

लोक-सभा वाद-विवाद

द्वितीय माला

खण्ड ६२, १९६२/१८८४ (शक)

[२७ मार्च से ३० मार्च, १९६२/६ सत्र से ९ सत्र, १८८४ (शक)]

2nd Lok Sabha



Chamber Fumigated. 14/5/62

सोलहवां सत्र, १९६२/१८८४ (शक)

(खण्ड ६२ में अंक ११ से १४ तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय,
नई दिल्ली

विषय-सूची

[द्वितीय भाग, खण्ड ६२—अंक ११ से १४—२७ से ३० मार्च, १९६२ / ६ से ९ चैत्र,
१८८४ (शक)]

अंक ११—मंगलवार, २७ मार्च, १९६२ / ६ चैत्र, १८८४ शक

	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या २२२, २२४, २२७ से २२९, २३१, २४२, २३२ से २३५, २४० और २३६	८१३—३३
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या २२३, २२५, २२६, २३०, २३७ से २३९, २४१ और २४३ से २४६	८३३—३७
अतारांकित प्रश्न संख्या ३३६ से ३७६	८३८—५७
स्थगन प्रस्ताव और विशेषाधिकार का प्रश्न —	
तेल कम्पनियों के साथ करार	८५७—५९
अवलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना —	
उद्यान विभाग के कर्मचारियों की छंटनी	८६०—६१
सभा पटल पर रखे गये पत्र	८६१—६२
प्राक्कलन समिति—	
एक सौ तिरेसठवां, एक सौ चौसठवां और एक सौ इक्यावनवां प्रतिवेदन ।	८६२
लोक-लेखा समिति—	
बयालीसवां प्रतिवेदन	८६२
लाभ पदों सम्बन्धी संयुक्त समिति —	
पांचवां प्रतिवेदन	८६३
रेलवे आय-व्ययक—सामान्य चर्चा	८६३—७८
लेखानुदानों की मांगों—(रेलवे) १९६२-६३	८७८—८८
विनियोग (रेलवे) लेखानुदान विधेयक, १९६२	८८८—८९

पुरःस्थापित और पारित ।

विषय	पृष्ठ
अधिवक्ता (संशोधन) विधेयक विचार करने का प्रस्ताव ।	८८६—८८२
दैनिक संक्षेपिका	८८३—८७
—	
अंक, १२— बुधवार, २८ मार्च, १९६२ / ७ चैत्र, १८८४ (शक)	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
तारांकित प्रश्न संख्या २४७, २५०, २४८, २४९, २५१, २५३, २५४, २५६ से २५८ और २६१ से २६७	८८९—८२२
प्रश्नों के लिखित उत्तर —	
तारांकित प्रश्न संख्या २५२, २५५, २५६, २६० और २६८ से २७२	८२२—२५
अतारांकित प्रश्न संख्या ३७७ से ४४२ और ४४४ से ४५४	८२५—५८
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
कीर्त्तागुडियम में कोयला खनिकों के बीच हुआ कथित झगड़ा	६५८
सभा पटल पर रखे गये पत्र	६५९—६०
याचिका समिति	६६०—११
पन्द्रहवां प्रतिवेदन और कार्यवाही सारांश ।	
राज्य सभा से संदेश	६६१
प्राक्कलन समिति—	
एक सौ पैंसठवां और एक सौ छियासठवां प्रतिवेदन	
अधिवक्ता (संशोधन) विधेयक	६६१—७१
विचार करने का प्रस्ताव ।	
खंड २ से ५ और १ ।	
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	
विमान निगम (संशोधन) विधेयक	६७१—८२
राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विचार करने का प्रस्ताव ।	
हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड के वार्षिक प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव	६८२—६०
भारतीय उत्तराधिकार (संशोधन) विधेयक	६६०—६२
राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में पारित करने का प्रस्ताव ।	
खंड २ से ४ और १ ।	
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव ।	
दैनिक संक्षेपिका	६६३—६६६

अंक, १३—गुरुवार, २६ मार्च, १९६२ / ८ चैत्र, १८८४ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या २७३, २७४, २७७ से २७९, २८१ से २८४, २८६ २८७, २८९, २९० और २९६—क	१००१—२३
--	---------

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या २७५, २७६, २८०, २८५, २८८, २९१ से २९६ और २९७ से २९९	१०२७—३२
अतारांकित प्रश्न संख्या ४५५ से ४६६ और ४६६—क	१०३३—५४
अल्प सूचना प्रश्न संख्या ३	१०५४

स्थगन प्रस्ताव—

भारतीय राज्य क्षेत्र पर पाकिस्तानी सैनिकों द्वारा कथित बलपूर्वक कब्जा सभा पटल पर रखे गये पत्र	१०५४—५५ १०५६
--	-----------------

हिन्दू विवाह (संशोधन) विधेयक—

रायें	१०५६
-------	------

गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों और संकल्पों संबंधी समिति—

कार्यवाही सारांश	१०५६
------------------	------

सरकारी आश्वासनों संबंधी समिति—

कार्यवाही सारांश और दूसरा प्रतिवेदन	१०५६
-------------------------------------	------

प्रश्नोत्तर समिति—

एक सौ तिरेपनवां, एक सौ सड़सठवां और एक सौ अड़सठवां प्रतिवेदन	१०५७
---	------

लोक लेखा समिति—

तैतालीसवां प्रतिवेदन	१०५७
----------------------	------

सदस्य द्वारा त्याग पत्र	१०५७
-------------------------	------

विमान निगम (संशोधन) विधेयक—

राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विचार करने का प्रस्ताव	१०५७—६९, १०७२—८०
---	------------------

खंड २ से ८ और १	१०७२—७७
-----------------	---------

पारित करने का प्रस्ताव	१०७८—८०
------------------------	---------

हिन्दी साहित्य सम्मेलन विधेयक—

राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विचार करने का प्रस्ताव	१०६७—७२, १०८०—९३
---	------------------

दैनिक संक्षेपिका	१०९४—९८
------------------	---------

अंक १४—शुक्रवार, ३० मार्च, १९६२ / ६ चैत्र, १८८४ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३०१, ३०२, ३०४ से ३११, ३१२—क ३१३ से ३१५

और ३१५—क १०९९—११२२

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ४ से ६ ११२३—२८

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३००, ३०३, ३१२ और ३१६ से ३२१ ११२८—३१

अतारांकित प्रश्न संख्या ४९७ से ५२० ११३२—४०

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना ११४१—४२

१. गोआ के प्रशासन में कथित त्रुटियां और बेरोजगारी ११४१—४२

२. बोनस आयोग ११४२

३. टिड्डी दल का आक्रमण ११४२

४. असम के तेल क्षेत्रों में कथित हड़ताल ११४२

सभा पटल पर रखे गये पत्र ११४२—४४

प्राक्कलन समिति—]

कार्यवाही सारांश ११४४—४५

राज्य-सभा से सन्देश ११४५—४६

लोह अयस्क खान श्रमिक कल्याण उपकार विधेयक पर वादविवाद के उत्तर में
शुद्धि ११४६

हिन्दी साहित्य सम्मेलन ११४६—७४

राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विचार करने का प्रस्ताव ११४६—७२

खंड २ से १९ और १ ११७२—७४

पारित करने का प्रस्ताव ११७४

विश्वविद्यालय के विद्यार्थियों द्वारा समाज सेवा के बारे में संकल्प अस्वीकृत ११७४—७७

भवनों, स्कूलों आदि के नाम के बारे में संकल्प—वापस लिया गया ११७७—८७

राष्ट्रीय एकता दिवस के बारे में संकल्प—वापस लिया गया ११८७—९८

चलचित्र उद्योग के राष्ट्रीयकरण के बारे में संकल्प वापस लिया गया ११९८—१२०१

पिछड़ेपन की कसौटी के बारे में संकल्प १२०१—०२

विदाई भाषण १२०४—०६

दैनिक संक्षेपिका १२०७—१३

सोलहवें सत्र का कार्यवाही संक्षेप १२१३

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

लोक सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

बुधवार, २८ मार्च, १९६२

७ चैत्र, १८८४ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न संख्या २४७

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : यदि आप अनुमति दें तो मैं प्रश्न संख्या २५० का भी उत्तर दे दूँ क्योंकि वह इसी विषय के बारे में है।

†श्री दी० चं० शर्मा : मेरे प्रश्न का उत्तर अलग से दिया जाये।

†श्री अ० म० थामस : जी, हाँ।

अमरीका को चीनी का निर्यात

†*२४७. श्री प्र० गं० देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नवम्बर, १९६१ से मार्च, १९६२ में अब तक की अवधि में अमरीका को निर्यात के लिये कितनी चीनी दी गयी; और

(ख) अब तक कितनी चीनी का निर्यात किया जा चुका है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). अमरीका की सरकार ने जितना कोटा मंजूर किया हो उतनी मात्रा का निर्यात उसे किया जा सकता है। नवम्बर, १९६१ से मार्च, १९६२ तक ४६,१०६ मीट्रिक टन चीनी का जहाज द्वारा अमेरीका को निर्यात किया गया और इतना ही कोटा निर्यात के लिये उपलब्ध था।

†अध्यक्ष महोदय : ऐसा प्रतीत होता है कि माननीय सदस्य श्री दी० चं० शर्मा ने अध्यक्ष का दायित्व अपने ऊपर ले लिया है। यह बात पीठासीन व्यक्ति द्वारा तय की जानी होती है।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री दी० चं० शर्मा : मेरा सुझाव यह था कि मेरे प्रश्न २५० का उत्तर अलग से दिया जाये क्योंकि अन्यथा पूरक प्रश्न पूछने की गुंजाइश कम रह जाती है।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य मंत्री महोदय को नहीं रोक सकते। उन्हें मुझ से पूछना चाहिये।

†श्री दी० चं० शर्मा : मैं ने तो आप से निवेदन ही किया है।

†अध्यक्ष महोदय : मैं श्री दी० चं० शर्मा को प्रश्न पूछने का अवसर दूंगा। जब किन्हीं दो प्रश्नों का उत्तर एकसाथ दिया जा सकता है तो मैं एक ही प्रश्न की क्यों अनुमति दूँ। प्रश्न संख्या २५० का भी उत्तर दिया जाये।

चीनी का निर्यात

†*२५०. श्री दी० चं० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) देश में वर्ष १९६१-६२ में अब तक चीनी का कुल कितना उत्पादन हुआ; ,
(ख) इस समय देश में कितनी चीनी फालतू है;

(ग) फालतू चीनी का निर्यात करने के लिये क्या व्यवस्था की गयी है और उन देशों के क्या नाम हैं जिनको यह निर्यात की जायेगी और उन में से प्रत्येक को कितनी मात्रा का निर्यात किया जायेगा; और

(घ) चीनी के निर्यात से कितनी आय अथवा विदेशी मुद्रा मिलने का अनुमान है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) १९६१-६२ में १५-३-१९६२ तक १८.५७ लाख मीट्रिक टन चीनी का उत्पादन हुआ।

(ख) अनुमान है कि १९६१-६२ (नवम्बर-अक्टूबर) के चीनी वर्ष के अन्त में सामान्य आवश्यकता का उपबन्ध करने के बाद लगभग ११ लाख मीट्रिक टन चीनी फालतू रहेगी।

(ग) और (घ). फालतू चीनी के निर्यात के लिये इंडियन शुगर मिल्स एसोसियेशन के जरिये व्यवस्था कर ली गयी है। एसोसियेशन ने १९६१ में अब तक निम्नलिखित देशों को ७५,७८५ मीट्रिक टन चीनी बेची है। चीनी की बिक्री जारी है।

	मीट्रिक टन
(१) अमरीका	२,५४०
(२) कनाडा	७१,१२०
(३) मध्य-पूर्व देश	२,१२५
	<hr/>
कुल	७५,७८५
	<hr/>

चीनी की उक्त बिक्री से लगभग २.६८ करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा प्राप्त हो सकेगी।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री प्र० गं० देव : चीनी मिलों को इस निर्यात के लिये कुल कितनी सहायता दी गई है ?

