का इन्तजाम करने की बहुत ज्यादा जरूरत है ।

रिवाड़ी मीटर गेज सेक्शन का एक बड़ा भारी जंक्शन है । वहां से दो जोन्स का सिस्टम शुरू होता है, वेस्टर्न जोन और नार्दर्न जोन । गरमी के मौसम में इस वजह से बड़ी तकलीफ होती है मगर अभी तक पीने के पानी का कोई खास अच्छा इन्तिजाम नहीं हुआ है । इसलिए मेरी अपील है कि इस तरफ ज्यादा से ज्यादा ध्यान दिया जाए और पानी का मनासिब इन्तिजाम किया जाए ।

इस के बाद में आखिर में यह भी कहना चाहता हूं जैसा कि मैं ने पहले भी जिक्र किया था और इस के लिए मैं ने एक सवाल भी पुट अप किया था, कि पंजाब सरकार ने जिन नई लाइनों की तजवीज की है उन में एक लाइन यह भी है, गढ़ी हरसरूप से फरूखनगर तक। इसे भिवानी या दादरी तक एक्सटेंड (विस्तृत) कर दिया जाए। मेरी अपील है कि इस तरफ पूरा ध्यान दिया जाए। जैसा कि मैं ने पहले भी कहा पंजाब के अन्दर बहुत सारा ऐसा एरिया है जो अंडरडेवेलप्ड है । वहां पर मीन्स आफ कम्युनिकेशन की, खास तौर पर रेलवे लाइन की, बहुत ज्यादा कमी है । इन अंडर डेवेलप्ड एरियाज में लाइन बनने से वहां के लोगों को सफर करने की सहूलियत पैदा हो जाएगी। इस के साथ साथ यह भी होगा कि पंजाब का जो हिन्दी स्पीकिंग एरिया है जिस के चन्द बड़े बड़े शहर हैं हिसार, सिरसा, भिवानी और दादरी, ये सब तकरीबन् ३० मील दिल्ली से ज्यादा नजदीक हो जाएंगे और उनका फासला कम हो जायगा । इसलिए मेरी अपील है कि इस तरफ जरूर विचार किया जाए और इस लाइन को थर्ड फाइव इयर प्लान के प्रोग्राम में शामिल किया जाए ताकि उस बैकवर्ड एरिया के लोगों को भी इस किस्म की सहूलियतें मिलें।

†**श्री गणपति** (तिरुचिन्दूर) : श्री अशोक मेहता ने यह बड़ी अनुचित बात कही है कि दक्षिण रेलवे लाइनों से आय नहीं होती। चालू वित्तीय वर्ष में दक्षिण रेलवे से लगभग ६८ करोड़ रुपये की आय हुई है । श्री मेहता ने इसकी पूरी तरह से जांच नहीं की है ।

श्री मेहता का कहना है कि उन नयी लाइनों को वरीयता दी जानी चाहिये जिन से रेलवे को आय हो सके । केरल सरकार ने त्रिवेन्द्रम—कन्याकमारी लाइन को प्रथम प्राथमिकता दी है, और मद्रास सरकार ने द्वितीय प्राथमिकता । मद्रास सरकार ने बंगलौर—सलेम लाइन को बहाल करने की सिफारिश की है । तीसरी नयी लाइन है—मानाभादुरै—विरुद्ध नगर लाइन । दक्षिण भारत के लिये ये तीनों लाइनें बड़ी आवश्यक हैं । इन लाइनों के निर्माण से, मद्रास, मदुरै, कोयम्बटूर और बंगलौर स्टेशनों पर होने वाले कोयले के यातायात के गतिरोध को दूर किया जा सकता है । तब अन्य वस्तुओं के लिये माल-डिब्बे सुलभ हो सकते हैं । इसकी जांच की जानी चाहिये ।

इस वर्ष के आय-व्ययक में यह बड़ा अच्छा है कि मद्रास-विल्लुपुरम् लाइन के विद्युतीकरण के लिये एक समय-सीमा निर्धारित कर दी गई है कि वह १९६२–६३ तक पूरी हो जायेगी ।

यह भी बड़ी अच्छी बात है कि इस वर्ष रेल-मार्गों के नवीकरण के लिये और अधिक राशि, ४१·२२ करोड़ रुपये की राशि आवंटित की गई है । इस में से २३·०७ करोड़ रुपये नयी लाइनों के निर्माण पर व्यय होंगे। हम चाहते हैं कि तिरुचिन्दूर—तिरुनेवेली लाइन का नवीकरण इस में शामिल कर लिया जाये । यदि इस लाइन का नवीकरण नहीं होगा, तो रेलवेज़ को उस से घाटा होने लगेगा । काराकुडी—तिरुवरार लाइन का भी नवीकरण होना चाहिये ।

इस वर्ष दक्षिण रेलवे में यात्री सुविधाओं के लिये भी अधिक राशि—४५·६६ लाख रुपये—आवंटित किये गये हैं । इस से काफी सुधार किया जा सकेगा ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री गणपति]

तिरुचिन्दूर धार्मिक त्यौहारों का एक बड़ा केन्द्र है । वहां हर सप्ताह मद्रास और केरल राज्यों से लोग त्यौहार मनाने के लिये आते रहते हैं। लेकिन उसका प्लेटफार्म बड़ा नीचा है और उस पर सायबान भी नहीं है । इस से यात्रियों को बड़ी कठिनाई पड़ती है । अरुमुगानेरी भी एक औद्योगिक केन्द्र के रूप में विकसित होता जा रहा है । इसलिये वहां ऊंचे प्लेटफार्म की आवश्यकता है । नाज़ारेठ भी सूतीकपड़ा उद्योग का केन्द्र है । इन सभी स्टेशनों पर ऊंचे प्लेटफार्म होने चाहियें और उन पर सायबान डाले जाने चाहिये । रामेश्वरम् और पम्बन भी यात्रियों के बड़े केन्द्र हैं । कई स्टेशनों पर बिजली तक नहीं है । उनकी ओर अधिक ध्यान दिया जाना चाहिये ।

ट्रेन को नियत स्थान समय पर चलाने के लिये काफी कोशिशें चल रही हैं। माननीय मंत्री इसकी जांच करायें कि तुगलकाबाद से दिल्ली तक आने में ट्रेनों को ढाई घन्टे क्यों लग जाते हैं ?

तीन-मंज़िले डिब्बे चालू करने का प्रस्ताव बड़ा अच्छा है । जल की और अच्छी व्यवस्था की जानी चाहिये । अभी रेलवेज़ में केवल दो ही दर्जे रखे जाने चाहिये ।

हमने, सभी संसद्-सदस्यों ने, जोनीय परामर्शदात्री समिति के सामने सुझाव रखा था कि कदमबुर स्टेशन पर, पहले की भांति, एक्सप्रेस गाड़ियां रुका करें। पर उसे इसलिये नहीं माना गया स्थानीय समिति उससे सहमत नहीं है । संसद्-सदस्यों की सब सम्मत मांगों को इस प्रकार ठुकराना अनुचित है इसमें माननीय मन्त्री को अपने स्वयंविवेक का प्रयोग करना चाहिये ।

तिन्नेवेली और तिरुचिन्दूर के बीच एक्सप्रेस ट्रेन चलाना व्यर्थ है क्योंकि वह कई स्टेशनों पर खड़ी नहीं होती । उस ३१ मील के फासले के लिये साधारण ट्रेन ही ठीक रहेगी ।

मद्रास और दिल्ली के बीच और अधिक ट्रेनें चलनी चाहियें ।

पता नहीं दक्षिण रेलवेज ने कन्डक्टर गार्डों को क्यों हटा दिया है । इससे यात्रियों को बड़ी कठिनाई पड़ने लगी है । फायरमैनों के वेतन-स्तरों का पुनरीक्षण किया जाना चाहिये । वेतन आयोग की सिफारिशों के अनुसार, उनकी वेतन-श्रेणी नीची हो गई है ।

५६ प्रतिशत रेलवे दुर्घटनायें रेलवे कर्मचारियों की गफलत से होती हैं । इसके लिये कुछ सख्त कार्यवाही की जानी चाहिये । रेलवे कर्मचारियों को भी अधिक सावधानी रखनी चाहिये ।

बिना टिकट यात्रा रोकने के लिये अधिक कर्मचारी नियुक्त किये जाने चाहियें । उससे रेलवे की आय भी बढ़ेगी ।

†**श्री व० काशीराम** (नलगोंडा-रक्षित-अनुसूचित जातियां) : मैंने बड़ी सावधानी से रेलवे आय-व्ययक का अध्ययन कर लिया है । रेलवे के संचालन-कार्य में बड़ी प्रगति हुई है । तीसरी योजना के लिये हमने समुचित तैयारी की है । यात्री-भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है, इससे जनता को सन्तोष होगा । हमें रेलवे की आवश्यकता की सभी सामग्री अपने ही देश में तैयार करने की कोशिश करनी चाहिये ।

---

†मूल अंग्रेजी में

आन्ध्र प्रदेश के नलगोंडा जिले की सबसे बड़ी आवश्यकता यही है कि भौंगिर से मचाला तक एक नयी शाखा लाइन निर्मित की जाये। वह लगभग ८८ मील लम्बी होगी। सरकार को मेरे इस सुझाव पर भली प्रकार विचार करना चाहिये। इस नयी शाखा लाइन का निर्माण इसलिये जरूरी है :

(क) कि नागार्जुनसागर के लिये वह शाखा लाइन बड़ी महत्वपूर्ण होगी ;

(ख) उससे नलगोंडा जिले की जनता की आर्थिक समृद्धि बढ़ेगी ;

(ग) पूंजीपति तब उस क्षेत्र में नये उद्योग लगाने के लिये तैयार हो जायेंगे ;

(घ) रेलवे उस पर जितना विनियोजन करेगी, वह थोड़े ही समय में मुनाफे के रूप में मिल जायेगा ;

(ङ) वहां की जनता अर्से से इसकी जरूरत महसूस कर रही है;

(च) उस प्रदेश में हीरे, लोहा, अबरक और चूना पत्थर बहुतायत से मिलता है ;

(छ) वहां सीमेण्ट का उत्पादन शुरू किया जा सकता है;

(ज) उस क्षेत्र की जनसंख्या लगभग ८ लाख है।

यदि इसके लिये पर्याप्त धन सुलभ न हो, तो कम से कम भौंगिर से नलगोंडा होते हुए नागार्जुन-सागर एक शाखा लाइन के निर्माण पर अवश्य विचार किया जाना चाहिये।

†**श्री मोहम्मद इमाम** (चितलद्रुग) : माननीय रेलवे मन्त्री ने परिवहन में बड़े-बड़े सुधारों और अधिक कार्यक्षमता का उल्लेख किया है। लेकिन तब भी परिवहन समस्या ज्यों की त्यों बनी हुई है।

हमने अपनी दो योजनाओं के अन्तर्गत रेलवेज पर जितना व्यय किया है, उसे देखते हुए सुधार बहुत ही कम हुये हैं। हमारी आयोजना का तरीका गलत रहा है। रेलवे मन्त्री ने स्वयं स्वीकार किया है कि इंजन तथा डिब्बों के मामले में लक्ष्य की पूर्ति नहीं हो सकी है और माल-यातायात में भी ९० लाख टन से अधिक की कमी पड़ गई है। कारण यह है कि हमने सभी दिशाओं में समान रूप से अपने निर्धारित लक्ष्य पूरे नहीं किये।

इंजन तथा डिब्बों की खरीद के लिये ४१८ करोड़ रुपयों की व्यवस्था की गई थी, लेकिन मेरा ख्याल है कि पूरे योजना काल में केवल ३८३ करोड़ रुपये व्यय होंगे। योजना में १,११,७५० डिब्बों के लिये व्यवस्था की गई थी। उसमें कम से कम १५,००० डिब्बों की कमी रहेगी। चितरंजन और टेल्को कारखानों के होते हुए भी १५० इंजनों की कमी पड़ रही है। ३,००० यात्री डिब्बों की कमी है।

इसीलिये हमें छोटी लाइनों पर हर रोज २०,००० माल डिब्बों और बड़ी लाइनों पर इससे अधिक डिब्बों की कमी पड़ती है।

दक्षिण भारत में डिब्बों की कमी के कारण कोयले का पर्याप्त परिवहन नहीं हो पाता। जनता इसीलिये अधिक माल-डिब्बों की मांग कर रही है।

प्रस्ताव यह था कि योजना-काल में १,६०० मील की रेलवे लाइनों को दोहरा किया जायेगा, लेकिन अभी तक केवल ८०० मील की लाइनों पर काम पूरा हो सका है। रेलवे बोर्ड ठीक समय पर सामग्री उपलब्ध नहीं कर पाता।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री मोहम्मद इमाम]

योजना के अनुसार १,४०० मील की लाइनों का विद्युतीकरण होना चाहिये था, लेकिन अभी तक कुल १५० मील पर ही काम पूरा हो पाया है। तब योजना का लक्ष्य कैसे पूरा किया जा सकेगा ? इसीलिये मैं कहता हूं कि हमारी सफलता सन्तोषजनक नहीं रही है। रेलवे प्रशासन को इसके बारे में अधिक सतर्कता रखनी चाहिये।

हां, इसमें केवल एक बात सन्तोषजनक है--८०० मील की नयी रेलवे लाइनें विकसित करने का लक्ष्य पूरा किया जा चुका है।

लेकिन माननीय मन्त्री को देश के सभी भागों के विकास की ओर समान ध्यान देना चाहिये। ये सभी नयी लाइनें उत्तर भारत में ही बनी हैं। भारत में ३५,००० मील लम्बी रेलवे लाइनें हैं, जिनमें से २४,००० मील लम्बी लाइनें उत्तर भारत में ही केन्द्रित हैं। नयी लाइनों के निर्माण के मामले में भी दक्षिण भारत की उपेक्षा की जा रही है।