†श्री अ० म० थामस : जैसा कि मैं कह चुका हूँ, १९६१ में अमरीका को १.४८ मीट्रिक टन चीनी का निर्यात किया गया था। हमें ३.२६ करोड़ रुपये की सहायता देनी पड़ी है जबकि इस निर्यात से हमें ७.६ करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा प्राप्त हुई है।

†श्री प्र० गं० देव उठे—

†अध्यक्ष महोदय : जब दो प्रश्नों का उत्तर एक साथ दिया जाये तो माननीय सदस्यों को दोनों के बारे में पूरक प्रश्न पूछने चाहियें। यह न हो कि कोई सदस्य अभी प्रश्न न पूछकर बाद में यह दलील दें कि उन्होंने सभी पूरक प्रश्न नहीं पूछे थे।

†श्री प्र० गं० देव : क्या सरकार चीनी के उत्पादन में १० प्रतिशत कटौती करने के बाद भी निर्यात होने देगी ?

†श्री अ० म० थामस : मैं बता चुका हूँ कि ११ लाख मीट्रिक टन चीनी फालतू रहेगी इसलिये निर्यात के लिये भी पर्याप्त चीनी रहेगी।

†श्री दी० चं० शर्मा : इस बात को देखते हुए कि देश में फालतू चीनी है क्या मंत्री महोदय देश में खपने वाली चीनी के दाम घटाने के लिये कोई कार्यवाही कर रहे हैं ?

†श्री अ० म० थामस : सभा में कई बार यह बताया गया है कि चीनी के दाम का सम्बन्ध गन्ने के मूल्य से है। जब तक गन्ने का मूल्य पर्याप्त रूप से घटाया न जाये तब तक चीनी के दाम कम होने की गुंजाइश कम है।

†श्री दी० चं० शर्मा : क्या अगले वर्ष चीनी का इतना ही उत्पादन होने दिया जायेगा या कि उत्पादन इससे अधिक होने के आसार हैं ?

†श्री अ० म० थामस : हम चाहते तो हैं कि अगले वर्ष उत्पादन इस वर्ष जितना ही हो।

डा० गोविन्द दास : अभी मंत्री जी ने बताया कि हमारे यहां कितनी अतिरिक्त शक्कर रहने वाली है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि जिन देशों को यह शक्कर जाने वाली है, क्या उनके सिवा भी कुछ अन्य देशों से बात-चीत चल रही है। अगर चल रही है, तो किन देशों से और क्या यह आशा की जा सकती है कि हमारे यहां की आवश्यकता को पूरा करने के बाद जितनी शक्कर रहेगी, वह पूरी की पूरी बाहर भेजी जा सकेगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : जिन देशों से दाम अच्छे मिलेंगे, उनको यह शक्कर बेची जायेगी। इस वक्त पांच सात देशों से बात-चीत चल रही है और शायद उनसे ऐसे रेट मिलेंगे, जो कि हमारी दृष्टि से उचित हों। यह बात तो इस पर आधारित है कि कितने रेट्स मिलेंगे। शूगर में कुछ पालिटिक्स नहीं है।

†श्री त्यागी : भारत में चीनी के उत्पादन की लागत अन्य देशों से ज्यादा क्यों है और उसे घटाने के लिये सरकार क्या कदम उठा रही है ?

†श्री स० का० पाटिल : संसार में कहीं भी चीनी उस दाम पर नहीं बेची जाती जो उसकी उत्पादन की लागत हो। प्रायः सभी जगह सहायता दी जाती है। मेरा ख्याल है कि आंकड़ों की भी तुलना नहीं की जा सकती। कहा जाता है कि भारत में उत्पादन की लागत बहुत ज्यादा

है। इस देश का गन्ने का प्रति एकड़ उत्पादन हवाई, इन्डोनेशिया या फार्मोसा जैसे देशों की तुलना में बहुत कम है जिससे उत्पादन की लागत ज्यादा प्रतीत होती है। अन्यथा इसका कोई और कारण नहीं है।

श्री त्यागी : क्या मैं यह मान कर चलूँ कि अमरीका में चीनी सस्ते दामों पर इसलिये बेची जाती है कि वहाँ सरकार चीनी के लिये आर्थिक सहायता प्रदान करती है ?

श्री अ० म० थामस : अमरीका में चीनी के मूल्यों पर इस कारण नियंत्रण रहता है कि वहाँ आयात पर नियंत्रण रहता है। उत्पादक के हितों की रक्षा के लिये चीनी के दाम अधिक रखे जाते हैं।

श्री त्यागी : क्या अमरीका में चीनी के उत्पादन की प्रति मन या प्रति टन लागत भारत की निम्नत कम नहीं है ?

श्री स० का० पाटिल : हो सकता है वह कुछ कम हो। मैं निश्चित रूप से नहीं कह सकता। उत्पादन की लागत कम होने का कारण यह है कि जबकि हवाई और प्युअर्टो रिको में गन्ने का प्रति एकड़ उत्पादन ६० से लेकर ८० टन है जबकि हमारी औसत १६ से लेकर १८ टन है। इस से काफी फर्क पड़ता है।

श्री रघुनाथ सिंह : चीनी के निर्यात से कितनी विदेशी मुद्रा प्राप्त हुई ?

श्री अ० म० थामस : जैसा कि मैं कह चुका हूँ, हमें लगभग १५ करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा प्राप्त हुई है।

श्री इन्द्रजीतलाल मल्होत्रा : क्या सरकार ने यह जानने की कोशिश की है कि अमरीका में भारत से आयात की गई चीनी वहाँ अन्य देशों से आयात की गई चीनी की तुलना में कौसी है ?

श्री अ० म० थामस : हमारी चीनी की किस्म काफी अच्छी है।

श्री हेडा : चूँकि हमारे यहाँ उत्पादन की लागत ज्यादा है इसलिये हम न तो देश में चीनी की खपत बढ़ा सकते हैं न निर्यात ही बढ़ा सकते हैं। पिछले वर्ष की ११ लाख टन फालतू चीनी, जो इस वर्ष के उत्पादन के अलावा है, को खपाने के लिये सरकार ने कौन सा दूरगामी कार्यक्रम बनाया है ?

श्री स० का० पाटिल : इस वर्ष के उत्पादन के सही आंकड़े अभी देना सम्भव नहीं है। किन्तु १० प्रतिशत की कटौती आदि के फलस्वरूप इस वर्ष का उत्पादन पिछले वर्ष से लगभग २ लाख टन कम होगा। जब तक उत्पादन-शुल्क न घटाया जाये तब तक देश में चीनी के दाम कम नहीं किये जा सकते। वाणिज्यिक सौदे आदि के लिये मूल्य कम हो सकते हैं किन्तु जब तक उत्पादन-शुल्क घटाया न जाये तब तक चीनी के दाम में कोई खास कम की गुंजाइश नहीं है।

जहाँ तक अन्य देशों में हमारी चीनी के दामों का सम्बन्ध है, वे विश्व बाजार की स्थिति से प्रभावित होते हैं गौ कि हमें राष्ट्रमंडलीय देशों में, जहाँ हमें कुछ लाभ मिलता है, चीनी के अच्छे दाम मिल जाते हैं। इन सभी तरीकों को काम में लाया जाता है। हमारा ख्याल है कि चीनी के उत्पादन को घटाने की नीति जारी रखी जाये जैसाकि हम ने किया है, तो संभवतः सालभर बाद स्थिति में काफी सुधार हो जायेगा।

†श्री बजरज सिंह : माननीय मंत्री के इस सब कथन के बावजूद ऐसा प्रतीत होता है कि इस वर्ष के अन्त में हमारे पास २० लाख टन फालतू चीनी रहेगी। यह सारी की सारी चीनी निर्यात नहीं की जा सकती जैसी कि भारत सरकार को उम्मीद है। देश में चीनी की खपत बढ़ाने के लिये सरकार क्या सक्रिय कदम उठाने जा रही है? क्या सरकार कोई ऐसे सक्रिय कदम उठाने का सोच रही है ताकि उपभोक्ता को कम से कम २५ प्रतिशत कम दाम पर चीनी उपलब्ध हो सके?

†श्री स० का० पाटिल : इस वर्ष का स्टॉक २० लाख टन नहीं होगा जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा है। यह स्टॉक लगभग ११ लाख टन होगा। हम इसे कम करने की कोशिश कर रहे हैं। निर्यात के फलस्वरूप स्टॉक और भी कम हो जायेगा। सम्भव है कि स्टॉक की स्थिति संतोषजनक रहे—इस मायने में कि स्टॉक आज की निस्वत कम रहेगा। जहां तक आन्तरिक खपत का सम्बन्ध है, उसे तेजी से बढ़ाने का ख्याल गलत है क्योंकि ऐसा करने से नुकसान हो सकता है। खपत धीरे-धीरे बढ़ाना चाहिये अन्यथा गुड़, खण्डसारी आदि की खपत पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। चीनी की समग्र अर्थ-व्यवस्था समेकित है। उसके किसी विशेष पहलू को तेजी से इस प्रकार न बदल दिया जाये कि अन्य पहलुओं पर प्रतिकूल प्रभाव पड़े।

†श्री तिममय्या : देश में फालतू चीनी है और नये कारखाने भी खुल रहे हैं। क्या भविष्य में चीनी के उत्पादन की लागत कम करने की कोई गुंजाइश है जिससे कि चीनी सस्ते दामों पर मिल सके?

†श्री स० का० पाटिल : जहां तक नये कारखानों के खुलने का सवाल है हमने उन पर अब तक कोई रोक नहीं लगाई है। हम ऐसा नियम नहीं बना सकते कि जिस किसी राज्य में प्रति एकड़ उत्पादन अच्छा होने वाला हो वहां लाइसेंस देना सदा के लिये बन्द कर दिया जायेगा। हमें स्थिति का सन्तुलन करना पड़ता है। यदि अनुकूल स्थिति उत्पन्न होती है तो लाइसेंस दिये ही जायेंगे।

†श्री पु० र० पटेल : इस बात को देखते हुए कि हम अपने कारखानों को सहायता दे रहे हैं और अपनी चीनी अन्य देशों को कम दामों पर बेच रहे हैं क्या भारत सरकार ने देश के उपभोक्ताओं को सहायता देने और कम दामों पर चीनी देने के प्रश्न पर विचार किया है?

†श्री स० का० पाटिल : चीनी एक ऐसी चीज है कि यदि उसके निर्यात से हमें विदेशी मुद्रा मिल सकती हो तो उसका निर्यात बढ़ाना हमारा कर्तव्य हो जाता है। हम जो कुछ पैदा करें उसे हम खपा लें यह आवश्यक नहीं। इस तरह की अर्थ-व्यवस्था उचित नहीं है।

†श्री हेडा : प्रश्न यह है कि आन्तरिक खपत को बढ़ाने के लिये क्या उत्पादन-शुल्क घटाने का कोई प्रस्ताव है?

†श्री स० का० पाटिल : यह बड़ा नाजुक सवाल है और माननीय सदस्य तो जानने ही हैं कि यदि मैं कुछ भी कहता हूं तो भावों में उतार-चढ़ाव होगा। मेरा ख्याल है कि ये काम करने से पहले उन पर चर्चा करना देश हित में न होगा।

डीजल से चलने वाले चार इंजन वाले रेलवे इंजन

†*२४८. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इंग्लैंड की राल्स रायस, लिमिटेड के चीफ़ एक्जीक्यूटिव ने हाल ही में भारत का दौरा किया था और रेलवे बोर्ड के साथ यह पता लगाने के लिये बात-चीत की थी कि उपरोक्त फर्म जिन चार इंजन वाले रेल इंजनों का निर्माण करने वाली है उनके भारत को निर्यात की क्या सम्भावनाएं हैं; और

(ख) यदि हां, तो बात-चीत का व्योरा क्या है और उसके क्या निष्कर्ष निकले हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) राल्स रायस के चीफ़ एक्जीक्यूटिव गत मास भारत आये थे किन्तु उपरोक्त विषय पर कोई चर्चा नहीं हुई।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†श्रीमती इला पालचौधरी : क्या चार इंजन वाले रेल इंजनों के आयात के बारे में कोई चर्चा नहीं हुई और क्या इन इंजनों को भारत में हमारे कारखानों में बनाने के बारे में कोई चर्चा हुई है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : जी, हां। इस बात पर चर्चा हुई है कि क्या वे भारत में राल्स रायस इंजन बना सकते हैं। उन्होंने एक योजना प्रस्तुत की है जो हमारे विभागों के विचाराधीन है।

†श्रीमती इला पालचौधरी : ये इंजन दो इंजन वाले इंजनों से, जो यहां बन रहे हैं, कितने सस्ते होंगे ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : मुझे खेद है कि मेरे पास यह व्योरा नहीं है।

हवाई जहाज से पर्चे का गिराया जाना

†*२४९. श्री अ० क० गोपालन : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फरवरी, १९६२ में निर्वाचनों के सम्बन्ध में हवाई जहाज से पर्चे आदि गिराये जाने के लिये किसी व्यक्ति ने या राजनीतिक दल ने इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के किसी जहाज को भाड़े पर लिया था; और

(ख) यदि हां, तो उसका व्योरा क्या है ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†श्री अ० क० गोपालन : क्या सरकार के ध्यान में यह बात आई है कि कुछ लोगो ने पर्चे आदि गिराने के लिये हवाई जहाज काम में लाये हैं और यदि हां, तो वे कौन हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : एयर इंडिया या इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन ?

†श्री अ० क० गोपालन : जी, नहीं।

†अध्यक्ष महोदय : किन लोगों ने हवाई जहाज काम में लाये ?

†श्री अ० क० गोपालन : निजी हवाई जहाजों से।

†अध्यक्ष महोदय : निजी हवाई जहाजों के बारे में मन्त्री महोदय क्या कह सकते हैं। उनसे केवल उनके अपने विभाग के बारे में पूछा जा सकता है।

हावड़ा-खड़गपुर सेक्शन पर बिजली से रेलें चलाना

†*२५१. श्री स० चं० सामन्त : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण-पूर्व रेलवे के हावड़ा-खड़गपुर सेक्शन का विद्युतीकरण कब किया जायेगा ;

(ख) अब तक क्या प्राथमिक कार्य किये गये हैं और क्या कार्य जल्दी ही किये जायेंगे; और

(ग) इस सेक्शन पर किन स्टेशनों का विद्युतीकरण के लिये नव-निर्माण किया जा चुका है ?

†रेलवे उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). लाइन के ऊपर पदचारी पुल तथा सड़क के पुल की ऊंचाई बढ़ाना तथा रेलमार्ग की स्थिति में परिवर्तन जैसे असैनिक इंजीनियरिंग कार्य जारी हैं। यार्ड के पुनर्नवीकरण कार्य के टेडर स्वीकार किये जाने वाले हैं और काम जल्दी ही शुरू कर देने की सम्भावना है। सिग्नलिंग और दूर-संचार के कार्य जल्दी ही शुरू कर दिये जायेंगे ;

(ग) कोई नहीं।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या रेलमार्ग के विद्युतीकरण के लिये गोलाघाट में रूपनारायण नदी पर बने पुल को गिरा कर नये सिरे से बनाना आवश्यक होगा ?

†श्री शाहनवाज खां : इस विशिष्ट सेक्शन पर कोई २४ पैदल ऊपरी पुल ऐसे हैं जिनकी ऊंचाई बढ़ानी होगी और पांच पुलों को मजबूत करना पड़ेगा। मेरा ख्याल है कि माननीय सदस्य ने जिस पुल का उल्लेख किया वह दूसरी श्रेणी में आता है। इनमें से एक पुल पर काम जारी है।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या इस बीच ऊपरी पुल गिरा कर नये सिरे से बनाये जा रहे हैं ?

†श्री शाहनवाज खां : जैसा कि मैंने बताया, २४ पुलों की ऊंचाई बढ़ाई जा रही है।

†श्री स० चं० सामन्त : ऊपरी पुल।

†श्री शाहनवाज खां : कुछ पुलों को मजबूत किया जा रहा है।

†श्री स० चं० सामन्त : क्या विद्युतीकरण के लिये हावड़ा से खड़गपुर तक की पूरी लाइन को तिहरा करने का कोई प्रस्ताव है ?

†श्री शाहनवाज खां : फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। हमारा विश्वास है कि हम परिवहन की समस्याओं को हल कर लेंगे।

पटसन का उत्पादन

†*२५३. श्री फ० गो० सेन : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस वर्ष कितने पटसन का उत्पादन हुआ ;

(ख) उत्पादन आवश्यकता से अधिक है या कम ;

(ग) यदि अधिक है, तो वर्तमान कम मूल्य को दृष्टि में रखते हुए सरकार उत्पादकों को प्रोत्साहन देने के लिये क्या कार्यवाही कर रही है ; और

(घ) क्या सरकार पटसन का निर्यात करने का विचार कर रही है जिस से उत्पादकों को पटसन का न्यूनतम मूल्य मिलता रहे ?

†खाद्य तथा कृषि उपमन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) अनुमान है कि १९६१-६२ में पटसन की ६२.६६ लाख गठानों का उत्पादन होगा ।

(ख) उत्पादन आवश्यकता से कम न होगा और न पटसन के फालतू रहने की कोई सम्भावना है ?

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(घ) फिलहाल ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है ।

†श्री फ० गो० सेन : क्या यह सच है कि सरकार पटसन की कुछ किस्मों को मान्यता देती है और कुछ को नहीं ?

†श्री अ० म० थामस : यह तो प्रत्येक वस्तु पर निर्भर करता है ।

†श्री फ० गो० सेन : चूंकि पटसन के दाम गिरे हैं तो क्या मन्त्री महोदय इस वर्ष पटसन कम उगाओ जैसा आन्दोलन चलायेंगे ?

†श्री अ० म० थामस : इसकी आवश्यकता न होगी । इसके लिये कुछ कदम उठाये गये हैं जिनमें विशिष्ट मिलों द्वारा पटसन की साप्ताहिक खरीद के लिये न्यूनतम कोटे की प्रणाली जूट मिल्स एसोसियेशन ने नवम्बर १९६१ के अन्त में लागू की है । कलकत्ता में ३० रुपये प्रति मन के न्यूनतम मूल्य के आधार पर पटसन की सभी किस्मों के वायदे के सौदों के न्यूनतम मूल्य निर्धारित कर दिये गये हैं । वाणिज्य मन्त्री ने २३ मार्च को एक विस्तृत विवरण सभा पटल पर रखा है ।

†श्री फ० गो० सेन : माननीय मन्त्री ने कहा कि उत्पादन आवश्यकता से कम-ज्यादा न होगा । क्या पटसन के मूल्य उत्पादन की लागत से कम होते जा रहे हैं ?

†श्री अ० म० थामस : चूंकि मूल्य गिरने लगे थे इसलिये सरकार ने हस्तक्षेप किया और एक न्यूनतम मूल्य निर्धारित किया जो लगभग ३० रुपये प्रति मन होगा । मैं कह चुका हूँ कि १९६१-६२ में पटसन की ६२.६६ लाख गठानों का उत्पादन होगा । अनुमान है कि इस मौसम में पटसन और मेस्ता की लगभग ७१.७५ लाख गठानों का उत्पादन होगा । पटसन की बची हुई मात्रा बहुत थोड़ी है । इसलिये मूल्यों के अलाभप्रद स्तर तक गिरने का कोई अन्देशा नहीं होना चाहिये !

†श्री रामेश्वर टांटिया : क्या १९६० में, जबकि पटसन के दाम बहुत सस्ते थे और हमारी आवश्यकता से उत्पादन ज्यादा हुआ था, पटसन का निर्यात किया गया था और यदि हां, तो अब जबकि पटसन के दाम भी सस्ते हैं और हमारे पास फालतू पटसन भी है तो निर्यात करने में क्या कठिनाई है ?

†श्री अ० म० थामस : मेरा ख्याल है कि हम अभी निर्यात करने की स्थिति में नहीं हैं ।

†श्री फ० गो० सेन : क्या सरकार को ज्ञात है कि पटसन की खरीद के लिये एक विशाल स्टॉक एजेन्सी है और वह इण्डियन जूट मिल्ल एसोसियेशन की है और यदि हां, तो सरकार का इस एजेन्सी पर क्या नियन्त्रण है ?