जितनी भी रेलवे लाइनें नयी बिछाई जा रही हैं वे सब उत्तर रेलवे, उत्तर-पूर्व रेलवे, उत्तर-पूर्व सीमा रेलवे तथा दक्षिण-पूर्व रेलवे के अन्तर्गत आती हैं। इनका रेलवे जोन एक ही है। मेरा निवेदन है कि नई रेलों को बिछाते हुए सरकार को निष्पक्ष रहना चाहिये और दक्षिण के हितों की उपेक्षा नहीं करनी चाहिये। सारी नयी रेलें उत्तर भारत में ही सीमित नहीं रहनी चाहियें। मुझे आशा है कि रेलवे बोर्ड योजना आयोग के परामर्श से दक्षिण भारत में नयी रेलवे लाइनों के निर्माण के लिए अपेक्षित धन की व्यवस्था करने का प्रयत्न करेगा।

मन्त्री महोदय द्वारा नयी रेलों को देने के जो दो आधार अर्थात् उद्योग अथवा अयस्क बनाये हैं उस सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि दक्षिण में काफी मात्रा में उद्योग हैं और अयस्कों का भण्डार भी काफी मात्रा में उपलब्ध है। इस क्षेत्र में यदि रेलों की व्यवस्था न की गयी तो इसका समुचित विकास नहीं हो सकेगा। इस दिशा में मैं यह भी उल्लेख करना चाहता हूं कि यद्यपि वादा किया गया था परन्तु भूतपूर्व मैसूर रेलवे में एक इंच लाइन भी नहीं बढ़ाई गयी है। केन्द्रीय सरकार द्वारा इस दिशा में जो वायदे किये गये थे उनको पूरा नहीं किया गया है। यह १९४८-१९४९ की बात है और देखते देखते १२ वर्ष व्यतीत हो गये हैं।

मैं इस बात से भी हैरान हूं कि बिना तीसरी योजना के अन्तर्गत किसी प्रकार की अनुमति लिये बिना ही रलवे लाइनों का निर्माण कार्य आरम्भ कर दिया गया है। मेरा मत यह है कि रेलवे प्रशासन के लिये यह ढंग अच्छा नहीं है कि वह तीसरी योजना स्वीकृत होने के पूर्व ही नई रेलवे लाइनों के सम्बन्ध में प्रारम्भिक कार्यवाही तथा निर्माण कार्य आरम्भ कर दे। मेरा इस दिशा में एक ही निवेदन है कि हमें देश के सन्तुलित विकास का ध्यान रखना चाहिये और किसी क्षेत्र की उपेक्षा नहीं करनी चाहिये। मैं जोर दूंगा कि दक्षिण भारत का ध्यान रखा जाय और वहां के हालात की पूरी जानकारी रखने वाले किसी प्रतिनिधि को रेलवे बोर्ड में लिया जाय। अभी तक रेलवे बोर्ड में दक्षिण भारत का कोई प्रतिनिधि ही, नहीं लिया गया। मेरा यह भी मत है कि कार्य तथा नीति की निरन्तरता को बनाये रखने के लिये रेलवे बोर्ड के सदस्यों को चार या पांच वर्ष की अवधि के लिये नियुक्त किया जाना चाहिए।

छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में न बदलने का जहां तक प्रश्न है, मेरे विचार में इससे रेलवे को काफी हानि उठानी पड़ रही है। हमें इस सम्बन्ध में इस प्रकार की नीति और कार्यक्रम बनाना चाहिये कि शनैः शनैः सभी छोटी लाइनों को बड़ी लाइनो में बदल दिया जाय। राष्ट्रहित इसी बात

में है और सरकार को इस ओर ध्यान देना चाहिये। इसके अतिरिक्त रेलों के विद्युतीकरण का जहां तक सम्बन्ध है मेरा निवेदन है कि केवल उन्हीं स्थानों पर रेलों का विद्युतीकरण किया जाना चाहिये जहां कोयला नहीं है और जो कोयला क्षेत्र से बहुत दूर हैं। अन्त में मैं एक शिकायत करना चाहता हूं कि रेलों के आने जाने तथा उनके रुकने के समय के बारे में ठीक ढंग की नीति अपनाई जानी चाहिये। जहां हम लम्बी यात्रा के यात्रियों का ध्यान रखते हैं वहां थोड़ी दूरी के यात्रियों के हितों का भी ध्यान रखा जाना चाहिये।

†**श्रीमती पार्वती कृष्णन्** (कोयम्बटूर) : रेलवे ने बहुत प्रगति तो नहीं की, परन्तु कुछ क्षेत्रों में उसकी प्रगति सचमुच सराहनीय है। विशेष रूप से रेलवे के लिये आवश्यक सामान को देश में ही बनाने के बारे में की गयी प्रगति संतोषजनक है। परिचालन क्षमता अथवा निपुणता के बारे में रेलवे मंत्रालय में गलत फहमी है। उसे इस बारे में आत्मतुष्टि अनुभव नहीं करनी चाहिये। अभी तो हमारी मालगाड़ियों की रफ्तार भी अपेक्षित स्तर पर नहीं पहुंच पाई है। यद्यपि आगे से स्थिति अच्छी है परन्तु अभी लक्ष्य प्राप्त करने में कुछ समय लगेगा। मेरा निवेदन है कि सरकार को बताना चाहिये कि मालगाड़ियों की रफ्तार में समुचित वृद्धि क्यों नहीं हुई और माल ढोने में शीघ्रता क्यों नहीं की जाती। परिचालन सम्बन्धी निपुणता के प्रश्न पर हमारी विकासोन्मुख अर्थव्यवस्था का पूरा ध्यान रखते हुए विचार किया जाना चाहिये।

डीजल इंजन चलाने के बारे में मेरा निवेदन है कि कोयले के आवागमन की कठिनाइयों तथा दक्षिण भारत के उद्योगों के समक्ष उपस्थित समस्या को दृष्टि में रखते हुए डीजल गाड़ियां चलाने की सम्भावना पर विचार किया जाना चाहिए। इसका एक परिणाम यह भी होगा कि उत्तर में रेलवे के लिए अधिक कोयला उपलब्ध हो सकेगा। इस सम्बन्ध में मैं यह भी कहना चाहती हूं सरकार के विभिन्न विभागों और मन्त्रालयों में पूर्णरूप से समन्वय लाने के लिए गम्भीरता से प्रयत्न करने चाहिए। इस दिशा में पूरी जांच होनी चाहिए और यह पता लगाया जाना चाहिए कि वास्तविक कठिनाई क्या है। और कोयले की कमी क्यों हो रही है? यह एक मंत्रालय तथा दूसरे मंत्रालय का प्रश्न नहीं यह हमारी योजनाओं की सफलता का प्रश्न है। हमारे इस्पात संयन्त्र चल रहे हैं, औद्योगिक परियोजनाओं के उपक्रम चल रहे हैं। उसकी सफलता का हमें हमेशा ध्यान रहना चाहिए। उत्तर प्रदेश में बहुत से उद्योगों को कोयले की कमी के कारण भारी क्षति का सामना करना पड़ा है। इस्पात के कारखानों तथा अन्य उद्योगों को भी बहुत ही हानि हो रही है।

मैं यह भी पूछना चाहती हूं कि सरकार केन्द्रीय अनुसन्धान तथा डिजाइनज़ संस्था की सिफारिशों पर क्या कार्यवाही कर रही है।

[**श्री मूल चन्द दुबे** पीठासीन हुए]

यह संस्था बहुत ही अच्छा कार्य कर रही है। माल गाड़ियों के निर्माण तथा आवागमन तथा स्वचालित कपलिंग के प्रश्नों पर भी गम्भीरतापूर्वक विचार किया जाना चाहिए।

दक्षिण भारत में रेलवे लाइनों के सम्बन्ध में मेरा मत यह है कि दोहरी लाइनें बिछाने का काम, विशेष रूप से दक्षिण भारत में, योजना के निर्धारित लक्ष्य के अनुसार नहीं हुआ है। लाभ की दृष्टि से भी दक्षिण में रेलवे लाइन बनाना बुरा नहीं है। वहां रेलों में भीड़भाड़ उत्तर भारत से अधिक है। फिर भी इस मामले में वित्तीय स्थिति का पूरा परीक्षण किया जाना चाहिए। दक्षिण

†मूल अंग्रेजी में

[श्रीमती पार्वती कृष्णन्]

भारत में और रेलें चलाये जाने की मांग बराबर बढ़ रही है। इस मामले में दक्षिण के लोग काफी असुविधा अनुभव कर रहे हैं।

रेलवे कर्मचारियों के सम्बन्ध में मेरी रेलवे मंत्री से अपील है कि उन्हें जितना हो सके नैमित्तिक श्रमिकों को कम करना चाहिए। उनकी संख्या में पिछले कुछ वर्षों में बराबर वृद्धि हो रही है। दक्षिण रेलवे के कार्मिक संघों को मान्यता देने के प्रश्न पर भी सहानुभूतिपूर्ण विचार करना चाहिए। यदि हमें इच्छा है कि रेलवे की प्रगति हो तो हमें रेलवे कर्मचारयों के कल्याण का भी पूरा ध्यान रखना चाहिए। मेरा यह भी निवेदन है कि सरकार की परिवहन नीति एकीकृत होनी चाहिए। देखा गया है कि समय पर गाड़ियां न मिलने के कारण ही लोग बसों से आने जाने लगाते हैं।

†**श्री याज्ञिक** (अहमदाबाद) : यदि रेलवे मंत्री किसी पूंजीवादी निगम के अध्यक्ष के रूप में बोले होते तो अधिक अच्छा था तथापि हमारे लिये यह सौभाग्य की बात है कि हमारी सरकार समाजवादी ढांचे के समाज के लक्ष्य को अपना चुकी है।

यह दुख का विषय है कि रेलवे मंत्री ने हड़ताल का गम्भीर विषय एक दो पंक्तियों में टाल दिया है। मेरे विचार से रेलवे मंत्री के रूप में उनका कर्तव्य है कि वे यह पता लगाये कि क्या कारण है कि १० लाख से अधिक कर्मचारी अभी भी असंतुष्ट हैं?

१६६०-६१ और १६६१-६२ के बीच रेलवे को ७५ करोड़ रुपये का लाभ होने का अनुमान है। इसके एवज में रेलवे कर्मचारियों को क्या मिलेगा? यह कहा गया है कि प्रतिव्यक्ति रेलवे कर्मचारियों की आय १६६० रु० प्रतिवर्ष से बढ़ कर १८८० रु० प्रतिवर्ष हो जायेगी। यह स्मरण रखना चाहिये कि इनमें से बहुत से व्यक्ति ऐसे हैं जो कि १०० रु० मासिक से भी कम कमाते हैं।

इस संबंध में यह स्मरण रखना चाहिये कि पिछले कुछ वर्षों के दौरान जीवन निर्वाह देशनांक में ३० प्रतिशत की वृद्धि हो गयी है वस्तुतः फुटकर कीमतों में ५० प्रतिशत की वृद्धि हुई है तथापि रेलवे कर्मचारियों की आय में एक प्रतिशत भी वृद्धि की व्यवस्था नहीं की गयी है।

दुख की बात है कि रेलवे कर्मचारियों और सरकार के बीच होने वाले विवादों का निपटारा करने के लिये कोई निश्चित व्यवस्था नहीं है। जब असंतोष बढ़ कर हड़ताल का रूप ले लेता है तो उन्हें तरह तरह की धमकियां दी जाती हैं तथा संघों से मान्यता वापस ले ली जाती है तथापि इस संबंध में कोई व्यवस्था नहीं की जाती है जिससे विवादों का निपटारा हो सके।

हड़ताल में भाग लेने के अपराध में लगभग ४००० कर्मचारियों को मुअत्तिल कर दिया है। यह आवश्यक नहीं है कि उन सभी ने हड़ताल में भाग लिया। कई व्यक्तियों को केवल इस कारण मुअत्तिल कर दिया गया कि वे उस दिन किसी कारणवश काम पर नहीं पहुंच सके थे। यद्यपि हमें बार बार यह आश्वासन दिया गया कि केवल उन्हीं कर्मचारियों के प्रति कार्यवाही की जायेगी जिन्होंने हिंसात्मक तोड़ फोड़, आगजनी तथा अनुशासन हीनता की कार्यवाही की हो। अधिकांश व्यक्तियों पर अनुशासन हीनता का आरोप लगाया गया है। इसका यह फल हुआ है कि अधिकांश कर्मचारी जो इन कर्मचारियों से सहानुभूति रखते हैं असंतुष्ट हैं, कई कर्मचारी महीनों से केन्द्रीय सरकार से अपील कर रहे हैं तथापि उनकी कोई सुनवाई नहीं हो रही है। मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि उन सभी व्यक्तियों को, उन लोगों के अलावा जिन पर हिंसा या तोड़ फोड़ की कार्यवाहियों का आरोप सिद्ध हो, नौकरी पर पुनः वापस ले लिया जाय।

---

†मूल अंग्रेजी में

मेरा सरकार से यह अनुरोध है कि कर्मचारियों को कार्य प्रवर्तन क्षमता के बढ़ाने, उनकी नैतिक तथा चारीत्रिक शक्ति का विकास करने के लिये यह आवश्यक है कि उन्हें उचित प्रोत्साहन दिया जाय ।

रेलवे मंत्री ने अपने समूचे भाषण के दौरान कर्मचारियों के प्रति केवल कुछ शब्द कहे हैं उन्हें उनकी सेवाशर्तों पर ध्यान देना चाहिये मंहगाई के इस जमाने में उनकी सेवाशर्तें और भी कठिन होती जा रही हैं । मैं आशा करता हूं कि रेलवे मंत्री उन्हें अधिक वेतन तथा सुविधायें देने का प्रयत्न करें ।

अब मैं तीसरे दर्जे के यात्रियों को लेता हूं । इस दर्जे से होने वाली आय में वृद्धि होती जा रही है । तथापि उनकी सुख सुविधाओं का कोई ध्यान नहीं रखा जाता है, कई रेलगाड़ियों में कन्डक्टर भी होते हैं तथापि वे भी पहिले दर्जे के यात्रियों की ओर अधिक ध्यान देते हैं, इसका यह फल होता है कि तीसरे दर्जे के डिब्बों में एक तो भीड़भाड़ बहुत अधिक रहती है दूसरे वहां सफाई का कोई ध्यान नहीं रखा जाता है ।