†श्री अ० म० थामस : ऐसी एक एजेन्सी है जो गठित की गई है और उसका पंजीयन किया गया है । सरकार उसके कार्य पर पर्याप्त नियन्त्रण रखती है ।

†श्री बर्मन : चूंकि इस वर्ष पटसन गत वर्ष की तुलना में आधे दाम पर बिक रहा है इसलिये उत्पादकों में बहुत असन्तोष व्याप्त है

†अध्यक्ष महोदय : कल जब श्री कानूनगो ने इस प्रश्न का उत्तर दिया तब माननीय सदस्य यहां उपस्थित नहीं थे ।

†श्री अ० म० थामस : इस प्रश्न का उत्तर कल दिया जा चुका है ।

†अध्यक्ष महोदय : श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ने बार-बार पूछा कि मूल्य क्यों गिरे ? माननीय मंत्री ने कहा था कि कलकत्ता में पटसन का मूल्य ३० रुपये है तथा आसपास के क्षेत्रों में वह कम हो सकता है । सभी बातों पर चर्चा हो चुकी है । एक सदस्य कल उपस्थित नहीं था इसलिये क्या इन सब बातों को हम दुहरायेंगे ? खैर, मैं उन्हें इस बार प्रश्न पूछने देता हूं ।

†श्री फ० गो० सेन : यह विषय लाखों उत्पादकों को प्रभावित करता है और दूसरे यह कि उससे विदेशी मुद्रा प्राप्त होती है ।

†अध्यक्ष महोदय : पर्याप्त जानकारी दे दी गई है । यदि कोई कदम उठाया जाना है और सभा का ध्यान उस बात की ओर दिलाना है तो उसके लिये अन्य उपाय हैं ।

†श्री बर्मन : सरकार ने पटसन का ३० रुपये का न्यूनतम मूल्य किन बातों के आधार पर किया और इस मूल्य की तुलना में उत्पादन की वास्तविक लागत कितनी है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न भी कल पूछा गया था ।

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : मूल्य ३० रुपये से भी बहुत नीचे जा रहे थे इस कारण न्यूनतम मूल्य निर्धारित किया गया है । उद्देश्य यह है कि मूल्य इससे कम न होने पायें ।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या यह सच है कि कई क्षेत्रों में गत मौसम में उत्पादन की वास्तविक या औसत लागत ३० रुपये से अधिक रही है और यदि न्यूनतम मूल्य ३० रुपये भी रहा तो आगामी मौसम में किसानों को बोनस के लिये क्या उत्साह होगा ?

†श्री स० का० पाटिल : मैं स्वीकार करता हूँ कि पटसन के मामले में ३० रुपये और गेहूँ के मामले में १३ रुपये का न्यूनतम मूल्य प्रेरणादायक नहीं है। इसीलिये हम ने उसे न्यूनतम मूल्य कहा है। हम चाहते हैं कि मूल्य इससे कुछ अधिक होने चाहियें। किन्तु एक वस्तु का नहीं वरन् सभी वस्तुओं का यह प्रश्न विचाराधीन है और किसी निष्कर्ष पर पहुंचने में कुछ समय लगेगा।

†श्री फ० गो० सेन : क्या आप चाहते हैं कि हम यहां हाथ पर हाथ धरे बैठे रहें और तकदी की फसल को उत्पादन की लागत से कम मूल्यों पर बिकने दें ?

†अध्यक्ष महोदय : इस प्रश्न का उत्तर देना आवश्यक नहीं है।

†श्री अ० म० थामस : माननीय सदस्य भूल गये हैं कि १९५८-५९ में पटसन २०-२२ रुपये के भाव से बिक रहा था जब कि सरकार ने ३० रुपये का न्यूनतम मूल्य निश्चित कर दिया है।

तृतीय योजना में कृषि के लक्ष्य

†*२५४. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान व्यावहारिक आर्थिक अनुसन्धान की राष्ट्रीय परिषद् की बैठक में श्री वी० टी० कृष्णमाचारी द्वारा दिये गये इस वक्तव्य की ओर दिलाया गया है कि तृतीय पंचवर्षीय योजना के कृषि लक्ष्य अपर्याप्त हैं और उनमें परिवर्तन किये जाने की आवश्यकता है; और

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) हां, श्रीमान्। प्रेस समाचार की ओर ध्यान गया है।

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना में कृषि के लक्ष्य विभिन्न संबंधित बातों, जैसे संभावित आवश्यकता, विकास की भौतिक संभाव्यताओं और संसाधनों की उपलब्धता पर ध्यानपूर्वक विचार करके निर्धारित किये गये हैं। अभी इन लक्ष्यों में कोई परिवर्तन करने का विचार नहीं है।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या सरकार ने श्री वी० टी० कृष्णमाचारी की लक्ष्यों की आलोचना की सम्पूर्ण रिपोर्ट और उनकी विचार करने योग्य कोई सिफारिश प्राप्त करने की कोशिश की है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : इसकी आवश्यकता नहीं है क्योंकि इन लक्ष्यों के निर्धारण के लिए अधिकतर वह ही उत्तरदायी हैं।

†श्री अ० क० गोपालन : क्या कृषि सम्बन्धी तालिका (पैनल) ने कोई सिफारिश की है और यदि हां, तो क्या उन्होंने कहा है कि राशि में वृद्धि अवश्य होनी चाहिये ताकि कृषि उत्पादन बढ़ सके ? कृषि सम्बन्धी तालिका की क्या सिफारिशें हैं ?

†श्री अ० म० थामस : ऐसी कोई सिफारिश नहीं की गई है। उत्पादन के ये लक्ष्य विभिन्न सम्बन्धित मंत्रालयों, योजना आयोग और राज्य सरकारों से परामर्श करके और आवश्यकता, भौतिक संभाव्यताओं और वित्तीय तथा प्राकृतिक संसाधनों जैसे सारे पहलुओं पर विचार करके निर्धारित किये गये हैं। निर्धारित लक्ष्यों से पता लगता है कि तीसरी योजना काल में समूचे कृषि-उत्पादन में ३० प्रतिशत वृद्धि होगी। यह भी एक बड़ा प्रोग्राम है।

†श्री पु० र० पटेल : इस बात को ध्यान में रख कर कि श्री वी० टी० कृष्णमाचारी ने कहा है कि लक्ष्य अपर्याप्त हैं और उन में परिवर्तन करने की आवश्यकता है, क्या उन्होंने उत्पादन बढ़ाने के लिए कोई मार्गोपाय सुझाया है ?

†श्री स० का० पाटिल : मैं ने यह समझा था कि लक्ष्य अपर्याप्त नहीं हैं, अपितु जिस गति से प्रगति हो रही है सम्भव है कि हमें उस गति, आदि का ध्यान रख कर उस में परिवर्तन करना पड़े। यह कोई भी कह सकता है। अतः जो कहा जाता है उसे और कोई महत्व नहीं देना चाहिये। इसका कारण यह है कि इस मामले पर विचार करने, राज्य सरकारों तथा अन्य मंत्रालयों से विचार-विमर्श करने और फिर लक्ष्य निर्धारित करने के लिए वह ही उत्तरदायी हैं। कोई भी कह सकता है कि हमारी द्रुत प्रगति को देखते हुए ये लक्ष्य अपर्याप्त हैं। इसका अभिप्राय यह नहीं है कि हम तत्काल ही लक्ष्य बढ़ा दें।

†श्री पु० र० पटेल : क्या उन्होंने कोई मार्गोपाय सुझाया है ?

†श्री स० का० पाटिल : मुझे पता नहीं।

†श्री सिंहासन सिंह : योजना में निर्धारित लक्ष्यों में रखी गई ३० प्रति शत वृद्धि की प्राप्ति के लिए क्या विशेष कार्यवाही की जायेगी ? क्या वे कोई विशेष कार्यवाही करेंगे, जैसे कृषकों को कम सूद पर ऋण देना या कोई नया उपाय निकालेंगे ?

†श्री स० का० पाटिल : यह बहुत बड़ा प्रश्न है। प्रायः, यहां इस पर साधारण रूप में नहीं अपितु मदवार विचार किया गया है। उदाहरणार्थ, खाद्यान्न के मामले में, हम ने प्रायः इस पर विचार-विमर्श किया है कि हम क्या करना चाहते हैं।

†श्री अ० क० गोपालन : क्या कृषि सम्बन्धी तालिका ने योजना आयोग को या सरकार को तालिका में हुए विचार-विमर्श की कोई रिपोर्ट दी है, और यदि हां, तो क्या उन्होंने लक्ष्य के बारे में कुछ कहा है और क्या उन्होंने लक्ष्यों में कोई वृद्धि करने का निवेदन किया है ? कृषि सम्बन्धी तालिका की दो बैठकें हुई थीं और उन्होंने इस पर विचार किया था। उस तालिका के एक सदस्य के रूप में मैं समझता हूँ कि एकमत सिफारिश यह थी कि लक्ष्य पर्याप्त नहीं है और वह बढ़ाया जाना चाहिये।

†श्री अ० म० थामस : योजना के प्रारूप के अनुसार हम ने १० से १०.५ करोड़ टन का लक्ष्य निर्धारित किया है। अन्तिम योजना बनाते समय हमें अधिक विशेष रूप से कहना पड़ा और हम ने १० करोड़ टन का लक्ष्य निर्धारित कर दिया। आशा है कि तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक भारत को स्वावलम्बी बनाने के लिए यह पर्याप्त है।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि क्या उस तालिका ने १० करोड़ टन का लक्ष्य बढ़ाने की सिफारिश की है ?

†श्री स० का० पाटिल : मैं नहीं समझता कि एसी सिफारिश की गई है, क्योंकि मैं इन लक्ष्यों का सुझाव हम नहीं दिया है। मैं ने यह कहा था कि मैं १०-१०.५ करोड़ टन या १०.५-११ करोड़ टन का लक्ष्य नहीं चाहता। मैं तो निश्चित आंकड़े चाहता था और वह १० करोड़ निर्धारित किये गये हैं।

श्री त्यागी : सरकार कैसे यह आशा करती है कि कृषकों को जानकारी न होने पर भी लक्ष्य प्राप्त कर लिये जायेंगे ? क्या ये लक्ष्य ग्रामवार या समुदायवार बांटे जाते हैं ? क्या कृषि पर ऐसा नियंत्रण रखा जाता है कि कौन सी फसल कितनी बोई जाये, किस क्षेत्र में बोई जाये आदि । क्या यह नियंत्रण भी किसी स्तर पर लागू किया जाता है ?

श्री स० का० पाटिल : इन वर्षों में हम यह देखते रहे हैं कि ये फसलें कैसे बोई जाती हैं, आदि और खाद्यान्न सम्बन्धी प्रवृत्ति बहुत ही उत्तम है । सभा इससे सहमत होगी कि जो ढंग हम ने अपनाया है उनकी दृष्टि से यह ३० प्रतिशत वृद्धि बहुत ही प्राकृतिक है ।

श्री त्यागी : अच्छा, तो फिर वह एक अनुमान और भविष्यवाणी है, लक्ष्य नहीं । मेरा विचार था विभिन्न राज्यों और प्रत्येक गांव को यह बताया जायेगा कि उन्हें कितना उत्पादन करना चाहिये । ऐसे ही लक्ष्य प्राप्त किये जा सकते हैं । अन्यथा, यह भावी आशामात्र है ।

श्री स० का० पाटिल : कार्यवाही करने के लिए यह अच्छा सुझाव है । वस्तुतः हम इसी ओर बढ़ रहे हैं ।

श्री विभूति मिश्र : क्या सरकार ने प्रदेश, जिला और गांव के लिये विभिन्न खाद्य-पदार्थों या मनी क्राप्स के कोई टारगेट निश्चित किये हैं और क्या इसका कोई प्रबन्ध किया है कि जहां पर अब कम पैदा होता है वहां पर ज्यादा पैदा हो और जहां पर ज्यादा होता है वहां पर और भी ज्यादा हो ?

श्री स० का० पाटिल : वही चीज कम्युनिटी डिवेलेपमेंट मिनिस्ट्री के द्वारा बनने वाली है ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : खाद्यान्नों के अतिरिक्त अन्य फसलों के कुल लक्ष्यों में कितने प्रति शत वृद्धि हुई है ?

श्री स० म० थामस : तिलहनों का उत्पादन ७१ लाख टन से बढ़ कर ९८ लाख टन होगा, अर्थात् ३८ प्रतिशत वृद्धि होगी । गन्ना का उत्पादन ८० लाख टन से बढ़ कर १ करोड़ टन, कपास ५१ लाख गांठों से बढ़ कर ७० लाख गांठों और जूट ४० लाख गांठों से बढ़ कर ६२ लाख गांठों होगा ।

इडुकी जल-विद्युत् परियोजना

+

†*२५६. { श्री वासुदेवन नायर :
श्री पुन्नूस :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री ८ अगस्त, १९६१ के तारांकित प्रश्न संख्या ११६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल राज्य का इडुकी जल-विद्युत् परियोजना सम्बन्धी जांच प्रतिवेदन सरकार को मिल गया है;

(ख) क्या सरकार ने प्रतिवेदन की जांच की है; और

(ग) यदि हां, तो इस परियोजना के सम्बन्ध में क्या अन्तिम निर्णय हुआ है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) नहीं, श्रीमान् ।
(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

†श्री वासुदेवन नायर : इस महत्वपूर्ण परियोजना की तीसरी योजना में सम्मिलित होने की संभावना थी । अब माननीय मंत्री कहते हैं कि जांच पड़ताल की रिपोर्ट भी तैयार नहीं है । इस जांच पड़ताल के पूरा होने में कितना समय लगेगा ?

†श्री राज बहादुर : परियोजना तीसरी पंच वर्षीय योजना में सम्मिलित है । जहां तक मुझे पता है केरल अधिकारियों की रिपोर्ट आ गई है । मद्रास सरकार ने एक प्रश्न उठाया है कि वे भी अन्त-जल का प्रयोग करना चाहते हैं, इसलिए यह अमुक प्रश्न विचाराधीन है । इस कारण इसको अन्तिम रूप देने में कुछ समय लग सकता है ।

†श्री मणियंगादन : पिछले वर्ष अगस्त में बताया गया था कि जांच पड़ताल रिपोर्ट दे दी गई है और परियोजना की रिपोर्ट तैयार की जा रही है एवं कुछ महीनों में तैयार हो जायेगी । अब यह क्यों कहा जाता है कि जांच पड़ताल रिपोर्ट अभी नहीं दी गई है ?

†श्री राज बहादुर : नहीं, मैंने कहा है कि जांच पड़ताल की रिपोर्ट दे दी गई है । वास्तव में, हमें आशा है कि इस बात की जांच के बाद इस पर आगे कार्यवाही की जायेगी, क्योंकि केरल सरकार का विचार है कि वे अन्त-जल का पूर्ण प्रयोग कर लेंगे । दूसरी ओर, मद्रास सरकार के इंजिनियरों का कहना है कि संभवतः उन्हें रामनाथपुरम जिले के लिए कुछ अन्त-जल की आवश्यकता होगी । यह बात विचाराधीन है ।

†श्री मणियंगादन : क्या इस नदी को अन्तर्राज्य नदी माना जाता है ताकि केरल के अतिरिक्त अन्य राज्य भी इस के जल से लाभ उठाने की मांग कर सकें ?

†श्री राज बहादुर : उद्देश्य यह है कि अधिकतम उपयोग किया जाना चाहिये । यदि एक राज्य के प्रयोग के बाद जल बचता है, तो अन्य राज्य उसका प्रयोग कर सकता है । इस बात पर दक्षिण प्रदेश परिषद् की बैठक में भी, जो सितम्बर, १९६१ में हुई थी, विचार किया गया था । परन्तु कोई निश्चय नहीं किया गया ।

†श्री अ० क० गोपालन : क्या सरकार को पता लगा है कि एक वर्ष पहिले लगभग ३,००० व्यक्ति इस क्षेत्र से इस कारण निकाले गये थे कि कार्य तत्काल आरम्भ होना है ?

†श्री राज बहादुर : मैं कह चुका हूँ कि परियोजना तीसरी पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित की गई है । वास्तव में, इस पर कार्य किया जायगा । मुझे विदित नहीं है कि ३,००० व्यक्ति इस आधार पर वहां से हटाये गये थे ।

†श्री वासुदेवन नायर : क्या सरकार को विदित है कि केरल सरकार ने कहा है कि उन्हें केरल के लिए सारे पानी का प्रयोग करना होगा ? यदि हां, तो इस योजना में इस कारण क्यों देर की जा रही है कि कुछ राज्य की भी मांग है ?

†श्री राज बहादुर : हमारा प्रयत्न यह होता है कि यथासंभव एकमत से निर्णय किया जाये । आगे कार्यवाही करने की यह उचित भावना है ।

†श्री वारियर : सरकार को इस मामले में कब तक निर्णय कर लेने की आशा है, क्योंकि यह मामला बहुत समय से अनिश्चित पड़ा है ?

†श्री राज बहादुर : मैं समझता हूँ कि इस में अधिक समय नहीं लगेगा क्योंकि अन्य सभी बातों पर विचार हो चुका है। प्रश्न यह है कि मद्रास सरकार को स्वयं भी सन्तुष्ट होना है कि अन्त-जल का उचित उपयोग के बाद मद्रास राज्य में उनके प्रयोग के लिये कोई अतिरिक्त जल न रहे।

†अध्यक्ष महोदय : वह जानना चाहते हैं कि निर्णय कब तक किया जायेगा।

†श्री राज बहादुर : मैं निश्चित तारीख नहीं बता सकता।

†श्री वारियर : क्या हम यह समझें कि मद्रास सरकार इस योजना में इच्छानुसार देर कर सकती है ताकि विवाद जारी रहे ?

†श्री राज बहादुर : मैं नहीं समझता कि इसमें देर की जायेगी।

†श्री वासुदेवन नायर : प्रारम्भिक रिपोर्ट से क्या सरकार को कोई अन्दाजा हुआ है कि जलागम क्षेत्र से कितने लोगों को हटाया जायेगा ?

†श्री राज बहादुर : मैं यह बता सकता हूँ कि इस परियोजना के लिए कितने स्थान की आवश्यकता होगी और कितनी विद्युत् पैदा हो सकती है। मैं यह नहीं बता सकता कि गांवों से कितने लोगों को निकाला जायेगा।

†श्री त्यागी : माननीय मंत्री बड़े अधिकारपूर्ण ढंग से बोल रहे हैं। क्या वस्तुतः उन्होंने वह विभाग अपने हाथ में ले लिया है ?

†अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री इस प्रश्न का उत्तर न दें।

†श्री अ० क० गोपालन : क्या सरकार इस पर ध्यान देगी कि इस को अन्तिम रूप देने तक उस क्षेत्र से और व्यक्तियों को न हटाया जाये ? यदि वहाँ से व्यक्तियों को हटाया जाता है, तो क्या इन व्यक्तियों के पुनर्वास की व्यवस्था होगी ?

†श्री राज बहादुर : परियोजना का तीसरी पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित करने का ही अर्थ यह है कि इसे सिद्धान्त रूप में मान लिया गया है। यदि कोई प्रारम्भिक कार्यवाही करनी पड़ती है तो की जायेगी।

†श्री अ० क० गोपालन : माननीय मंत्री ने कहा है कि उन्हें व्यक्तियों के हटाये जाने का पता नहीं है। परन्तु एक वर्ष पूर्व ३,००० व्यक्तियों को यह कह कर बलपूर्वक हटाया गया है कि कार्य तत्काल आरम्भ होगा। अब मैं चाहता हूँ कि सरकार राज्य सरकार से कहे कि व्यक्तियों को परियोजना के निश्चित होने पर ही हटाया जाये। नाम लीजिये कि परियोजना नाम को कोई बात नहीं है, तो उनका क्या होगा जिन्हें हटाया गया है।

†श्री राज बहादुर : परियोजना सिद्धान्त रूप में स्वीकार कर ली गई है। यह तीसरी पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित की गई है। हमें दो विरोधी प्रसंशनीय उद्देश्यों में समझौता करना है जिन में से एक यह है कि हम प्रभावित व्यक्तियों को परियोजना की कार्यान्विति से न्यूनतम परेशानी और असुविधायें उत्पन्न करें और दूसरा उद्देश्य यह है कि प्रारम्भिक स्तर पर अनुचित विलम्ब न हो।

नर्मदा परियोजना बोर्ड

†*२५७. श्री पु० र० पटेल : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री २१ नवम्बर, १९६१ के सारांकित प्रश्न संख्या ७३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि गुजरात, महाराष्ट्र तथा राजस्थान राज्यों के अनुरोध के अनुसार 'नर्मदा परियोजना बोर्ड' का गठन करने का कोई निर्णय किया गया है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्यमंत्री(श्री राज बहादुर): नर्मदा बेसिन के लिए एक नदी बोर्ड बनाने सम्बन्धी प्रस्ताव पर गुजरात, महाराष्ट्र और राजस्थान राज्यों की सहमति प्राप्त हो गई है। बोर्ड बनाने के बारे में आगे कार्यवाही करने पर विचार हो रहा है।

†श्री पु० र० पटेल : प्रस्ताव क्या है ?

†श्री राज बहादुर : अधिनियमाधीन एक बोर्ड बनाने का प्रस्ताव है।

†श्री पु० र० पटेल : इस बोर्ड को केन्द्रीय सरकार कितनी वित्तीय सहायता देगी ?

†श्री राज बहादुर : नदी बोर्ड नर्मदा घाटी तथा बेसिन की नदियों के प्रयोग की योजना बनायेगा। विभिन्न परियोजनाओं के बनने और उचित प्रस्ताव किये जाने के बाद, यह कहा जा सकेगा कि राज्य सरकारें तथा केन्द्रीय सरकार कितना कितना धन देंगी।

डा० गोविन्द दास : जहां तक नर्मदा का सम्बन्ध है, माननीय मंत्री जी इस बात को जानते होंगे कि वह मध्य प्रदेश के बीच में से भी बहती है, और क्या माननीय मंत्री जी को यह बात मालूम है कि नर्मदा के सम्बन्ध में पहले भी पुरानी मध्य प्रदेश सरकार ने यह प्रश्न उठाया था, और क्या उस पर भी विचार किया जायेगा जब योजना को हाथ में लिया जायेगा ?