दुख का विषय यह है कि एक ओर हमारा रेलवे मंत्रालय पाकिस्तान को रेलवे डिब्बों का निर्यात करने का विचार कर रहा है और दूसरी ओर विशेषतः छोटी लाइन में डिब्बों की कमी के कारण रेलगाड़ियों में भीड़ भाड़ बहुत अधिक रहती है । यदि रेलवे मंत्रालय का यही रवैया रहा तो जनता को विवश हो कर सत्याग्रह का मार्ग अपनाना पड़ेगा ।

†**श्री वासप्पा** (तिपतुर) : इस वर्ष की चर्चा की यह विशेषता रही है कि जो लोग रेलवे के कटु आलोचक थे उन्हों ने उस के प्रशासन की उतनी कठोर आलोचना नहीं की है; जबकि अन्तिम भाषणकर्ताओं ने बहुत कठोर आलोचना की है । यद्यपि मैं इस से सहमत नहीं हूं तथापि मैं इतना

[**अध्यक्ष महोदय** पीठासीन हुए]

अवश्य चाहता हूं कि देश के कुछ भागों में रेलवे लाइनें बिछाई जायें । रेलवे ने दोनों योजनाओं में प्रशंसनीय कार्य किया है तथा तीसरी योजना के लिये भी महत्वांकाक्षी दृष्टिकोण रखा गया है तथापि हमें आत्मतुष्ट नहीं होना चाहिये ।

अब मैं पूर्व और पश्चिमी पाकिस्तान के बीच रेल सम्पर्क के प्रश्न को लेता हूं । इस से देश में बहुत चिन्ता व्यक्त हो गई है। वस्तुतः हम ने पाकिस्तान के लिये जो कुछ भी किया है उसे हमारी कमजोरी कहा गया है, अतः मेरा सुझाव है कि इस सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय करने के पूर्व संबंधित राज्य सरकारों से अवश्य सलाह कर ली जायेगी ।

अब मैं कोयला लदान का प्रश्न लेता हूं । एक ओर श्री अशोक मेहता ने कहा है कि कोयले के उत्पादन में कमी हुई है और दूसरी ओर यह समाचार सुनने में आ रहे हैं कि कोयले का लदान नहीं हो पा रहा है । हम जानना चाहते हैं कि वास्तविक स्थिति क्या है ? मेरे विचार से इस मामले में हमारा आयोजन गलत रहा है, तथापि हम ने अपना लक्ष्य पूरा नहीं किया है ।

अब मैं अपने क्षेत्र में बनने वाली हसन-मंगलौर रेलवे लाइन के प्रश्न को लेता हूं । हमारे क्षेत्र के राज्यपाल ने राज्य की विधान सभा के अधिवेशन का उद्घाटन करते हुए कहा था कि केन्द्रीय सरकार मंगलौर बन्दरगाह का सभी मौसमों के उपयुक्त बन्दरगाह के रूप में विकास करना चाहती है । अतः हमें आशा है कि हसन-मंगलौर रेलवे लाइन भी शीघ्र प्रारम्भ की जायेगी मैं आशा करता हूं कि रेलवे मंत्री इस सम्बन्ध में हमें निश्चित आश्वासन देंगे ।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री वासप्पा]

इस अवसर पर मैं आप का ध्यान पूना बंगलौर रेलवे लाइन की ओर दिलाना चाहता हूं, यह छोटी लाइन है और इस की अवस्था भी अच्छी नहीं है, मैं आशा करता हूं कि रेलवे मंत्री इस दिशा में उचित कार्यवाही करेंगे। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में गाड़ियां नहीं ठहरतीं, गव्वी स्टेशन में गाड़ी दो तीन मिनट ठहरती है तथापि वहां पहले दर्जे के टिकट नहीं जारी किये जाते हैं, मैं रेलवे मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वहां यह सुविधायें दी जायें।

पिछले दस वर्षों में हम ने नयी रेलवे लाइन बनाने की ओर कम ध्यान दिया है, हम ने १०० मील प्रतिवर्ष के हिसाब से लाइनें बनवाईं हैं देश की आवश्यकता को देखते हुए यह गति बहुत कम है।

इस के साथ ही रेलवे यातायात में कमी हुई है। रेलों द्वारा ले जाया जाने वाला सामान १६.८० करोड़ टन से घट कर १५.४० करोड़ टन हो गया है। इस ओर तत्काल ध्यान देने की आवश्यकता है।

रेलों के सम्बन्ध में समायोजन की बहुत कमी है। कभी कभी यह होता है कि रेलें सड़कों के समानान्तर जाती हैं या वह बीच के स्टेशनों में नहीं ठहरती हैं। इसलिये यह आवश्यक है कि इस सम्बन्ध में उचित समायोजन हो।

रेलों का कार्य संचालन व्यय बहुत बढ़ता जा रहा है, हमें इस व्यय पर नियंत्रण रखना चाहिये, इस में सन्देह नहीं कि रेलवे लोकोपयोगी उपक्रम है तथापि हमें यह भी ध्यान रखना चाहिये कि रेलों से हमें उचित लाभ भी प्राप्त हो।

रेलवे सम्बन्धी अनुसंधान के लिये पर्याप्त राशि रखनी चाहिये। मेरे विचार से हम ने इस कार्य के लिये जो राशि रखी है वह पर्याप्त नहीं है। इस से रेलवे की कुशलता में वृद्धि हो सकती है। इस संबंध में हमें जापान और अमेरिका का उदाहरण लेना चाहिये यद्यपि वहां रेलवे विभाग में कम आदमी काम करते हैं तथापि वहां रेलें अधिक कुशलता से चल रही हैं। मेरा एक सुझाव यह है कि रेलवे बोर्ड में वयोवृद्ध लोगों के स्थान पर नवयुवकों को भी प्रशिक्षण देना चाहिये जिस से वे इस दिशा में लाभदायक और उपयोगी कार्य कर सकें।

†**श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंहजी** (रायपुर) : रेलवे मंत्रालय ने आलोच्य वर्ष में जो कार्य किया है उस के लिये वह बधाई के पात्र हैं। चितरंजन, पेरम्बूर और बंगलौर के कारखानों में उत्पादन में जो वृद्धि हुई है और जिस गति से नई रेलवे लाइनें बिछाई गई हैं वह प्रशंसनीय है। उन्हों ने किराया या भाड़ा भी नहीं बढ़ाया है, तथापि संचालन और संधारण व्यय में जिस गति से वृद्धि हो रही है उसे देखते हुए ऐसा ज्ञात होता है कि हमें बहुत शीघ्र या तो किराया बढ़ाना पड़ेगा या विकास निधि का आश्रय लेना होगा।

मैं संधारण के सम्बन्ध में कुछ बातें कहना चाहता हूं। इस में सन्देह नहीं है कि जो डिब्बे इत्यादि बनाये जा रहे है वे काफी अच्छे हैं तथापि उस का संधारण उचित ढंग से नहीं किया जा रहा है, फल यह होता है कि अधिकांश डिब्बों की दशा बहुत खराब होती है, उन्हें ठीक करने के लिये या तो गाड़ी को रोकना होता है या जंजीर खेंचना होती है।

अब मैं संचालन के सम्बन्ध मे कुछ बातें कहना चाहता हूं। देहरादून से सहारनपुर बस में उच्च श्रेणी का किराया रु० २.३३ नये पैसे है और मार्ग में तीन घंटे का समय लगता है, इसके विपरीत

†मूल अंग्रेजी में

रेलगाड़ी के उच्च श्रेणी का किराया ३.२२ रु० है और मार्ग में ६ घंटे का समय लगता है। कई मेल या एक्सप्रेस गाड़ियां बीच के स्टेशनों पर कई कई घंटे ठहरती हैं, मेरे विचार से स्टेशनों में ठहरने का समय कम से कम किया जाय। इस से रेलों की कार्य कुशलता बढ़ सकती है।

दिल्ली-मद्रास गाड़ी से डाइनिंग कारों का हटाना ठीक नहीं है इस से न केवल यात्रियों को असुविधा होती है अपितु बेयरों को भी यात्रियों की आवश्यकतायें पूरी करने में कठिनाई होती है।

यह भी एक दुख का विषय है कि उत्तरी भारत के स्टेशनो में अच्छा खाना नहीं मिलता है जबकि दक्षिण भारत के स्टेशनों में अपेक्षाकृत अच्छे प्रकार का खाना उपलब्ध हो सकता है।

मैं मंत्रालय को खंडवा-हिंगोली लाइन खोलने के लिये धन्यवाद देता हूं तथापि इस बात की अत्यन्त आवश्यकता है कि दक्षिणी भारत और दिल्लो के बीच एक सीधी मीटर लाइन हो। ऐसा बंगलौर को सत्यमंगलम् और कोयम्बटूर से मिला कर किया जा सकता है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि इस लाइन को पूर्ववर्तिता दी जाय क्योंकि इस से कच्चे माल और खाद्यान्न की समस्या हल होने में मदद मिलेगी।

चीन के साथ सीमा सम्बन्धी विवाद को देखते हुए अगरतला (त्रिपुरा) तक कोई सीधी गाड़ी होनी आवश्यक है। इस से लोगों की असुविधायें दूर होंगी तथा बार बार सामान उतारने चढ़ाने में जो समय व्यय होता है उस की बचत होगी।

शिकायत पुस्तिका स्टेशन मास्टर के पास रहती है, इस से यात्रियों को अपनी शिकायतें दर्ज करने में बहुत कठिनाई होती है, यह पुस्तिका कन्डक्टर या गार्ड के पास रखी जानी चाहिये जिससे कि वह यात्रियों को सरलता से उपलब्ध हो जाये।

रेलवे सुरक्षा बल और स्थानीय रेलवे पुलिस के बीच अच्छे सम्बन्ध और समायोजन नहीं रहता है। वे दोनों एक दूसरे के सम्बन्ध में यह सोचते हैं कि उन्हों ने उन के अधिकारों का अतिक्रमण कर लिया है। उन के बीच समन्वय और अच्छे सम्बन्ध होना आवश्यक है।

दिल्ली और आगरे के बीच केवल एक ट्रेन है इस से पर्यटकों को बड़ी कठिनाई होती है कभी कभी तो विमान भी नहीं मिलता है। अतः मेरा अनुरोध है कि आगरा दिल्ली के बीच कुछ विशेष ट्रेनें चलाई जायें।

श्री नरसिंहन् : इस योजना-काल में भारित-पूंजी ९६९ करोड़ से बढ़ कर १,५५९ करोड़ हो गई है। इस से स्पष्ट है कि देश के आर्थिक विकास के साथ-साथ, रेलवेज़ भी कदम से कदम मिला कर आगे बढ़ रही हैं।

अब खंडवा-हिंगोली लाइन का निर्माण भी पूरा हो चुका है। यह बड़ी उत्साहवर्धक चीज़ है, क्योंकि १९५२ से इस के निर्माण का विचार किया जा रहा था। अब उत्तर भारत और दक्षिण भारत को जोड़ने वाली एक और कड़ी बन गई है।

†**अध्यक्ष महोदय** : छोटी लाइन द्वारा उत्तरी भारत में किस स्टेशन तक पहुंचा जा सकता है ?

श्री नरसिंहन् : खंडवा होते हुए, पंजाब तक।

---

†मूल अंग्रेजी में

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : पश्चिम में द्वारिका तक और पूर्व में तिनसुकिया तक जा सकते हैं ।

†श्री नरसिंहन् : इस सेवा को अधिक सफल बनाने के लिये कुछ स्टेशनों पर होने वाले यातायात के गतिरोध को दूर करना पड़ेगा और कुछ नई कड़ियां भी जोड़नी पड़ेंगी । उस से छोटी लाइन की समूची प्रणाली सुदृढ़ हो जायेगी ।

रेलवे मंत्री ने स्वीकार किया है कि दक्षिण भारत की ओर उतना ध्यान नहीं दिया गया जितना कि चाहिये था । उन्होंने वचन दिया है कि अब वहां कुछ नई लाइनों के निर्माण की व्यावहारिकता पर विचार किया जायेगा । दोनों योजनाओं के काल में मैसूर और मद्रास की उपेक्षा की गई है । दक्षिण में नई लाइनों का निर्माण तो दूर, कुछ लाइनों को उखाड़ तक दिया गया है ।

श्री अशोक मेहता ने बड़े जोर शोर से अपना दृष्टिकोण रखा है कि सरकार को परिवहन के मामले में एक एकीकृत दृष्टिकोण अपनाना चाहिये । भारत जैसी विविधताओं वाले देश में, एक एकीकृत प्रशासकीय दृष्टिकोण अपनाने से हर भाग की ओर उचित ध्यान नहीं दिया जा सकेगा और उस से राजनीतिक बिगाड़ पैदा होने लगेगा । श्री मेहता को शिकायत है कि दक्षिण भारत की रेलवे घाटे में चल रही हैं । पूर्वोत्तर रेलवे और पूर्वोत्तर-सीमांत रेलवे भी घाटे में चल रही हैं । रेलवे लाइन की आवश्यकता को हमें कई दृष्टियों से देखना पड़ेगा—प्रतिरक्षा की दृष्टि से, राजनीतिक दृष्टि से, इत्यादि । उसे केवल मुनाफे की दृष्टि से देखना गलत होगा । आश्चर्य की बात है कि श्री मेहता लोकतांत्रिक विकेन्द्रीकरण के दिनों में भी एकीकृत प्रशासकीय दृष्टिकोण की बात कर रहे हैं ।

श्री मोहम्मद इमाम ने बताया है कि जब हैदराबाद की अपनी रेलवे थी तब उस के कार्यक्रम एक एक कर के कार्यान्वित किये जाते थे । लेकिन एकीकरण के बाद उस की उपेक्षा हो रही है । अब रेलवे मंत्री के आश्वासन से कुछ आशा बंधती है ।

दक्षिण रेलवे को अपने लिये कोयला मंगाने के लिये समुद्री मार्ग का उपयोग करना पड़ता है । वह महंगा पड़ता है । यदि एक राष्ट्रीय दृष्टिकोण अपनाया जाये तो पूरे राष्ट्र में कोयले का एक ही भाव रखा जायेगा । तभी देश के सभी भागों में समान रूप से औद्योगिक विकास हो सकेगा । कोयले के लिये माल-डिब्बों की कमी यह बताती है कि रेलवे की योजना बनाने वालों ने योजना को कार्यान्वित करने की ओर उचित ध्यान नहीं दिया । यह गलती है ।