श्री राज बहादुर : नर्मदा की जो सम्पूर्ण क्षमता है सिंचाई और विद्युत् उत्पादन के सम्बन्ध में, उस पर पूरा पूरा ध्यान रखा जायेगा और उस के अनुसार ही योजना बनाई जायेगी।

†श्री पु० र० पटेल : क्या नर्मदा परियोजना से बनने वाली बिजली के वितरण के बारे में राज्य सरकारों ने कोई प्रस्ताव किया है ?

†श्री राज बहादुर : प्रश्न का सम्बन्ध नदी बोर्ड बनाने से है।

†अध्यक्ष महोदय : इसका उत्तर न दिया जाये। इसका उत्तर दिया जा चुका है। अन्य प्रश्न इससे उत्पन्न नहीं होते।

सुपर कांस्टलेशन

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

(क) इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन को एक 'ट्रंक' मार्ग पर सुपर कांस्टलेशन विमान चलाने से कितना घाटा होगा;

(ख) कितनी हानि की गणना की गई थी जिसके कारण अन्य 'ट्रंक' मार्गों पर इसी प्रकार की सेवा चालू करने के प्रस्ताव को सरकार ने रद्द कर दिया था;

(ग) अनुमानतः कितना यातायात स्थानाभाव के कारण तथा सुपर कांस्टलेशन का प्रयोग करने से इंकार करने के कारण नहीं ले जाया जा सका; और

(घ) १९६३ की आवश्यकताओं के पूरा करने के लिए इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन कौन सा नया बड़ा विमान खरीदने का विचार कर रही है ?

†असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) से (घ). मैं पटल पर एक विवरण रखता हूँ । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या २६]

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : विवरण से स्पष्ट है कि यद्यपि सुपर कांस्टलेशन के चालन से २ लाख रु० का अतिरेक है, किन्तु उन्हें लाभदायक रूप में प्रयोग नहीं किया जा सकता । विवरण में कहा गया है कि यदि विस्काउन्ट विमानों को प्रयोग किया जाता, तो उन चार महीनों में इस मुख्य मार्ग पर १० लाख रु० का शुद्ध लाभ होता । यदि इस एक ही मार्ग पर उन से १० लाख रु० का लाभ होता, तो इसका क्या कारण है पूरे वर्ष में सारी सेवाओं में यह लाभ दिखाई नहीं देता ?

†श्री मुहीउद्दीन : यदि माननीय सदस्य इण्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के सन्तुलन पत्र को देखें, तो उन्हें विदित होगा कि मुख्य मार्गों पर पर्याप्त लाभ हुआ है और मुख्य मार्गों से ही उन हानियों की पूर्ति होती है जो सहायक मार्गों पर छोटे विमान चलाने से होती है । चार वर्ष पूर्व एक करोड़ रुपये की हानि के बजाये अब इण्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन लगभग ४.६ लाख रुपये के लाभ पर कार्य कर रहा है ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या एक मुख्य मार्ग पर लगभग ४०-५० लाख रु० का लाभ है जिसका पता वार्षिक लेखे से चलता है ।

†श्री मुहीउद्दीन : मैं नहीं जानता कि माननीय सदस्य ५० लाख रु० की गणना कैसे कर रहे हैं ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : तीन महीनों में १० लाख रु० ।

†श्री मुहीउद्दीन : हां, यह राशि लगभग ३० लाख रु० होगी । परन्तु माननीय सदस्य याद रखें कि नवम्बर/दिसम्बर/जनवरी/फरवरी की यह अवधि अधिकतम यातायात की है। ऐसे यातायात की शेष वर्ष में आशा नहीं की जा सकती । शेष काल में यातायात हो सकता है कि ६० प्रतिशत रहता हो ।

एलिस ब्रिज स्टेशन (अहमदाबाद) का हटाया जाना

†*२६१. श्री याज़िक : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अहमदाबाद के वर्तमान एलिस ब्रिज (गांधी नगर) स्टेशन को हटा कर शहर के बाहर किसी अन्य जगह ले जाने का निर्णय किया गया है;

(ख) क्या इस प्रकार स्टेशन को हटाने के बारे में शिकायतें और अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ग) स्टेशन को पूरी तरह हटाने में कितना धन लगेगा; और

(घ) इस कार्य के लिये सरकार को अहमदाबाद के नगर निगम से कितना अंशदान प्राप्त हुआ है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) हां, श्रीमान् । परन्तु स्टेशन का नाम गांधीग्राम है, गांधी नगर नहीं है ।

(ख) हां ।

(ग) साढ़े पैंसठ लाख रुपये ।

(घ) अहमदाबाद नगरपालिका निगम सारा व्यय करेगा ।

†श्री याज्ञिक : क्या इस क्षेत्र के आस-पास के अनेक नगरों तथा गांवों के वासियों से सरकार को बड़ी भारी शिकायतें मिली हैं । स्टेशन नगर सीमा के बाहर है जिसके कारण उन्हें नगर के अन्दर पहुंचने तक काफी दूरी तय करने में बड़ी असुविधा होगी ?

†श्री शाहनवाज खां : कुछ शिकायतें आई हैं । हमने अभ्यावेदन भेजने वालों को लिख दिया है कि वे अपने विरोध पत्र राज्य सरकारों को भेजें ।

†श्री याज्ञिक : क्या इसका यह अर्थ है कि गुजरात सरकार द्वारा किये जाने वाले अभ्यावेदन को ध्यान में रख कर सम्भवतः रेलवे मन्त्रालय अपनी योजना में परिवर्तन कर सकता है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह सब विचारमात्र है । हम नहीं जानते कि उनकी क्या सिफारिश होगी ।

†श्री पु० र० पटेल : क्या स्टेशन के प्रस्तावित स्थान परिवर्तन के बारे में किसी ने कोई मांग की थी ?

†श्री शाहनवाज खां : अहमदाबाद म्युनिसिपल कारपोरेशन ने राज्य सरकार से परामर्श करके यह मांग की थी ।

†श्री याज्ञिक : क्या कुल लागत ७५ लाख रु० है और क्या यह व्यय अहमदाबाद नगरपालिका निगम करेगा ? क्या सरकार को विदित है कि अहमदाबाद नगरपालिका निगम इस राशि के बदले विद्यमान रेलवे-मार्ग से खाली होने वाली जमीन को बेच कर कहीं बड़ी राशि प्राप्त करेगा ?

†श्री शाहनवाज खां : रेलवे ने ७५ लाख रु० का नहीं, अपितु ६० लाख रु० की लागत का अनुमान लगाया है । वस्तुतः हमने इसकी गणना नहीं की है कि अमूक जमीन से विक्रय से राज्य सरकार को कितनी आय होगी ?

†श्री बजरज सिंह : श्रीमान्, यह नया सिद्धान्त है । अहमदाबाद नगरपालिका भारत सरकार को रेलवे स्टेशन हटाने के लिये आर्थिक सहायता दे रही है । क्या उन्होंने भारत में और कहीं यह सिद्धान्त अपनाया है ?

†अध्यक्ष महोदय : इसे सिद्धान्त नहीं कहा गया है । वे परिवर्तन चाहते थे । अतः उन्हें व्यय करना है ।

†श्री बजरज सिंह : रेलवे की इस भूमि के बारे में क्या है ?

†अध्यक्ष महोदय : मैं अन्य इनो की अनुमति नहीं देता क्योंकि वे इस प्रश्न से उत्पन्न नहीं होते ।

†मूल अंग्रेजी में

पासीघाट में हवाई अड्डा

†२६२. डा० एरिंग : क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पासीघाट (नेफा) में एक नया और बड़ा हवाई अड्डा बनाने की योजना है ; और

(ख) यदि हां, तो निर्माण-कार्य कब आरम्भ किया जायेगा ?

†असैनिक उद्योग उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) और (ख) फारसीघाट में नये स्थान पर हवाई अड्डा बनाने का प्रश्न विचाराधीन है ।

†डा० एरिंग : राष्ट्रीय और सुरक्षा के महत्व की दृष्टि से मैं महसूस करता हूँ कि प्रस्तावित हवाई अड्डे का तत्काल निर्माण बहुत आवश्यक है । विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†श्री मुहीउद्दीन : इस पर सक्रिय रूप से विचार हो रहा है और माननीय सदस्य के सुझावों-नुसार इसमें और शीघ्रता की जायेगी ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : मामले पर विचार करने में किन किन बातों को पूरा किया जा चुका है ? क्या परियोजना की रिपोर्ट तयार हो गई है, क्या प्राक्कलन प्रस्तुत हो चुके हैं ? मामला विचार किये जाने की किस अवस्था में है ?

†श्री मुहीउद्दीन : यह पहली अवस्था में है, अर्थात् अस्थायी रूप से स्थान चुन लिया गया है । अब भी इस बात का अन्तिम निश्चय करना है कि सर्वाधिक उचित स्थान है या नहीं, और यह उपलब्ध होगा या नहीं ।

सैलम-बंगलौर रेलवे लाइन

†*२६३. श्री नरसिंहन् : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सैलम-बंगलौर मीटरगेज लाइन का अन्तिम स्थान-निर्धारण सर्वेक्षण कब तक पूरा हो जायेगा ;

(ख) क्या इस लाइन के प्रस्तावित स्टेशन शहर के निकट स्थित होंगे ; और

(ग) इस लाइन के स्टेशनों की उन शहरों से, जिनमें से या जिन के पास से यह लाइन गुजरेगी, अनुमानित दूरी कितनी है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) इस वर्ष के अन्त तक ।

(ख) और (ग). सर्वेक्षण जब तक पूर्ण नहीं हो जाता, रेलवे स्टेशनों के ठीक स्थान ज्ञात नहीं होंगे । तथापि कस्बों के जितना समीप हो सकेगा स्टेशन बनाने का प्रयत्न किया जाएगा ।

†श्री नरसिंहन् : क्या इस लाइन में बड़े पुल बनाये जायेंगे, यदि हां, तो कितने पुल बनाने का विचार है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : अभी तक आदेश केवल तीन पुलों के निर्माण के लिये दिये गये हैं— दो सार बंगा पर और एक वेपाडी नदी पर । यथा समय अन्य पुल भी आरम्भ किये जायेंगे ।

श्री नरसिंहन् : होसूर से बंगलौर तक एक पंक्ति में लाने के बारे में अन्तिम निर्णय कब किया जाएगा जिसके लिये तीन वैकल्पिक मार्ग हैं ?