पैराम्बूर यात्री डिब्बा फैक्टरी में बहुत पहले ही दूसरी पाली शुरू कर देनी चाहिये थी ।

माल-डिब्बों के निर्माण का कार्य दूनी तिगनी गति से आगे बढ़ना चाहिये । उन के कारखानों की पूरी क्षमता का उपयोग होना चाहिये । भारत सरकार की यही सब से बड़ी कमजोरी है कि वर्तमान इकाइयों की ओर तो उचित ध्यान देती नहीं, और नयी नयी इकाइयां शुरू करती चली जा रही है ।

बड़ी प्रसन्नता की बात है कि ब्रह्मपुत्र पुल १९६२ तक बन कर तैयार हो जायेगा ।

रेलवे मंत्री ने एक बड़ी चिन्ताजनक बात बताई है कि प्रति कर्मचारी लागत बढ़ती जा रही है । ईंधन का खर्च घटाने के बारे में गवेषणा हो रही है । हम उस की सफलता की कामना करते हैं ।

श्री अशोक मेहता का यह कथन सही नहीं है कि दक्षिण में यात्रीगण रेलवेज के मुकाबले अब बसों को ज्यादा अपनाते जा रहे हैं । उस का मुख्य कारण यही है कि रेलवेज उन की आवश्यकताओं की

---

†मूल अंग्रेजी में

पूर्ति नहीं कर पा रही है। दूसरी ओर मद्रास से सैलम और मद्रास से कृष्णगिरि तक बसों का काम बड़े सुचारु रूप से चल रहा है। निवेली क्षेत्र की खनिज सम्पदा को देखते हुए, अब यह जरूरी हो गया है कि मद्रास और सैलम के बीच रेल-सम्पर्क स्थापित किया जाये। ट्रेनों का समय भी ऐसा रखना चाहिये जिस से जनता को सुविधा हो।

आशा है कि रेलवे मंत्री दक्षिण भारत की आवश्यकताओं की ओर समुचित ध्यान देंगे।

†**श्री स० मो० बनर्जी** (कानपुर) : कुल मिला कर रेलवेज के काम में सुधार हुआ है और इस के लिये रेलवे मंत्री बधाई के पात्र हैं।

उत्तर प्रदेश में कोयले की बड़ी कमी है। (इंडियन नेशन) के २७ फरवरी के अंक के एक समाचार के अनुसार कोयले की कमी का मुख्य कारण उसके परिवहन की सुविधाओं की कमी है। उस से कई उद्योगों के बन्द होने तक की नौबत आ गई है। उसी समाचार में कहा गया था कि ४०,००० माल-डिब्बों के ढोने लायक ८,००,००० टन कोयला बिहार और मध्य प्रदेश में सरकारी क्षेत्र की कोयला खानों के पास पड़ा हुआ है। उस के परिवहन की कोई व्यवस्था नहीं है। पत्रकारों के एक दल ने स्वयं वहां जा कर देखा है कि वह स्टाक दिन दिन बढ़ता जा रहा है। कोयला निगम के निदेशक का कहना है कि यदि पहली अप्रैल तक उस के परिवहन की व्यवस्था न हुई तो उन को कोयला के उत्पादन की गति धीमी करनी पड़ेगी।

आज के समाचारपत्रों में भी यही समाचार आया है। उस में कहा गया है कि कोयले की कमी का प्रभाव, चीनी, सूती कपड़ा, कागज, कांच और इंजीनियरिंग उद्योगों पर पड़ा है। इस से उत्तर प्रदेश का सड़क-निर्माण और भवन-निर्माण कार्यक्रम बिल्कुल ठप्प हो जायेगा। यह बड़ी गम्भीर परिस्थिति है। कानपुर और लखनऊ में घरेलू उपयोग के लिये भी कोयला नहीं मिल पाता। कोयला-नियंत्रक और रेलवे मंत्रालय ने इस दिशा में जनता की कोई सहायता नहीं की। इतना ही नहीं, एक समाचारपत्र के अनुसार, पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबन्धक, श्री हरबंश सिंह ने एक प्रैस-सम्मेलन में कहा कि उद्योगों को कोयले का कोटा पूर्ववत् मिला हैं। अब बताइये किस की बात पर विश्वास किया जाये?

अभी कुछ दिन पहले उत्तर प्रदेश में खाद्यान्नों की कमी थी और कोयला सुलभ था, लेकिन अब खाद्यान्न सुलभ हैं तो कोयले की कमी है।

१९६० की केन्द्रीय कर्मचारियों की आम हड़ताल के सिलसिले में कई कर्मचारियों को शिकार बनाया गया था। अब मैं रेलवे मंत्री का आभारी हूं कि उन्हों ने कई कर्मचारियों के मामलों पर सहानुभूति और सदयता के साथ विचार किया है। सरकार की भी यही इच्छा थी।

श्री गो० ब० पन्त ने लोक सभा में ६ सितम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या २२४३ के उत्तर में कहा था कि विभागीय कार्यवाही केवल उन कर्मचारियों के विरुद्ध की जानी चाहिये जिन्हों ने तोड़-फोड़ वगैरह में भाग लिया हो। या 'घोर दुर्व्यवहार' किया हो। उस समय 'घोर' दुर्व्यवहार शब्द की ठीक ठीक परिभाषा भी नहीं हो पाई थी। गृह-कार्य मंत्रालय के अनुदेशों के अनुसार रेलवे पटरियों पर लेटना, अर्थियां जलाना, गाली गलौज भरे नारे लगाना, इत्यादि घोर दुर्व्यवहार के उदाहरण थे।

अब रेलवे बोर्ड ने यह परिभाषा बदल दी है। अब इस नई परिभाषा में हड़ताल के दिनों की अनुपस्थिति, जलूसों का संगठन और नेतृत्व, सभाओं में भाषण करना, हड़ताल में शामिल होने के लिये कहना, आम नारे लगाना, और पर्चे बांटना 'घोर दुर्व्यवहार' में शामिल नहीं हैं और इन के लिये विभागीय कार्यवाही नहीं की जायेगी।

---

†मूल अंग्रेजी में

[श्री स० मो० बनर्जी]

इस स्पष्टीकरण के लिये मैं रेलवे मंत्री का अत्यन्त आभारी हूं। आशा है कि नयी परिभाषा को लागू करने पर ५०२ या ५१० निकाले हुए कर्मचारियों को फिर से सेवा में रखा जा सकेगा। कर्मचारियों को सफाई देने का अवसर प्रदान करने के लिये, इन मामलों पर विचार करने के लिये एक संसदीय या न्यायिक समिति नियुक्त की जानी चाहिये।

मुझे पता चला है कि कलकत्ते की कुछ फर्मों को ढले लोहे के स्लीपरों के संभरण का काम दिया गया था। उन में से कुछ ने घटिया दर्जे के स्लीपरों का संभरण किया है। इस की पूरी पूरी जांच की जानी चाहिये। यही बड़ी गम्भीर बात है।

'आल इंडिया रेलवे मैन्स फैडरेशन' रेलवे मजदूरों के बहुमत का प्रतिनिधित्व करती है। इसलिये ७-८ महीनों पहले छीनी गई उस की मान्यता फिर बहाल की जानी चाहिये।

प्रधान मंत्री के आश्वासन के अनुसार वेतन आयोग की सिफारिशों की सीमा में रहते हुए उस के बारे में उचित चर्चा की जानी चाहिये। मजदूरों को अपने कष्ट सामने रखने का अवसर देने के लिये, फैडरेशन की मान्यता बहाल की जानी चाहिये।

अभी इस समय रेलवे और कर्मचारियों के बीच वार्ता चलाने की कोई भी व्यवस्था नहीं है। ऐसी व्यवस्था आवश्यक है।

अन्त में, मेरा अनुरोध है कि कानपुर में एक और जो नया स्टेशन बनाया जा रहा है और जिसका नामकरण स्वर्गीय पंडित गणेश शंकर विद्यार्थी के नाम पर किया जा रहा है, उस का उद्घाटन विद्यार्थी जी के जन्म-दिवस पर ही किया जाये।

सुश्री मणिबेन पटेल (आनन्द) : माननीय अध्यक्ष महोदय, रेलवे मंत्रालय ने काम तो अच्छा किया हैं, परन्तु इस से सन्तोष मान कर आराम से बैठ जाने का समय नहीं है।

हम को एक बात की समझ नहीं आती है, आप कहते तो हो कि हमारे पास वैगन ज्यादा हैं, हम बाहर भी भेज सकते हैं। दूसरी तरफ से हमारे यहां गुजरात में तो कोयला न मिलने के कारण छोटे मोटे कारखाने बन्द हो रहे हैं, और स्टील और कोयला मंत्रालय वाले कहते हैं कि हम को वैगन नहीं मिलते। आप के दोनों के बीच में किस प्रकार का सहकार है या किस प्रकार की ज्वाइंट रेसपांसिबिलिटी (संयुक्त दायित्व) है यह हमको समझ नहीं आती। पर हमें अनुभव हो रहा है कि आप दोनों के बीच में कुछ भी हो, लेकिन कोयले की कमी के कारण कारखाने बन्द नहीं होने चाहियें। गुजरात में ऐसा अनुभव हो रहा है और हर रोज में गुजरात के अखबारों में यह चीज पढ़ रही हूं, और हमारे उद्योग मंत्री ने तार किया है, और इधर लिखा है कि कोयले के बारे में कुछ करना चाहिये। यह मैं ने आज भी पढ़ा है।

मात्र दिल्ली के स्टेशन पर खाना बन्द हो, कांच में रखा जाय या प्लास्तिक में रखा जाये, इतना बस नहीं है, पर हर स्टेशन पर खाना खुला न बेचा जाये और न्यूजपेपर के टुकड़े में तो कहीं भी न दिया जाय यह खास देखने की जरूरत है।

आप अपने यहां रेलवेज की बोगीज बनाने लगे, वैगन बनाने लगे, इंजिन बनाने लगे, बहुत अच्छी बात है, परन्तु उनके कारखानेसे निकलने के वक्त उन का पूरा इंस्पेक्शन होने की बहुत जरूरत है क्योंकि उन में काफी कमी रह जाती है। बार बार हमारे इंजिन क्यों अटक जाते हैं, क्यों खराब हो जाते हैं और इस के कारण ट्रेन बीच में रुक जाती है, देरी से आती है। रेलवे ट्रेन में जो डिब्बे होते हैं उन के बारी दरवाजे अच्छी तरह बन्द नहीं होते। अभी थोड़े दिन पहले एक बारी हमारे एक भाई की अंगुली

पर इस तरह पड़ी कि उस की अंगुली की हड्डी के ६ टुकड़े हो गये ऐसा फ्रैक्चर हुआ, और अभी एक महीना हो गया अभी तक वह ठीक नहीं हुआ। इस का कारण तो यह है कि आप की डिब्बों की बारियां ठीक से बन्द नहीं होतीं। और पूरी बन्द नहीं होतीं इसलिये नीचे से धूल भी आती है।

मेरा बराबर अनुभव रहा है कि महिलाओं के डिब्बे में जो चटकनियां होती हैं वे ठीक से बन्द नहीं होतीं और जब हम किसी रेलवे कर्मचारी से कहते हैं तो वह कहता है कि अगले स्टेशन पर करेंगे, अगले स्टेशन पर करेंगे। इस चीज को देखने की जरूरत है। जब गाड़ी रेलवे टरमिनस पर हो और यार्ड से स्टेशन पर आये तब डिब्बों को देखना चाहिये, खास तौर से महिलाओं के डिब्बे को, खास तौर से रात के सफर के डिब्बे को ठीक से देखने की जरूरत है कि उस की बारियां और दरवाजे ठीक से बन्द होते हैं।

मीटरगेज की ट्रेनों में काफी भीड़ होती है। अहमदाबाद और मैसाना के बीच इतनी भीड़ रहती है कि मैं समझती हूं कि एक ट्रेन सुबह और और एक ट्रेन शाम को बढ़ाने की जरूरत है जिस से कि जो मजदूर लोग अहमदाबाद में कारखोनों में काम करने आते हैं उन को आने जाने के लिये सुभीता हो जाये। आजकल तो अगर आप शाम को और सुबह को देखो तो आप को खुद को दुःख होगा कि किस तरह से भीड़ जाती है।

डिलक्स ट्रेन एक और बढ़ाने की जरूरत है। आप कब तक यह कहते रहोगे कि हमारे पास और गाड़ी नहीं है। कब और गाड़ियां बनेंगी और कब ट्रेन बढ़ेगी। जब यह ट्रेन जनता को इतनी पसन्द है तो इसको जल्द बनाने की कोशिश करनी चाहिए।

स्टेशनों पर भिक्षा मांगने वाले बहुत होते हैं और उनमें रोगी भी होते हैं और कुत्ते भी स्टेशनों पर होते हैं। ये कई स्टेशनों पर दीखते हैं। मथुरा पर तो उनकी कोई हद ही नहीं है। पर मैं ने कभी किसी रेलवे कर्मचारी को या पुलिस को उनको हटाते नहीं देखा। क्या उनका यह कर्तव्य नहीं है कि कुत्तों को और भीख मांगने वालों को ट्रेन के पास न आने दें स्टेशन से बाहर निकालें। तो यह भी ध्यान देने की जरूरत है।

प्राइवेट सेक्टर (निजी क्षेत्र) में कारखाने बढ़ रहे हैं और पब्लिक सेक्टर (सरकारी क्षेत्र) में भी बढ़ रहे हैं। तो तीसरी पंचवर्षीय योजना में हम उनके लिए चाहिए जो कच्चा माल दे सकेंगे और उन कारखानों में से जो पैदा होगा वह सब माल उठा सकेंगे इसका प्रबन्ध किया है, इसके बारे में सोचने की जरूरत है। खाली पब्लिक सेक्टर के लिए आप प्रबन्ध करो और स्टील के कारखानों को पूरा कोयला पहुंचाओ और उनका बना हुआ स्टील उठा सको इतना ही काफी नहीं है। अभी पब्लिक और प्राइवेट सेक्टर दोनों में जो उत्पादन होता है उससे हमारे देश की सम्पत्ति बढ़ती है, इसलिए दोनों के लिए रेलवे को पूरा प्रबन्ध करना चाहिए।

आप कहते हो कि हमको पूरा पैसा नहीं मिलता, तो यह हमारा काम नहीं है। आपकी ज्वाइंट रेसपांसिबिलिटी है। प्लानिंग कमीशन और कैबिनेट कोई अलग अलग चीज नहीं है। इसलिए आपको इसके बारे में उनका पूरा सहयोग मिलना चाहिए, नहीं तो जो आज बाटिलनैक (गतिरोध) है, तीसरी पंच वर्षीय योजना शुरू होने के बाद इसमें और भी मुसीबत बढ़ जाएगी।

रतलाम और बड़ौदा के बीच में जो दिल्ली बम्बई जनता एक्सप्रैस चलती है वह करीब करीब लोकल पैसिंजर सी हो जाती है। मैं समझती हूं कि आपने जो डाक ट्रेन कम की है वह बढ़ायी जाए और इसका स्टापेज कम किया जाए तो कम से कम दो घंटे का टाइम बचाया जा सकता है और ऐसा करना काफी जरूरी है।

[सुश्री मणिबेन पटेल]

सौराष्ट्र की ट्रेनों के बारे में दुःख के साथ कहना पड़ता है कि वे बार बार रुक जाती हैं। उनके इंजिन खराब हो जाते हैं। मैं समझती हूं कि उनकी एफीशेंसी बढ़ानी चाहिए और उनकी स्पीड भी बढ़नी चाहिए। जब राजाओं का समय था तो ये ट्रेनें अच्छी चलती थीं और अब जब कि इंटीग्रेशन हुआ है तो ट्रेनों का व्यवहार और भी खराब हो गया है ऐसा लोगों को लगे यह अच्छा नहीं है।

आप कहते हो कि हमारे पास वैगन काफी हैं, पर हम बराबर देखते हैं कि छोटे मोटे स्टेशनों पर वैगन्स न मिल सकने के कारण अनाज और सामान पड़ा रहता है। बारिश के दिनों में भी सामान बाहर पड़ा रहता है। बड़े स्टेशनों पर तो छप्पर रहते हैं और ताले भी रहते हैं, पर छोटे स्टेशनों पर सामान पानी पड़ने से खराब हो जाता है। इसलिए जहां पर आवश्यक कोआरडिनेशन न हो या इस की व्यवस्था न हो वहां पर इसकी ठीक व्यवस्था करने की जरूरत है।

आपके रेलवे कर्मचारियों की संख्या तो बढ़ती जाती है। स्टेशनों पर पहले से स्टेशन मास्टर, टी०टी०ई० या कंडक्टर मैं ज्यादा देखती हूं पर थर्ड क्लास के पैसिंजर्स की देखभाल अभी भी संतोषजनक नहीं है यह मुझे कहना है। देखने में यह आया है कि रेलवे प्रशासन द्वारा फर्स्ट क्लास के यात्रियों के सुख सुविधा आदि के बारे में तो ठीक प्रकार से देखा जाता है और उनकी देख भाल होती है परन्तु थर्ड क्लास के यात्रियों और महिला यात्रियों की ओर रेलवे प्रशासन ध्यान नहीं देता। अब अगर कोई सज्जन अथवा महिला की किसी रेलवे वाले से कोई जान पहचान होती है तो उसका ख्याल रक्खा जाता है और उसको सुख सुविधा पहुंचाने का इंतजाम कर दिया जाता है लेकिन यह पर्याप्त नहीं है क्योंकि यह तो किन्हीं विशेष व्यक्तियों के लिए ही सीमित होता है और यह संतोषजनक नहीं कहा जा सकता। इसमें परिचित और अपरिचित का सवाल ही नहीं आना चाहिए और समान रूप से सारे थर्ड क्लास के यात्रियों और महिलाओं को पूरी सुख सुविधा देनी चाहिए और उनका ख्याल रखना चाहिए। आज इस ओर रेलवे प्रशासन के द्वारा जो उपेक्षा वर्ती जा रही है, मैं आशा करती हूं कि मंत्री महोदय इसके बारे में सोच कर उचित कदम उठायेंगे।

थर्ड क्लास के डिब्बों में यह तो ठीक है कि पंखे और बिजली आदि लगाई हुई है लेकिन मेरी शिकायत यह है कि पंखे और बत्ती ठीक से काम नहीं देते हैं। जिस तरह से फर्स्ट क्लास में स्टेशन आने पर देखा जाता है कि नल, बत्ती और पंखे आदि ठीक से काम कर रहे अथवा नहीं उसी प्रकार से थर्ड क्लास में भी स्टेशन आने पर इन चीजों की देखभाल कर ली जाया करे कि नल बत्ती और पंखे आदि ठीक से चलते हैं कि नहीं और जरूरत के अनुसार उनकी मरम्मत करवा दी जाय।

एक बात और भी है। रेलवे के मजदूर लोग यार्ड में जाकर पहले से रेलवे कम्पार्टमेंट्स में सीट्स रोक लेते हैं और यात्रियों से उन सीट्स पर बिठाने के वास्ते २, २, ४, ४ और ५, ५ रुपये ले लेते हैं। इसके बारे में भी देखने की जरूरत है। यार्ड में इस तरीके से पहले से लाइसेंसशुदा मजदूर लोग कैसे जगह रोक सकते हैं और ऐसा करके यात्रियों से जो रुपया लेते हैं वह बिलकुल अनुचित है और इसके बारे में काफी तहकीकात करने की जरूरत है। स्टेशन पर जब गाड़ी आती है तो उसमें मजदूर अपना कपड़ा लगा देते हैं और चूंकि यात्रियों को लम्बा सफर करना होता है इसलिए उन्हें मजबूर होकर उन मजदूरों को पैसा देना होता है। इसलिए मेरी आपसे विनती है कि यह चीज न होनी चाहिए। मजदूर लोग जो यार्ड में जाकर पहले से गाड़ी में जगह रोक लेते हैं और पैसा ऐंठते हैं यह अनुचित चीज बंद होनी चाहिए।

इसके अलावा अभी भी यह मजदूर अर्थात् कुली लोग पैसेंजर्स को बहुत तंग करते हैं। वैसे आपने कहा हुआ है कि एक मन के हैडलोड के वास्ते कुली को २५ नये पैसे देना चाहिए लेकिन

यह आम बात है कि उनको २५ नये पैसे से संतोष नहीं होता है और वह पैसेंजर पैसेंजर के हिसाब से जैसी उसकी मुसीबत और जरूरत हो वैसा देख कर १, १ रुपया तक भी मांगते हैं और अगर बहिन हो, अकेली सफर कर रही हो और रात का समय हो तो और भी तंग करते हैं। मैं चाहती हूं कि आप इस तरह की हिदायत दें ताकि आपके रेलवे के कर्मचरी जब स्टेशन पर गाड़ी आये तो यह देखें कि यह मजदूर लोग यात्रियों को तंग न करें और सामान के लिहाज से जितना उचित पैसा बनता हो उससे अधिक न मांगे और यात्रियों को परेशान न करें।

एक बात और भी है। आप के इंजन यह जो स्टीशम निकालते हैं तो अगर वह रेलवे लाइन के पास जो पब्लिक संस्थाएं हैं उनके नजदीक यह स्टीम न निकालें और सीटी न बजायें तो अच्छी बात होगी। इस ओर ध्यान दिया जाय कि क्या यह मुमकिन नहीं हो सकता कि पब्लिक संस्था पर स्टीम न निकाल कर और सीटी न बजा कर जो कि शायद जान बूझकर आज किया जाता है, आधा फर्लांग आगे बढ़ कर क्या यह स्टीम नहीं निकाली जा सकती है और सीटी नहीं बजाई जा सकती है। मैं चाहती हूं कि इस ओर आप ध्यान दीजिये और अगर ऐसा करना संभव हो सके जैसा कि मैंने सुझाव दिया है तो बेहतर होगा।

रेलवे कर्मचारियों में खाली ऊपर वालों को मौसम के कपड़े वर्दी मिले और आज जो छोटे मोटे कर्मचारियों को समय पर उनकी वर्दी नहीं मिलती है और साल चला जाता है गरम कपड़ा उनको नहीं मिलता है और सूती कपड़ा नहीं मिलता है, ठीक चीज नहीं है। आखिर देखना चाहिए कि ऐसी गड़बड़ी क्यों होती है और कौन इसके लिए जिम्मेदार है। जब आपने इंतजाम किया है और आपका कानून है कि उनको वर्दी मिलनी चाहिए तो वह उनको टाइम से क्यों नहीं मिलती है। अपने देश में कपड़ा नहीं बनता है ऐसी बात तो है नहीं। आप यह भी नहीं कह सकते कि कपड़े की तंगी है और वह हमको मिलता नहीं है और इस कारण उनकों वर्दी नहीं दी जा सकती। मैं चाहती हूं कि छोटे रेलवे के कर्मचारियों को और महिला कर्मचारियों को भी समय से पूरी उनकी वर्दी जाड़े गर्मी की मिलनी चाहिए और इसके हेतु उचित कदम उठाया जाय।

यद्यपि आप कहते हैं कि आपने बारबार इसकी सूचना दी है कि महिलाओं के डिब्बे रेलगाड़ी के बीच में रहें, मेरा अनुभव अभी भी यह है कि ऐसा आमतौर पर होता नहीं है और महिलाओं के डिब्बे बराबर बीच में नहीं आते हैं। किसी ट्रेन में महिला का डिब्बा पीछे होता है तो किसी में आगे। मैं चाहती हूं कि मंत्री महोदय इसको देखें और इसके बारे में कई दिनों तक कुछ समय तक निरन्तर पूछताछ करते रहें और हिसाब मांगते रहें कि किस किस ट्रेन में अभी भी बीच में महिला का डिब्बा नहीं होता है तो ठीक होगा और फिर वे तमाम रेल गाड़ियों में महिलाओं के डिब्बे बीच में करवा सकते हैं।

एक चिन्ता की बात यह है कि हम सुनते हैं कि आप अभी पाकिस्तान से थ्रू ट्रेंस चलाने के लिए बातचीत कर रहे हैं और उस के बारे में आप कुछ निगोशिएशंस चला रहे हैं। अब हमें चिन्ता है और जनता को चिन्ता है कि इसमें लाभ होगा जो दूर इससे खाली हमारे लोगों को और विशेष कर प्रवासियों को जान और माल का ही जोखिम नहीं है परन्तु मुझे यह शंका है कि उनके द्वारा हमारे अच्छे वैगन्स अच्छे इंजन और बोगीज रख ली जायेंगी और जब उनके बारे में झगड़ा होगा, और आपकी उनसे लिखा पढ़ी चलेगी तो वे हमको उनके जो रौटेन वैगन्स और रौटेन बोगीज होंगी और रौटेन इंजन होंगे वह हमारे हवाले कर दिये जायेंगे। इसलिए इसके पहले कि आप यह थ्रू ट्रेंस का समझौता अमल में लायें पूरी सावधानी इसके बारे में लेनी बड़ी आवश्यक है ताकि इस तरह की गड़बड़ तो न हो। यह खाली मेरी अपनी ही चिन्ता नहीं है वरन् आम जनता की ऐसी शंका और चिन्ता है और इसलिए मैं आपका इस ओर ध्यान आकृष्ट करना चाहती हूं।

[सुश्री मणिबेन पटेल]

आखिरी बात मुझे यह कहनी है कि अभी पिछली मर्तबा जो सारे देश में हड़ताल हुई थी उसमें जिन लोगों ने भाग लिया था यह तो सही है कि किसी वैर भाव और बदले की भावना से उनके साथ न पेश आया जाय लेकिन इतना मैं जरूर कहूंगी कि आपको अनुशासन कायम रखना चाहिए और इस नाते जिनका दोष हो उनको माकूल दंड मिलना चाहिए अन्यथा अनुशासन कायम नहीं रह सकेगा। खास कर जो रिंगलीडर्स हैं उनके बारे में प्रशासन को ढिलाई नहीं करनी चाहिए और उनको सजा मिलनी ही चाहिए। जिन्होंने अनुशासन भंग किया है उनके खिलाफ जो आवश्यक कदम अर्थात डिसिप्लिनरी ऐक्शन लिया जाना चाहिए वह लेना ही चाहिए ताकि भविष्य में अनुशासन भंग करने की हिम्मत न पड़े। यह जो समय दिया गया उसके लिए धन्यवाद।

श्रीमती कृष्णा मेहता (जम्मू तथा काश्मीर) : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेलवे मंत्री तथा रेलवे बोर्ड को उन सफलताओं के लिए जो कि उनको रेलवे के प्रशासन में और रेलवे के काम में मिली हैं, बधाई देती हूं........