श्री सै० वें० रामस्वामी : जैसा मैंने बताया, सर्वेक्षण इस वर्ष के अन्त तक पूरा हो जाएगा । तब हमें पता लगेगा कि किस लाइन को आरम्भ करना चाहिये ।

श्री बासप्पा : सैलम-बंगलौर लाइन पर एक महत्वपूर्ण स्थान अनाइकल है । क्या इस विकासोन्मुख नगर को मिलाने के लिये प्रयत्न किया जाएगा ?

श्री सै० वें० रामस्वामी : वर्तमान स्थिति के अनुसार यह उससे आगे जाती हुई प्रतीत होती है ?

श्री तंगामणि : इस बनाई जाने वाली नई लाइन पर कितने स्टेशन होंगे ?

श्री सै० वें० रामस्वामी : यहां मेरे सामने सही आंकड़े नहीं हैं ।

श्री शंकरय्या : क्या स्टेशनों की संख्या एवं उनके स्थान राज्यों के परामर्श से निश्चित किये जायेंगे ?

श्री सै० वें० रामस्वामी : जब हम स्टेशनों की मिलाते हैं, हम वहां के होने वाले यातायात आदि को भी देखते हैं । स्टेशन कहां हों इसका निर्धारण करते समय इन बातों को ध्यान में रखा जाएगा ।

श्री शंकरय्या : क्या राज्यों से परामर्श किया जाएगा ?

श्री सै० वें० रामस्वामी : राज्यों से सलाह ली जाएगी और स्थानीय हितों को भी ध्यान में रखा जाएगा ।

श्री नरसिंहन् : क्या स्थानीय वाणिज्य मण्डलों और जनमत का परामर्श भी लिया जायेगा ?

श्री सै० वें० रामस्वामी : हम इस का फैसला करने से पहले जनमत का परामर्श अवश्य लेंगे ।

रोगी के शरीर में रक्त चढ़ाना'

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

(क) रोगी के शरीर में रक्त चढ़ाने की सेवा को इतनी सुलभ बनाने के लिये कि जम साधारण उसका लाभ उठा सके, क्या कार्य किये गये हैं या करने का विचार है; और

(ख) उसका क्या परिणाम निकला है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख). देश में इस समय ६७ 'ब्लड बैंक' हैं (जिन में से ३ दिल्ली में हैं) जहां रक्त आकस्मिकता की आवश्यकता-नुसार कमजोर रोगियों को या तो शुल्क देकर अथवा निःशुल्क दिया जाता है । यद्यपि स्वास्थ्य राज्य का विषय है तथापि राज्यों में ब्लड बैंक सेवा का विस्तार करने अथवा नये ब्लड बैंक बनाने की योजना को लोक प्रिय करने के उद्देश्य से, भारत सरकार प्रारंभ में, चलती गाड़ी, रैफ्रीजरेटर

मूल अंग्रेजी में

'World transfusion.

तथा अन्य सामान खरीदने के लिये, देश में २० ब्लड बैंकों के लिये, प्रत्येक राज्य को ३०,००० रुपये तक सहाय-अनुदान देने का विचार करती है। दिल्ली में दो और ब्लड बैंक खोलने का भी विचार है। एक विरलिंगडन अस्पताल में होगा और दूसरा भारतीय रेड क्रॉस संस्था द्वारा अखिल भारतीय चिकित्सा विज्ञान इन्स्टीच्यूट के सहयोग से तथा केन्द्रीय सरकार की सहायता के साथ खोला जायेगा।

†श्री दी० चं० शर्मा : भारत सरकार की पेशकस का कितने राज्यों ने अब तक लाभ उठाया है ?

†श्री राज बहादुर : यह प्रस्ताव दीर्घकालीन उपाय के तौर पर समूची समस्या को हल करने के लिये उनके सामने रखा गया है और हम आशा करते हैं कि वे इसका पूर्ण उपयोग करेंगे। मुझे पता नहीं कि अभी तक किसी राज्य सरकार ने इसका उपयोग किया है या नहीं।

†श्री दी० चं० शर्मा : क्या इस प्रकार के ब्लड बैंकों की कुल जरूरत का कोई मोटा अनुमान लगाया गया है और क्या इस बारे में कोई फैसला किया गया है कि उस लक्ष्य को कैसे पूरा किया जायेगा।

†श्री राज बहादुर : स्वास्थ्य सेवाओं के महानिदेशालय में एक विशेष कार्य अधिकारी (रक्त चढ़ाना) का पद स्थापित करने का विचार है, जिसका विशेष उद्देश्य इस प्रकार के बैंकों की आवश्यकता सहित कार्य समस्या को हल करना तथा इस लक्ष्य की पूर्ति करना होगा कि हम ६० देकर रक्त प्राप्त करने की प्रणाली के बजाये अपनी इच्छा से रक्त देने वालों से रक्त प्राप्त करें।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं यह जानना चाहता हूँ कि मूल्य दे कर के जो खून ट्रांसमिशन के लिए लिया जाता है, वह अगर जरूरत न पड़े और वापस कर दिया जाए, तो क्या उसका पैसा रिफंड हो जाता है ? यदि नहीं तो क्यों और यदि हाँ तो क्या कारण है कि एक चपरासी ने पूसा ब्लड बैंक को जो ब्लड वापस किया था ६० रुपये का, उसका पैसा अभी तक वापस नहीं किया गया है ?

श्री राज बहादुर : यह असम्भव है कि जो खून एक बार दान दे दिया जाए उसे दोबारा बाड़ी शामिल कर दें। वह तो कोई अच्छी चीज नहीं है।

श्री म० ला० द्विवेदी : डाक्टर ने सील किया हुआ वापस किया था।

श्री राज बहादुर : सम्भव हो तो भी ऐसा नहीं होता। और जो केस माननीय सदस्य ने बताया है अगर वह लिखा पढ़ी में सामने आए तो उसकी जांच करायी जा सकती है।

†श्री दी० चं० शर्मा : साधारण व्यक्ति इस रक्त चढ़ाने की सेवा का लाभ उठा सके, इस उद्देश्य के लिये क्या प्रयत्न किया जा रहा है ताकि उसे इस सेवा के लिये शुल्क न देना पड़े ?

†अध्यक्ष महोदय : इस प्रश्न का उत्तर खण्ड (क) में आ गया है। इस में कोई नई बात नहीं है।

†मूल अंग्रेजी में

*मंत्री का मूल उत्तर इस प्रकार था:—

“स्वास्थ्य सेवाओं के महानिदेशालय द्वारा हाल में एक विशेष कार्य अधिकारी (रक्त चढ़ाना) नियुक्त किया गया है . . .

उपर्युक्त उत्तर मंत्री ने मूल उत्तर के स्थान पर बाद में भेजा था।

राजस्थान में गेहूं की कीमत

†*२६५. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में गेहूं की फसल कैसी होने की आशा है ; और

(ख) राजस्थान (जोधपुर क्षेत्र) में गेहूं उपलब्ध होने तथा गेहूं की अच्छी फसल होने के बावजूद गेहूं के विक्रय मूल्य में वृद्धि होने के क्या कारण हैं ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) यद्यपि अगली गेहूं की फसल के बारे में वर्तमान संकेत ये हैं कि इस वर्ष गेहूं का उत्पादन काफी अच्छा होगा, अगली फसल के आकार के बारे में कोई अनुमान इतनी जल्दी नहीं लगाया जा सकता ।

(ख) गेहूं की कीमतें साधारणतया एक जैसी रही हैं, केवल कुछ मौसमी उतार चढ़ाव रहा है जो कोई असाधारण किस्म का नहीं है ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : मेरा प्रश्न राजस्थान के जोधपुर क्षेत्र के बारे में है और यह है कि क्या मूल्यों में २ रुपये मन की वृद्धि हुई है और यदि हां तो इस के क्या कारण हैं ?

†श्री अ० म० थामस : यह सही है कि जोधपुर क्षेत्र में गेहूं की कीमत में कुछ वृद्धि हुई है । परन्तु १९६१-६२ में मूल्य १९६०-६१ की अपेक्षा कम रहे हैं । परन्तु आप देखेंगे कि यद्यपि मूल्य बढ़ गये थे, परन्तु अब गिर कर १८.२५ रुपये मन हो गये हैं । जोधपुर क्षेत्र में ४४ उचित दाम वाली दुकानें हैं और हम उस क्षेत्र को जितनी जरूरत हो उतना बाहर से मंगाया हुआ गेहूं देने को तैयार हैं ।

†श्री पु० र० पटेल : राजस्थान में इस समय गेहूं का विक्रय मूल्य क्या है ? सरकार ने कृषकों को आश्वासन दिया है कि उन को अच्छे दाम दिये जायेंगे । इसे दृष्टिगत रखते हुए, क्या लागत उन को मिलने वाले मूल्य के बराबर है ?

†श्री अ० म० थामस : जोधपुर क्षेत्र में हम उपभोक्ताओं से जो खुदरा मूल्य लेते हैं वह १४.६२ रुपये मन है और दूर के क्षेत्रों में रेल के स्थान पर परवून मूल्य १५ रुपये तथा अन्य स्थानों पर १५.३५ रुपये मन है । यह केन्द्रीय सरकार द्वारा दी जाने वाली आयातित गेहूं का मूल्य है । खुले बाजार में जो भाव चल रहे हैं उन की स्थिति यह है कि कोटा में देशी गेहूं का मूल्य जनवरी में १६.४३ रुपये, फरवरी में १७.५५ रुपये था यह मार्च में २३ तारीख को १६.०५ रुपये था । राजस्थान के कोटा क्षेत्र में भाव पिछले महीने १८ रुपये था किन्तु यह २ रुपये प्रति मन गिर गया है ।

†श्री त्यागी : क्या राजस्थान तक और वहां से गेहूं लाने ले जाने के सम्बन्ध में कोई मंडलीय प्रतिबन्ध लगाये गये हैं ?

†श्री अ० म० थामस : जी नहीं, कोई प्रतिबन्ध नहीं ।

†पंडित कृ० चं० शर्मा : क्या सरकार ने आवश्यकता पड़ने पर मूल्य को गिरने से रोकने का उपाय करने के बारे में कोई फैसला किया है ?

†श्री अ० म० थामस : माननीय सदस्य वहां के हालात से परिचित नहीं । १३ रुपये मन का निम्नतम मूल्य निश्चित किया गया है ।

†पंडित कृ० चं० शर्मा : इस १३ रुपये मन का आधार क्या है ?

†श्री अ० म० थामस : आधार यह है कि यह अलाभप्रद न होने पावे ।

†पंडित कृ० चं० शर्मा: क्या हमने गेहूं के उत्पादन में किसान की सीमांत लागत को ध्यान में नहीं रखा ?

†श्री अ० म० थामस: इन सब बातों का ध्यान रखा गया है । मूल्य १६, १७ और १८ रुपये तक बढ़ गये हैं । श्री माथुर शिकायत करते हैं कि मूल्य अधिक हैं । यह निम्नतम मूल्य हैं ।

†श्री पु० र० पटेल : राजस्थान में विद्यमान मूल्य क्या हैं और क्या वह किसानों के लिये लाभदायक हैं ?