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्या कल को अपना भाषण जारी रक्खें।

आदिवासियों के सम्बंध में आधा घण्टे की चर्चा

†**अध्यक्ष महोदय :** अब सभा आधा घण्टे की चर्चा शुरू करेगी। श्री प्रकाशवीर शास्त्री।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री (गुड़गांव) : अध्यक्ष महोदय, भारतीय संविधान का निर्माण करते समय जहां देश के ३४ करोड़ अन्य नागरिकों की सुविधा के सम्बन्ध में कुछ व्यवस्थायें की गई थीं वहां भारत के उन २ करोड़ व्यक्तियों के सम्बन्ध में भी जो आदिवासी क्षेत्रों में और विशेष कर जंगली और पहाड़ी क्षेत्रों में रहते हैं हमारे संविधान में धारा ३३८, ३३९ और ३४० के द्वारा राष्ट्रपति जी को यह अधिकार दिया गया था कि वह उन के सामाजिक, शैक्षणिक और आर्थिक स्तर को ऊंचा उठाने के सम्बन्ध में कुछ विचार करें।

भारतीय संविधान में राष्ट्रपति जी को यह अधिकार भी दिया गया था कि दस वर्ष के अन्दर किसी इस प्रकार के कमिशन की नियुक्ति करें कि जिस कमिशन के द्वारा इन आदिवासियों की आर्थिक स्थिति के सम्बन्ध में विशेष रूप से जानकारी ली जा सके। भारतीय संविधान के लागू होने के कुछ समय के पश्चात् जून सन् १९५२ में अनुसूचित जातियों का एक सम्मेलन यहां दिल्ली के अन्दर हुआ था। इस सम्मेलन में महामान्य राष्ट्रपति जी और प्रधान मंत्री जी आदि सभी महत्वपूर्ण व्यक्ति सम्मिलित हुए। प्रधान मंत्री जी ने इस सम्मेलन में अपना वक्तव्य देते हुए जहां और बहुत सी बातें कहीं विशेष रूप से एक बात उन्हों ने यह कही थी :—

"वास्तव में, मुझे इस में सन्देह नहीं कि यदि साधारण तरीकों पर चला गया तो बाहरी अवांछनीय व्यक्ति आदिवासी क्षेत्रों पर अपना अधिकार कर लेंगे। वे जंगलों को अपने अधिकार में ले लेंगे और आदिवासियों के जीवन में हस्तक्षेप करना प्रारम्भ कर देंगे। हमें उनके क्षेत्रों में इतनी सुरक्षा की व्यवस्था तो अवश्य ही करनी चाहिये कि कोई भी बाहरी व्यक्ति उन की भूमि अथवा जंगलों पर अपना अधिकार न कर सके और बिना उन की मरजी और सद्भावना के उन के जीवन अथवा मामलों में किसी भी प्रकार का हस्तक्षेप न कर सके।"

---

†मूल अंग्रेजी में

जहां प्रधान मंत्री जी ने उस सम्मेलन में अपनी यह सम्मति दी थी वहीं राष्ट्रपति जी ने अपना वक्तव्य देते हुए यह इन आदिवासियों के सम्बन्ध में यह कहा था :—

"संसार के विभिन्न देशों के ईसाई मिशनरियों ने उन में काफी काम किया है और बड़े त्याग से उन में शिक्षा का प्रसार किया है और उन की रहन सहन की हालतों में भी सुधार करने में साधारणतया सहायता की है। वे लोग अच्छी संख्या में उन्हें ईसाई बनाने में भी कामयाब हुए हैं।"......

"मेरा व्यक्तिगत विचार यह है कि किसी विशिष्ट वर्ग धर्म अथवा अन्य समूह में उन्हें मिला देने के किसी भी विचार से प्रभावित न हो कर उन की सेवा की जाये।"

मैं यह बात इस दृष्टि से निवेदन कर रहा हूं कि आदिवासियों को जो आर्थिक सुविधा केन्द्र की ओर से दी जाती है प्रायः देखने में यह आया है कि वह उन्हें पूरी नहीं मिल पाती । अभी पीछे राष्ट्रपति जी की ओर से जो आयोग नियुक्त किया गया था श्री ढेबर भाई की अध्यक्षता में यह आयोग अपना दौरा करने के लिये रांची के क्षेत्र में जब गया तो वहां के १२ हजार आदिवासियों ने हस्ताक्षर कर के श्री ढेबर भाई को एक स्मरण पत्र दिया । पिछड़ी जाति सेवासंघ के मंत्री श्री ओम प्रकाश त्यागी और दयानन्द सालवेशन मिशन के मंत्री श्री हरिश्चन्द्र विद्यार्थी ने मेरे पास यह समाचार वहां से भेजा कि श्री ढेबर भाई से जब उन व्यक्तियों ने यह कहा कि आप आर्थिक दृष्टि से और सामाजिक दृष्टि से हम को उन्नत करना चाहते हैं परन्तु साथ ही यह तो देखिये कि हमारे सामाजिक जीवन में दूसरे व्यक्ति भी प्रवेश कर रहे हैं या नहीं । श्री ढेबर ने इस का उत्तर यह दिया कि हमें जो काम सौंपा गया है उस में यह काम नहीं आता कि हम इस दृष्टि से भी आप के सम्बन्ध में विचार करें कि सामाजिक दृष्टि से आप में किस प्रकार के परिवर्तन किये जा रहे हैं ।

[**श्री मूलचन्द दुबे** पीठासीन हुए]

प्रधान मंत्री जी ने उसी सम्मेलन में चिन्ता व्यक्त करते हुए यह बात भी कही थी कि ईसाई धर्म-प्रचारकों ने इन क्षेत्रों में बहुत अच्छा काम किया है और मैं भी उन का प्रशंसक हूं, परन्तु राजनैतिक दृष्टि से वे भारत में होने वाले परिवर्तनों के पक्ष में नहीं हैं । सच पूछिये तो जिस समय भारत में नई राजनैतिक जाग्रति का उदय हुआ, उस समय उत्तर-पूर्वी भारत में एक आन्दोलन के द्वारा उत्तर-पूर्व भारत के निवासियों को अलग और स्वतंत्र राज्यों की स्थापना करने के लिये प्रोत्साहन दिया गया । इस में कोई सन्देह नहीं कि इन आदिवासी क्षेत्रों में ईसाई प्रचारकों ने बाहर से आ कर शिक्षा, चिकित्सा और सामाजिक दृष्टि से उन को ऊंचा उठाने में पर्याप्त प्रयत्न किया, लेकिन उसके साथ ही साथ आज वहां पर स्थिति यह है कि केन्द्र से उन के लिये जो सुविधायें दी जाती हैं, उन का अधिकांश लाभ दूसरे रूप में उठाया जा रहा है । मेरे पास उस के कुछ आंकड़े हैं कि आदिवासी क्षेत्रों में विद्यार्थियों को छात्रवृत्तियों के रूप में १९५१-५२ में २,८२ हजार, १९५५-५६ में १३,०५ हजार, १९५६-५७ में १५,७८ हजार, १९५७-५८ में १८,९७ हजार और १९५८-५९ में २०,७६ हजार रुपये दिये गये । किन्तु प्रश्न तो यह है कि ये छात्रवृत्तियां वहां के मूल आदिवासियों को कहां तक पहुंचती हैं । इस सम्बन्ध में मैं एक ही उदाहरण प्रस्तुत करता हूं ।

१९५६-५७ के आंकड़ों से आप अनुमान लगा सकेंगे कि किस प्रकार इन छात्रवृत्तियों का उपयोग हो रहा है । छोटा नागपुर के ला कालेज में १४ छात्रवृत्तियों में से १३ छात्रवृत्तियां ईसाई छात्रों ने ले लीं । इंडस्ट्रियल ट्रेनिंग केन्द्र, टेक्निकल स्कूल में दोनों की दोनों छात्रवृत्तियां ईसाई छात्रों को मिल गईं । एग्रीकल्चरल कालेज में दो में से एक छात्रवृत्ति ईसाई को मिली । रांची स्कूल आफ इंजीनियरिंग में १२ में से ११ छात्रवृत्तियां ईसाइयों को मिलीं । रांची विमेन्ज़ कालेज में ४४६

[श्री प्रकाश वीर शस्त्री]

छात्रवृत्तियों में से ४३८ छात्रवृत्तियां ईसाइयों को मिलीं । इसी तरीके से और भी बहुत से आंकड़े हैं । मेरा निवेदन यह है कि जब सरकार आदिवासियों को उठाना चाहती है और इस सम्बन्ध में इतनी सद्‌भावना के साथ कार्य कर रही है, तो उस को यह देखना चाहिये कि यहां से जो आर्थिक सहायता वहां पहुंच रही है, वह मूल आदिवासियों तक जा रही है, अथवा नहीं ? अथवा बीच में ही चतुर चालाक आदमी उस का उपयोग मूल आदिवासियों के लिये न कर के अपनी उन्नति के लिये कर लेते हैं ।

मैं यह भी कहना चाहता हूं कि वहां पर शिक्षा का अधिकांश कार्य ईसाई पादरियों के द्वारा किया जा रहा है । प्रत्यक्षत: देखने में स्थिति इस प्रकार की नहीं है कि वे कहते हों कि हमारी संस्था में अमुक वर्ग के ऊपर प्रतिबन्ध है, या अमुक वर्ग को आने की छट दी हुई है, किन्तु वहां जो व्यवहार किया जाता है, उस का परिणाम यह है कि जो छात्र प्राइमरी स्कूलों में प्रविष्ट होते हैं, धीरे धीरे उन की मनोवृत्ति ईसाइयत की ओर से जाई जाती है और पांचवीं क्लास के बाद जब वे दूसरे स्तर पर आते हैं, तो उन्हीं विद्यार्थियों को सुविधायें दी जाती हैं, जो या तो ईसाई हो चुके हैं, या ईसाई होने के लिये तैयार हैं । इस के अतिरिक्त छात्रवृत्तियों के लिये जो आवेदनपत्र आते हैं, वे भी उन्हीं शिक्षा-संस्थाओं के द्वारा आते हैं । इस का परिणाम यह है कि मूल आदिवासियों तक, जिन के लिये राष्ट्रपति जी और प्रधान मंत्री जी इतने चिन्तित हैं, यह आर्थिक सहायता नहीं पहुंच पाती है । सरकार इस बात का पता लगाये कि कालेज स्तर पर जो छात्रवृत्तियां आदिवासियों को दी जा रही हैं, उन में से कितनी मूल आदिवासियों को मिल रही हैं और कितनी धर्म-परिवर्तित आदिवासी ईसाइयों को मिल रही हैं । इसी तरह से इस बात का भी पता लगाया जाये कि विदेशों में शिक्षण के लिये जो छात्रवृत्तियां दी जा रही हैं, उन में क्रिस्चियन छात्रों को कितनी मिली हैं ।

इस सम्बन्ध में मैं यह सुझाव देना चाहता हूं कि वैसे मैं साधारणतया शिक्षा के राष्ट्रीयकरण के पक्ष में कभी नहीं, लेकिन आदिवासी क्षेत्रों में स्थिति को देखते हुए वहां प्राइमरी स्कूल तक की शिक्षा का राष्ट्रीयकरण कर दिया जाये । इस का सब से बड़ा लाभ यह होगा कि जो आदिवासी अपने बच्चों को ईसाई हो जाने के भय से ईसाइयों के स्कूलों में नहीं भेजते हैं, वे भी अपने बच्चों को स्कूलों में नहीं भेज सकेंगे और उन के मस्तिष्क का यह भय दूर हो जायेगा ।

सरकार की ओर से यह भी निश्चय किया गया है कि आदिवासियों को अधिक से अधिक नौकरियां दी जायें, लेकिन उस को यह ज्ञात होना चाहिये कि इस सम्बन्ध में विज्ञापन ऐसे पत्रों में प्रकाशित होते हैं, जो छोटे छोटे गांवों और देहातों तक नहीं जाते हैं । इस का परिणाम क्या है ? जैसाकि प्रधान मंत्री जी ने नागालैंड की चर्चा के समय कहा था, उन क्षेत्रों में जो ईसाई हो चुके हैं, वहां की लीडरशिप उन के हाथ में है और उन्हों ने अपने सर्विस ब्यूरो वगैरह बनाये हुए हैं । पहले से ही उन बच्चों की लिस्ट उन के पास रहती है, जो क्रिस्चियन हो चुके हैं । वे उन के ही आवेदनपत्र भिजवा देते हैं और मूल आदिवासी इन नौकरियों से भी वंचित रह जाते हैं । सरकार को इस संबंध में भी कोई उपाय सोचना चाहिये । या तो गांवों की पंचायतों के पंचों के द्वारा यह काम किया जाये, या सरकार की जो इतनी विस्तृत मशीनरी है, वह ऐसी योजना बनाये कि उन क्षेत्रों में मूल आदिवासी नौकरियों से पूरा लाभ प्राप्त कर सकें । सम्भव है कि मेरे इस कथन में सन्देह किया जाये । इस का निराकरण करने के लिये मैं अपनी पुष्टि में यह कहना चाहता हूं कि स्वतंत्रता के पश्चात् आदिवासियों को जो नौकरियां मिली हैं, उस में यह टटोल कर देखा जाये कि उन में से मूल आदि-वासी कितने हैं, जो नौकरियों में जा सके हैं और कितने इस प्रकार के हैं, जो धर्म-परिवर्तित व्यक्ति हैं ।

सरकार की सुविधा और आदिवासी क्षेत्रों के हित की भावना से मैं यह भी कहना चाहता हूं कि वास्तविकता यह है कि आदिवासियों के नाम पर नकली आदिवासी पूरी सहायता को हड़प लेते हैं। होना यह चाहिये कि सरकारी मशीनरी को इस प्रकार का आदेश दिया जाये कि आर्थिक, सामाजिक और शिक्षा की दृष्टि से जो लोग इतने उन्नत हो चुके हैं उन को इन सुविधाओं की आवश्यकता नहीं है, उन को धीरे धीरे उस स्तर से निकालते रहना चाहिये और बाकी को सुविधा दी जाये। ट्राइबल वैलफ़ेयर सेंट्रल एडवाइज़री बोर्ड ने भी इस सम्बन्ध में सिफ़ारिश करते हुए यह कहा था कि अगर सरकार की ओर से दी जाने वाली सहायता उन लोगों को भी मिलती रहे, जो आर्थिक, शैक्षणिक और सामाजिक दृष्टि से उन्नत हो चुके हैं, और चतुर चालाक भी हैं, तो सारी सहायता उन्हीं में सिमट कर रह जायगी और बहुत पिछड़े हुए लोगों तक नहीं पहुंच पायेगी। इस का यह भी नुक्सान होगा कि वे लोग इस सहायता को अपना अधिकार मान बैठेंगे और जिस दिन वह बन्द की जायगी, वे इस के लिये संघर्ष और आन्दोलन करेंगे। अगर इस बात का पता लगा लिया जाये कि खास तौर से बड़े से बड़े शहरों के आस-पास जो आदिवासी हैं, वे इतने उन्नत हो चुके हैं कि उन को सहायता की आवश्यकता नहीं है, तो इस से लाभ यह होगा कि उन से जो सहायता बच जायगी, वह उन क्षेत्रों को दी जा सकेगी, जो बिल्कुल इन्टीरियर में हैं और जिन को इस दस वर्षों में सरकारी सहायता नहीं पहुंच पाई है।

जहां तक विकास-खंडों का सम्बन्ध है, वहां अब तक स्थिति यह है कि पहले से उन्नत क्षेत्रों में नये-नये विकास-खंड खुलते जा रहे हैं, जिसका परिणाम यह है कि विकास-अधिकारियों को अधिक परिश्रम नहीं करना पड़ता है और वे सरकार को दिखा देते हैं कि हमने यहां विकास-खंड स्थापित करके इतना बड़ा काम कर दिया है। होना यह चाहिए कि जो बहुत पिछड़े हुए क्षेत्र हैं, पहले से उन्नत नहीं हैं विकास-खंड उनमें स्थापित किये जायें, ताकि वे वहां पर उपयोगी सिद्ध हो सकें।

आदिवासियों की परिभाषा के सम्बन्ध में भी मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि उसमें थोड़ा सा परिवर्तन किया जाये। और कुछ किया जाय या न किया जाय, इतना तो अवश्य किया जाये कि जो आदिवासी स्वयं पढ़े हुए हैं, जिनकी अगली पीढ़ी भी पूरी तरह शिक्षित है, तो शिक्षा की दृष्टि से उसको आदिवासियों से अलग किया जा सकता है। या जिस आदिवासी की आय दो, ढाई या तीन हजार रुपये वार्षिक है, तो उसको कम से कम आर्थिक दृष्टि से पृथक किया जा सकता है जिनकी आय भी अधिक है, जो शिक्षा की दृष्टि से भी आगे हैं, फिर भी अगर वे आदिवासियों के नाम पर दी जाने वाली सुविधाओं को लें, तो यह उन सुविधाओं का दुरुपयोग होगा।

श्री ढेबर भाई के कमीशन को बारह हजार हस्ताक्षर उस क्षेत्र के निवासियों ने दिये थे। विशेषकर उस क्षेत्र की दस प्रमुख जातियों के प्रमुखों ने हस्ताक्षर करके दिये थे। मेरे पास उस क्षेत्र से दस जार हस्ताक्षर और आये हैं। मैंने राष्ट्रपति जी को लिखा है कि मैं आपकी सेवा में उपस्थित हो कर इन दस हज़ार व्यक्तियों के हस्ताक्षर देना चाहता हूं, ताकि आपको पता लग सके कि आपकी ओर से जो सहायता उन लोगों को दी जाती है, वह पूरी उन तक पहुंच रही है या नहीं राष्ट्रपति जी ने कहा है कि ६ मार्च को वे हस्ताक्षर मैं दूं। इस सदन में मैं यह बात इसलिये कह रहा हूं कि जिन लोगों के लिये यह सहायता नियत की गई है, वह उनको पूरी नहीं मिल रही है, जिसके परिणाम-स्वरूप विपरीत प्रक्रिया प्रारम्भ हो गई है। इसलिये अच्छा यह होगा कि वातावरण को बिगड़ने से बचाने के लिये सरकार बुद्धिमत्ता से काम ले और इस बात की व्यवस्था करे कि वह सहायता जिनको दी जानी चाहिये और जो उसके वास्तविक अधिकारी हैं, उन्हीं तक वह सहायता पहुंच सके, यह मेरा नम्र निवेदन है।

†श्री जयपाल सिंह (रांची पश्चिम— रक्षित—अनुसूचित जातियां) : गुड़गांव के माननीय सदस्य ने झारखंड और छोटा नागपुर के बारे में बहुत कुछ कहा है। मैं उसी निर्वाचन क्षेत्र का हूं और उनके कहीं अधिक इनके बारे में जानता हूं। मेरी सलाह है कि वह हस्ताक्षर इकट्ठे करने के काम को इतनी अहमियत न दें।

आदिवासियों के लिये चाहे 'मूल आदिवासी' शब्द का प्रयोग किया जाये या 'सनातन आदिवासी' या किसी और शब्द का। उससे कोई बुनियादी अन्तर नहीं पड़ता। शब्दों से उलझने की अपेक्षा, ज्यादा अच्छा यह है कि हम किसी भी धर्म के आधार पर आदिवासियों में भेदभाव न करें। आर्थिक रूप से सभी समान माने जायें।

मैं यह बुरा समझता हूं कि आदमी की गरीबी का लाभ उठा कर उसे किसी धर्म में शामिल कर लिया जाये। लेकिन असल बात यह है कि सरकार आदिवासियों तक पहुंची ही नहीं है। उनके पास तो केवल मिशनरी ही पहुंचे हैं।

गुड़गांव के माननीय सदस्य ने कहा था कि छात्रवृत्तियां सही ढंग के आदिवासियों को मिल ही नहीं पातीं। मुश्किल यह है कि आदिवासियों तक शिक्षा पहुंची ही नहीं है, शुरू ही नहीं हुई है।

हमारे राष्ट्रपति, डा० राजेन्द्रप्रसाद ने ही आदिम जाति सेवक संघ की स्थापना की थी। लेकिन उसमें काम करने वाले लोगों ने अपनी सम्पत्ति खड़ी करने की ओर ज्यादा ध्यान दिया है। ऐसे कार्यकर्त्ताओं ने असेवा ही की है।

मिशनरियों की आलोचना करने का अधिकार उन लोगों को ही हो सकता है जो आदिवासियों के साथ घुलें मिलें और उनकी वास्तव में सेवा करें। और यही नहीं किया गया है।

†गृह-कार्य उपमंत्री (श्रीमती आल्वा) : सभापति महोदय, श्री प्रकाशवीर शास्त्री ने काफी भावुकता से और विशेष रूप से छोटा नागपुर का उल्लेख करके आदिवासियों की अवस्था का उल्लेख किया है। श्री जयपाल सिंह जी ने उनकी सब बातों का उत्तर दे दिया था, मैं भी उनका कुछ उल्लेख करूंगी। उनका कहना है कि ईसाई धर्म प्रचारकों का सरकारी कर्मचारियों से गठजोड़ है वहां जो छात्रवृत्तियां इत्यादि मिलती हैं वह सब ईसाई ही ले जाते हैं।

इस सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि जैसा कि श्री जयपाल सिंह ने बताया है, हमें एक बात अच्छी प्रकार से समझ लेनी चाहिए। वह यह है कि आदिवासियों के कई वर्ग हैं। कुछ पिछड़े हुए और कुछ काफी प्रगतिशील हैं। स्वतन्त्रता प्राप्ति के पूर्व वहां सामूहिक धर्म परिवर्तन की संभावना थी। परन्तु अब हमें यह समझ लेना चाहिए कि वह युग समाप्त हो चुका है। सामूहिक धर्म परिवर्तन का प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता। जो कुछ श्री प्रकाशवीर शास्त्री ने कहा है उससे मैं सहमत नहीं हूं। यद्यपि मैं भी ईसाई मत में विश्वास रखती हूं मैं इस धर्म परिवर्तन को बहुत बुरा समझती हूं। स्वतंत्र भारत में प्रत्येक व्यक्ति को अपने बारे में निर्णय करने की पूरी स्वतन्त्रता है। परन्तु इस प्रकार का निर्णय लेना उस समय चाहिए जब कि व्यक्ति की बुद्धि का विकास हो जाय और उसे ठीक प्रकार से सोचना समझना आ जाये।

मैं यह बता देना चाहती हूं कि आदिवासियों में कुछ शिक्षित हैं और कुछ शिक्षा प्राप्त नहीं कर सकें हैं। कुछ अमीर भी हैं और कुछ गरीब भी। छोटा नागपुर के क्षेत्र के अधिकांश आदिवासी ईसाई हैं और यह भी अस्वाभाविक नहीं कि छात्रवृत्तियां उन्हीं लोगों को दी जाती हैं जो थोड़े बहुत पढ़े लिखे हों। हम पांच प्रतिशत नौकरियों के लिए आदिवासियों के लिए स्थान सुरक्षित रखते हैं,

---

†मूल अंग्रेज़ी में

परन्तु उन पदों के लिए भी समुचित उम्मीदवार उपलब्ध नहीं होते। अतः यह मान लेना गलत होगा कि आदिवासी क्षेत्रों के लिए दिये जाने वाले धन का अधिकांश भाग उन क्षेत्रों के ईसाई लोग ही ले लेते हैं। अथवा गैर ईसाइयों के साथ कोई भेदभाव होता है।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री ने ईसाई धर्म प्रचारकों तथा सरकारी कर्मचारियों के गठबन्धन की बात की है। सरकारी कर्मचारी बहु संख्या में गैर ईसाई हैं। हमें आदिवासियों के बारे में कई साधनों से सूचना उपलब्ध होती है। इसके अतिरिक्त अनुसूचित जातियों अथवा अनुसूचित आदिम जातियों के आयुक्त हैं जो कि अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत करते हैं और सारी स्थिति बराबर सदन के समक्ष आती रहती है। परन्तु यदि कोई माननीय सदस्य इस प्रकार के कोई निश्चित उदाहरण प्रस्तुत करे जिनसे यह सिद्ध हो कि ईसाई धर्म प्रचारकों ने अपने अधिकार क्षेत्र का अतिक्रमण किया है तो सरकार निश्चित रूप में उनकी जांच करेगी। श्री जयपाल सिंह ने भी इस बात पर जोर दिया था।

आदिवासियों की यह भी कठिनाई है कि वे दूर दूर पर्वतीय क्षेत्रों में पड़े रहते हैं और उन्हें अच्छे शिक्षित लोगों का पथ प्रदर्शन प्राप्त नहीं होता। आदिवासियों के कल्याण के लिए कुछ योजनायें निर्धारित की गयी हैं और धन की व्यवस्था की गयी है। सरकार द्वारा इस दिशा में दिये गये धन पर पूरी नजर रखी जाती है। सरकार इस बात की व्यवस्था करती है कि उस धन का उचित प्रकार से उपयोग किया जाय। यदि अनुचित उपयोग की घटनायें हुईं तो सरकार उनकी पूरी जांच करके, कार्यवाही करेगी। शिकायतें तो हमें प्राप्त होती हैं। हस्ताक्षर करके लोगों द्वारा पत्र भेजे जाते हैं परन्तु जब तक भेदभाव सिद्ध न हो जाय तब तक कोई कार्यवाही करना सम्भव नहीं। हमारे पास बहुत से साधन हैं जिनके द्वारा शिकायतों का पूरी तरह परीक्षण किया जा सकता है।

मैं श्री प्रकाशवीर शास्त्री को यह भी बताना चाहती हूं कि उन्हें यह बात याद रखनी चाहिए कि जहां तक अनुसूचित आदिम जातियों का सम्बन्ध है, धर्म परिवर्तन कर लेने पर भी उनकी सुविधायें नहीं छिनती। अनुसूचित जातियों के मामले में चाहे यह हो कि धर्म परिवर्तन से उनकी जाति में ही परिवर्तन हो जाय। अतः इस मामले में धर्म का प्रश्न गौण है। हो सकता है कि व्यक्तिगत आधार पर कोई भेदभाव हो जाता हो। यह देखना तो हमारा कर्तव्य है कि किसी गरीब का अधिकार न समाप्त हो, और हम यह देख रहे हैं। अतः मेरा निवेदन है कि आधे घंटे की चर्चा में श्री प्रकाशवीर ने जो सुझाव दिये हैं उन्हें स्वीकार नहीं किया जा सकता। बिना पूरी जांच किये और भेदभाव स्थापित किये, कोई कार्यवाही नहीं हो सकती।

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का प्रतिवेदन

सतत्तरवां प्रतिवेदन

†**श्री झूलन सिंह** (सीवन) : मैं गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का सतत्तरवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूं।

इसके पश्चात् लोक सभा २ मार्च, १९६१।११ फाल्गुन, १८८२ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

---

†मूल अंग्रेज़ी में

दैनिक संक्षेपिका

[बुधवार १ मार्च, १९६१ / १० फाल्गुन, १८८२ (शक)]

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या	
४२६ भारत पाक रेल सेवा .	११७९—८६
४२७ प्रशिक्षण संस्था .	११८६—८९
४२८ वनस्पति में रंग मिलाना .	११८९—९१
४२९ सड़क परिवहन में डीजल का प्रयोग	११९१—९२
४३० आयुर्वेद	११९२—९३
४३२ एक्सप्रेस डिलीवरी प्रणाली .	११९३—९४
४३३ चावल की खेती की जापानी विधि . .	११९४—९७
४३४ रेलवे में डीजल का प्रयोग	११९७—९९
४३५ देश में सिंचाई सुविधाओं का उपयोग .	११९९—१२०१
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या	
४३१ रेलवे में विद्युतीकरण कार्य	१२०१
४३६ सड़क बोर्ड . .	१२०१—०२
४३७ बाढ़ नियन्त्रण योजनायें .	१२०२—०३
४३८ प्रकाश स्तम्भ .	१२०३
४३९ भारतीय सड़क कांग्रेस . .	१२०३
४४० धनोपार्जन करते हुए अदायगी योजनाओं के अन्तर्गत जहाजों की खरीद .	१२०४
४४१ सहकारिता आन्दोलन	१२०४—०५
४४२ औषधियों के डिब्बों पर नुस्खा छापना	१२०५
४४३ चमत्कारी खाद्य	१२०५—०६
४४४ अमरीकी 'नाइलों'	१२०६

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या	
४४५ राष्ट्रीय बचत प्रमाण पत्र	१२०७
४४६ गैर-अनुसूचित विमान संचालक	१२०७
४४७ भोपाल और जबलपुर के बीच राष्ट्रीय राजपथ	१२०७–०८
४४८ इण्डियन एयर लाइन्स की 'शटल' सेवा	१२०८
४४९ केरल में दारचीनी का बागान	१२०८
४५० रेल सड़क परिवहन में तालमेल	१२०८–०९
४५१ खाद्य उत्पादन	११०९–१०
४५२ हुगली में डूबे जहाज	१२१०
४५३ किराये पर देने के लिये छोटे विमान	१२११
४५४ सब्जी मण्डी स्टेशन पर फल	१२११
४५५ पंचायत राज	१२११
४५६ हल्दिया खड़गपुर रेल सम्पर्क	१२१२
४५७ देश में ग्राम्य जल सम्भरण	१२१२
४५८ परिवहन चालकों को ऋण की सुविधायें	१२१२–१३
४५९ पोलैण्ड से जहाजों की खरीद	१२१३
४६० वाणिज्यिक विपणन दायित्व	१२१३
४६१ संयुक्त राज्य अमरीका से खाद्यान्न का नौवहन	१२१३–१४
४६२ गुन्तूर-विजयवाड़ा लाइन	१२१४
४६३ उर्वरकों का आयात	१२१४
४६४ नई दिल्ली के सफदरजंग हवाई अड्डे के निकट विमान दुर्घटना	१२१५
४६५ अनुपूरक खाद्य	१२१५–१६
४६६ कृषि कार्यक्रम	१२१६–१७
४६७ पश्चिम रेलवे के लोक सम्पर्क अधिकारी के कार्यालय में भ्रष्टाचार	१२१७
४६८ सैलम-बंगलौर और तिन्नेवेल्ली-केप कमोरिन-नगर कोयल-त्रिवेंद्रम रेल सम्पर्क	१२१७
४६९ अन्तर्राष्ट्रीय चीनी परिषद्	१२१७–१८
४७० दिल्ली में जल सम्भरण	१२१८
४७१ अन्तर्देशीय मीन क्षेत्र	१२१८–१९
४७२ मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम	१२१९

	विषय	पृष्ठ
	प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः	
अतारांकित प्रश्न संख्या		
६८४	पंजाब में बीज फार्म . .	१२२०
६८५	शकूरबस्ती में ऊपरी पुल	१२२०
६८६	करनाल में राष्ट्रीय डेरी गवेषणा संस्था	१२२०-२१
६८७	कलकत्ता के चारों ओर सर्कुलर रेलवे	१२२१
६८८	पुरी स्टेशन .	१२२१
६८९	मध्य रेलवे में रिजर्वेशन क्लर्क	१२२२
६९०	सामयिक श्रमिक .	१२२३
६९१	दक्षिण रेलवे के स्टेशनों का विद्युतीकरण	१२२३
६९२	महाराष्ट्र में भूमि को समतल बनाने का कार्य .	१२२३
६९३	बिहार को दिया गया अनाज . .	१२२३-२४
६९४	बिहार में चीनी के कारखाने	१२२४
६९५	पंजाब में परिवार नियोजन केन्द्र	१२२४
६९६	मुर्गी पालन . .	१२२५
६९७	पंजाब में होम्योपैथी तथा आयुर्वेदिक चिकित्सा प्रणाली .	१२२५
६९८	पठानकोट (पंजाब) के गांवों के लिए पीने के पानी की व्यवस्था	१२२५
६९९	जम्मू तथा काश्मीर में सिंचाई की मध्यम परियोजनायें	१२२५
७००	लद्दाख क्षेत्र में जल विद्युत् शक्ति	१२२६
७०१	दक्षिण रेलवे में कर्मचारियों के लिए क्वार्टर . .	१२२६
७०२	रेलवे में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लोगों के लिए पदों का रक्षण . .	१२२६-२७
७०३	संयुक्त सहकारी कृषि समितियां .	१२२७
७०४	उत्तर पदेश में सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय	१२२७-२८
७०५	उत्तर प्रदेश में वन विकास	१२२८
७०६	टेलीफोन के कनेक्शन्स	१२२८
७०८	कन्टाभंजी स्टेशन .	१२२८-२९
७०९	उड़ीसा सर्कल में सब-पोस्ट आफिस . .	१२२९
७१०	उड़ीसा में विभागातिरिक्त ब्रांच पोस्ट आफिस	१२२९
७११	टेलीफोन बिल .	१२३०
७१२	अच्छी नस्ल के ढोरों और मुर्गियों का पालन	१२३०
७१३	उड़ीसा में पशु रोग की रोकथाम	१२३०-३१

विषय पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—**क्रमशः**

अतारांकित प्रश्न संख्या

७१४	उड़ीसा में वन्य पशु	१२३१–३२
७१५	मछली पालन के लिए उड़ीसा को सहायता	१२३२–३३
७१६	उत्तर प्रदेश में भू-संरक्षण	१२३३–३४
७१७	उत्तर प्रदेश में क्षयरोग की रोकथाम	१२३४
७१८	राजस्थान को आवंटित लोहा तथा इस्पात	१२३४–३५
७१९	पश्चिम रेलवे में भ्रष्टाचार निरोधक संगठन	१२३५
७२०	राजस्थान में बाढ़ नियन्त्रण	१२३६
७२१	पश्चिम रेलवे में सहकारी समितियां	१२३६
७२२	पश्चिम रेलवे में हड़ताल	१२३६–३७
७२३	पदाधिकारियों का प्रशिक्षण	१२३७
७२४	कोयला क्षेत्र में नई रेलवे लाइनें	१२३७–३८
७२५	बंगलौर में आयोजित सिंचाई तथा विद्युत् गोष्ठी	१२३८
७२६	कृषि प्रशासन समिति	१२३८
७२७	रींगस-डिडवाना लाइन	१२३८
७२८	भारत से पशुओं का निर्यात	१२३९–४०
७२९	सारडीन मछलियां पकड़ना	१२४०
७३०	माल-डिब्बे	१२४०–४१
७३१	पंजाब में बिजली का विकास	१२४१
७३२	हिमाचल प्रदेश के जंगली जानवर	१२४१–४२
७३३	हिमाचल प्रदेश का आखेट विभाग	१२४२
७३४	हिमाचल प्रदेश के कनौर जिले में सिंचाई	११४२–४३
७३५	साग-सब्जियां	१२४३
७३६	कृषि औजार	१२४३–४४
७३७	राज्यों में दुग्ध बोर्ड	१२४४
७३८	बम्बई बन्दरगाह में पाकिस्तानी जहाज में आग लग जाना	११४४–४५
७३९	दन्त चिकित्सक	१२४५
७४०	त्रिपुरा में डाक घर	१२४५

	विषय	पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

अतारांकित
प्रश्न संख्या

७४१	कालका शिमला लाइन पर रेल का किराया	१२४५
७४२	गोविन्दनगर कानपुर के पास नया स्टेशन	१२४५–४६
७४३	बड़ा डाक घर, कानपुर	१२४६
७४४	कानपुर में चेस्ट हास्पिटल	१२४६
७४५	डाक तथा तार का शिकायत विभाग	१२४६–४७
७४६	जिला विकास बोर्ड	१२४७
७४७	राष्ट्रीय विस्तार सेवा	१२४७–४८
७४८	राष्ट्रीय विकास परिषद् के अनुदेश	१२४८
७४९	डाकखाना बचत बैंक सुविधायें	१२४८–४९
७५०	गांवों में बिजली लगाना	१२४९
७५१	जिला डोडा (जम्मू और काश्मीर) में टेलीफोन	११४९–५०
७५२	जिला डोडा (जम्मू और काश्मीर) में डाक सेवा	१२५०
७५३	किराल-राजेवाड़ी स्टेशन (मध्य रेलवे)	१२५०
७५४	रेलवे मन्त्री के साथ मुख्य मन्त्रियों का सम्मेलन	१२५१
७५५	दिल्ली दूध योजना	१२५१
७५६	दामोदर घाटी निगम के मुख्यालय का हटाया जाना	१२५२
७५७	रेलवे प्रविधिक प्रशिक्षण स्कूल	१२५२
७५८	विनयनगर में काँजी हाउस	१२५२–५३
७५९	भूकम्प सम्बन्धी समिति	१२५३
७६०	दिल्ली में अनर्ह चिकित्सक	१२५३
७६१	चारे का सम्भरण	१२५३–५४
७६२	रेल के डिब्बों में विज्ञापन	१२५४
७६३	खाद्यान्न का भण्डार	१२५५–५६
७६४	राष्ट्रीय राजपथ संख्या २६	१२५६
७६५	दमदम हवाई अड्डा	१२५६–५७
७६६	हुक्के का तम्बाखू	१२५७
७६७	घी और खाद्यान्नों में मिलावट	१२५७
७६८	कपास का उत्पादन	१२५८
७६९	चीनी का सहकारी कारखाना	११५८
७७०	कारखानों में चीनी की 'रकवरी'	१२५९

विषय पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर--क्रमशः

अतारांकित

प्रश्न संख्या

७७१ उत्तरी प्रादेशिक कृषि समिति . . . १२५९
७७२ सफेद शेर . . . १२५९
७७३ क्वाशिओरकोर सिन्ड्रोम रोग . . . १२६०
७७४ रेलवे की तापीय क्षमता . . . १२६१
७७५ रेलवे डाक सेवा तथा डाकघरों के निरीक्षक . . . १२६१–६२
७७६ रबी आन्दोलन . . . १२६२–६३
७७७ खरीफ आन्दोलन, १९६० . . . १२६३
७७९ सरहिन्द नंगल सेक्शन पर रेलवे आय . . . १२६३–६४
७८० दीवा-पनवेल-यूरन रेलवे लाइन का निर्माण . . . १२६४
७८१ बरहानी में सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय . . . १२६४
७८२ डाकखाना बचत बैंक के खाते . . . १२६४–६५
७८३ टेलीफोन राजस्व लेखा कार्यालय . . . १२६५–६६
७८४ लकड़ी का लाना ले जाना . . . १२६६
७८५ डाक व तार विभाग के क्वार्टर . . . १२६६–६७
७८६ डाक व तार विभाग के क्वार्टर . . . १२६७–६८
७८७ मकान बनाने के लिये ऋण . . . १२६८
७८८ दिल्ली में भूमि पर अनधिकृत कब्जा . . . १२६९
७८९ दिल्ली में पंचायतें . . . १२६९
७९० पश्चिम रेलवे पर यात्रियों के लिए विशेष रेलगाड़ियां . . . १२६९–७०
७९१ रेंड बांध परियोजना . . . १२७०
७९२ लोदी कालोनी और डिफेंस कालोनी में सड़कें . . . १२७०
७९३ रेल मार्ग के नवीकरण का कार्यक्रम . . . १२७१
७९४ रेलवे सुरक्षा बल के कर्मचारियों को नौकरी से अलग करना . . . १२७१
७९५ केरज वर्कशाप, आलम बाग, लखनऊ . . . १२७१
७९६ पूर्वोत्तर रेलवे के टिकट चैकरों की पदोन्नति . . . १२७२
७९७ प्रथम और द्वितीय श्रेणी के कर्मचारियों की पदोन्नति और स्थानान्तरण . . . १२७२
७९८ सरदार नगर तक रेलवे लाइन . . . १२७२–७३

विषय	पृष्ठ
सभा पटल पर रखे गये पत्र	१२७३

निम्नलिखित पत्र टेबल पर रखे गये :—

(१) राष्ट्रीय राजपथ एक्ट, १९५६ की धारा १० के अन्तर्गत दिनांक १७ दिसम्बर, १९६० की अधिसूचना संख्या एस० ओ० ३०१० की एक प्रति ।

(२) अत्यावश्यक पण्य एक्ट, १९५५ की धारा ३ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत दिनांक ३१ दिसम्बर, १९६० की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १५६१ में प्रकाशित रासायनिक उर्वरक (लाने ले जाने पर नियन्त्रण) आदेश, १९६० की एक प्रति ।

राज्य सभा से संदेश १२७३

सचिव ने राज्य-सभा से प्राप्त एक सन्देश की सूचना दी कि राज्य-सभा ने २७ फरवरी, १९६१ की अपनी बैठक में दिल्ली दूकानें और प्रतिष्ठान (संशोधन) बिल, १९६१ को पास कर दिया है ।

राज्य सभा द्वारा पारित रूप में विधेयक—सभा-पटल पर रखा गया . १२७४

सचिव ने राज्य सभा द्वारा पारित किये गये रूप में दिल्ली दूकानों और प्रतिष्ठान (संशोधन) विधेयक, १९६१ को सभा पटल पर रखा ।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना . . १२७४—७६

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही ने उच्चतम न्यायालय के निर्णय के बावजूद भी बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय के कुछ प्राध्यापकों के फिर से बहाल न किये जाने की ओर शिक्षा मन्त्री का ध्यान दिलाया ।

शिक्षा मन्त्री (डा० का० ला० श्रीमाली) ने उस सम्बन्ध में एक वक्तव्य दिया और उसकी एक प्रति सभा-पटल पर भी रखी ।

सदस्य द्वारा त्याग-पत्र १२७६

अध्यक्ष महोदय ने लोक-सभा को सूचित किया कि श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह ने २८ फरवरी, १९६१ से लोक-सभा की सदस्यता से त्याग-पत्र दे दिया है ।

मंत्री द्वारा वक्तव्य . . . . १२७६—७७

परिवहन तथा संचार मन्त्री (डा० प० सुब्बारायन) ने समाचार पत्रों को विदेश भेजने के बारे में तारांकित प्रश्न संख्या ९०८ पर श्री ई० वी० के० सम्पत द्वारा १४ दिसम्बर, १९६० को पूछे गये अनुपूरक प्रश्नों के उत्तरों को शुद्ध करने के लिये एक वक्तव्य दिया ।

विधेयक पारित किया गया १२७७

वित्त उपमन्त्री (श्री ब० रा० भगत) द्वारा विनियोग विधेयक, १९६१ पर विचार करने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ । खण्डवार विचार के उपरान्त विधेयक पारित किया गया ।

विषय पृष्ठ

आय व्ययक (रेलवे), १९६१-६२—सामान्य चर्चा . . . १२७७—१३०२

वर्ष १९६१-६२ के आय व्ययक (रेलवे) पर सामान्य चर्चा जारी रही। चर्चा समाप्त नहीं हुई।

आधे घंटे की चर्चा . . . . . . १३०२—०७

श्री प्रकाशवीर शास्त्री ने आदिवासियों के बारे में अतारांकित प्रश्न संख्या १४५८ के ७ दिसम्बर, १९६० को दिये गये उत्तर से उत्पन्न होने वाली बातों पर आधे घंटे की चर्चा उठायी।

गृह-कार्य उपमन्त्री (श्रीमती वायलेट आल्वा) ने वाद-विवाद का उत्तर दिया।

गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का प्रतिवेदन . १३०७

सतत्तरवां प्रतिवेदन प्रस्तुत हुआ।

गुरूवार मार्च २, १९६१। फाल्गुन ११, १८८२ (शक) के लिये कार्यावलि

रेलवे आयव्यय (१९६१-६२) पर आगे सामान्य चर्चा।

GMGIPND—LS III—2124 (Ai) LSD—28-3-61—125