†स्वाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल): यह सर्वथा भिन्न प्रश्न । यह मूल प्रश्न से पेदा नहीं होता ।

हृदिया पत्तन

†*२६६. श्री स० चं० सामन्त: क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हुगली नदी में जलविज्ञान तथा तलकर्षण अध्ययन करने वाले संयुक्त राष्ट्र के दो प्रविधिक विशेषज्ञों ने अपना अन्तिम प्रतिवेदन पेश कर दिया है ;

(ख) यदि हां, तो उस की मुख्य सिफारिशें और निष्कर्ष क्या हैं ; और

(ग) क्या उन की सिफारिशों पर विचार होने तक, प्रस्तावित हृदिया पत्तन का कोई प्रारंभिक कार्य आरम्भ होगा ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) से (ग). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या २७]

†श्री स० चं० सामन्त : विवरण में कहा है कि भूमि अधिग्रहण संबंधी कार्यवाही के प्रारम्भिक व्यय के लिये मंजूरी भी दे दी गई है । क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने इस के बारे में अन्तिम रूप से सूचना दे दी है ? यदि हां, तो काम पूरा होने में कितना समय लगेगा ? क्या रेलवे निर्माण के लिये अधिग्रहण की जाने वाली भूमि भी इस के साथ साथ अधिग्रहीत की जायेगी ?

†श्री राज बहादुर : स्वभावतः हमें हृदिया परियोजना की कार्यान्विति क्रमबद्ध तरीके से करनी पड़ती है । इस के लिये अपेक्षित भूमि अधिग्रहण करने के लिये राज्य सरकार के साथ हमारा सम्पर्क रहा है, जिन के साथ हमेशा सम्पर्क बना रहेगा । जहां तक रेलवे के निर्माण का संबंध है, हम यह प्रयत्न करेंगे कि अधिक विलम्ब न होने पाये और परियोजना की कार्यान्वित एवं रेलवे लाइन के निर्माण के कार्यों के बीच जितना अधिक तालमेल संभव हो सकेगा करने का प्रयत्न करेंगे ।

श्री रघुनाथ सिंह : बिना रेलवे के पोर्ट सफल नहीं हो सकता तो क्या रेलवेज डिपार्टमेंट ने कोई सूचना दी है कि ६ महीने या १ वर्ष के अन्दर वहां पर रेलवे लाइन हो जायेगी ?

श्री राज बहादुर : यह हमारा भी कर्तव्य है कि रेलवे विभाग से इस बारे में तालमेल रखें और दोनों काम साथ साथ चल सकें। यह बिलकुल स्पष्ट है कि रेल के बगैर बंदरगाह सफलतापूर्वक नहीं चल सकेगा।

श्री स० चं० सामन्त : हमें सूचित किया गया है कि कलकत्ता पत्तन पदाधिकारियों के द्वारा उन के सलाहकारों के परामर्श के साथ तैयार की गई वृहद् योजना की सरकार द्वारा जांच की जा रही है। जब तक संयुक्त राष्ट्र संघ को विशेषज्ञों द्वारा प्रस्तुत किये गये प्रतिवेदन नहीं आते क्या तब तक काम स्थगित रखा जायगा ?

श्री राज बहादुर : यह स्पष्ट है कि हमें दैनिक आवश्यकताओं तथा जलविज्ञान के संबंध में दो विशेषज्ञों की सिफारिशों और उन के निष्कर्षों को पूर्णतया ध्यान में रखना होगा। स्वाभावतः हमें इन सिफारिशों की दृष्टि से जांच की जान वाली वृहद् योजना के सम्बन्ध में अपने अन्तिम निष्कर्षों के लिये प्रतीक्षा करनी होगी। शायद कुछ समय लगे और तमाम आवश्यक विलम्ब दूर हो जायगा।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : विवरण से यह प्रतीत होता है कि जल विज्ञान विशेषज्ञ ने लगभग छः महीने पहले संयुक्त राष्ट्र संघ को अपना अन्तिम प्रतिवेदन पेश किया है किन्तु यह अभी तक उन्होंने प्रकाशित नहीं किया है। क्या, नदी की खराबी को ध्यान में रखते हुए, वहां की प्रक्रिया में परिवर्तन करने का कोई विचार है ताकि प्रतिवेदन पेश किये जाने और इसके प्रकाशित होने के बीच का समय घटाया जा सके ?

श्री राज बहादुर : विश्व निकाय को प्रतिवेदन को सार्वजनिक बनाने से पूर्व इस की सम्यक जांच करने के लिये समय लगेगा। और स्वभावतः विश्व निकाय के कार्य के ऊपर हमारा कोई नियंत्रण नहीं है। हम अधिक से अधिक प्रार्थना कर सकते हैं। मैं आशा करता हूं कि उन्हें भी हुगली की कठिनाइयों का पता है। वे इस में बड़ी दिलचस्पी ले रहे हैं। वास्तव में, उन्होंने ने हमें सलाह दी थी कि इन विशेषज्ञों को ले लो। वे भी इस में अनावश्यक विलम्ब नहीं करेंगे।

श्री स० ला० द्विवेदी : बयान में लिखा है कि हलदिया बंदरगाह के लिये भूमि हस्तगत करने के वास्ते प्रारम्भिक व्यय की मंजूरी दे दी गई है। मैं जानना चाहता हूं कि इस सिलसिले में क्या प्रगति हुई है ?

श्री राज बहादुर : मैंने निवेदन किया कि प्रारम्भिक मंजूरी दे दी गई है और प्रारम्भिक कार्यवाही चल रही है।

श्री स० ला० द्विवेदी : भूमि हस्तगत करने की दिशा में क्या प्रगति हुई है ?

श्री राज बहादुर : मैंने निवेदन तो किया कि प्रारम्भिक कार्यवाही चल रही है।

श्री स० चं० सामन्त : संयुक्त राष्ट्र संघ के जल विज्ञान विशेषज्ञों को, जिस ने हाल ही में अपना काम समाप्त कर लिया है और अपना प्रतिवेदन पेश कर दिया है पत्तन न्यास के अन्तर्गत नियुक्त किया गया है। उस की सेवा की शर्तें क्या हैं ?

श्री राज बहादुर : पत्तन आयुक्त के कार्यालय में जल संबंधी अध्ययन के लिये एक नया विभाग जोड़ा गया है और यह व्यक्ति न्यूनाधिक उन्हीं शर्तों पर नियुक्त किया गया है जिन पर हम उसे यहां लाये थे। यह सीमित अवधि के लिये है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : अभी तक इन दो विशेषज्ञों की सेवाओं पर कुल कितना व्यय हुआ है ?

श्रीमूल अंग्रेजी में

श्री राज बहादुर : जैसाकि मा० सदस्य जानते हैं, उनको संयुक्त राष्ट्र संघ की सहायता योजना के अन्तर्गत लाया गया था। यात्रा तथा अन्य भत्तों के अलावा हम ने अधिक व्यय नहीं किया।

कोडरमा तथा हजारी बाग के बीच गाड़ी का पटरी से उतर जाना

+
†*२६७ { श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री प्र० च० बरुआ :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १२ मार्च, १९६२ को पूर्व रेलवे पर कोडरमा तथा हजारी बाग के बीच एक मालगाड़ी पटरी से उतर गई थी ;

(ख) यदि हां, तो जान माल की कितनी हानि हुई थी ; और

(ग) इस दुर्घटना का क्या कारण था ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) १२ मार्च १९६२ को बिजली चालित माल गाड़ियों संख्या १०४ डाउन और ३३४ डाउन के बीच कोडरमा स्टेशन पर टक्कर हुई थी जिस के परिणामस्वरूप १०४ डाउन के १३ वैगन और ३३४ डाउन के १८ वैगन तथा इंजन पटरी से उतर गये ।

(ख) कोई व्यक्ति नहीं मरा। रेलवे तथा जनता की सम्पत्ति को हुई हानि की लागत का अनुमानतः अनुमान क्रमशः चार लाख ३६ हजार और पांच सौ तथा छः सौ और ७५ रुपये है।

(ग) कारण की जांच हो रही है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या यह सच नहीं है कि पहली मार्च और १८ मार्च के बीच पूर्व रेलवे के इस सैक्शन पर पटरी से उतरने या टक्कर की पांच घटनाओं के अतिरिक्त कोई हानि नहीं हुई है ? क्या यह केवल अचानक हो गया है ? क्या इसके लिये मुकम्मल खोजबीन की जरूरत नहीं है ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : मामले की जांच हो रही है।

श्री साधन गुप्त : इस विशिष्ट सैक्शन पर कितनी गाड़ियां लेट हो गई थीं। और इस दुर्घटना के कारण कितनी गाड़ियां दूसरे मार्गों से भेजी गई थीं ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : मैं गाड़ियों की संख्या ठीक से नहीं बता सकता। कुछ घंटों में ही सिंगल लाइन का काम चालू कर दिया गया था और उसके कुछ घंटों बाद डबल लाइन का चलना भी जारी कर दिया गया। सीधी जाने वाली गाड़ियां चलाने के लिये कुछ और समय लगा क्योंकि वैगन बुरी तरह उलट गये थे और एक दूसरे से जुड़ गये थे।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

रामगंगा नदी परियोजना

*२५२. श्री भक्त दर्शन : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री १ सितम्बर, १९६१ के तारांकित प्रश्न संख्या ११३० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में रामगंगा नदी परियोजना के विभिन्न खण्डों में इस बीच क्या प्रगति हुई है; और

(ख) उसके लिये भारत सरकार ने कितनी व किस प्रकार की सहायता उत्तर प्रदेश राज्य सरकार को प्रदान की है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) और (ख). सदन की मेज़ पर एक वक्तव्य रखा है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी गई है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या २८]

स्वास्थ्य बीमा योजना

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

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली चिकित्सा संस्था (देहली मैडिकल एसोसिएशन) ने अपने आठवें वार्षिक सम्मेलन में एक संकल्प पारित किया है जिसमें सरकार से आग्रह किया गया है कि वह उसकी स्वास्थ्य बीमा योजना को सहायता दे ; और

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

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

(ख) संस्था की प्रार्थना पर भ्रम दोष के आधार पर तब विचार किया जाएगा, जब यह प्रार्थना दिल्ली प्रशासन के द्वारा प्राप्त होगी।

बेलगांव हवाई अड्डा

†*२५६. श्री जोकीम आल्वा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह ज्ञात है कि यात्रियों के लिये बेलगांव हवाई अड्डा बिल्कुल अनुपयुक्त है; और

(ख) यात्रियों के दृष्टिकोण से बेलगांव हवाई अड्डे पर उपलब्ध सुविधाओं में सुधार करने के लिये सरकार क्या कदम उठा रही है ?

†असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) यात्रियों को बिठलाने के लिये बैरक किस्म की एक इमारत समेत विमान सेवाओं को चलाने के लिये अनिवार्य सुविधाएं बेलगाम हवाई अड्डे पर उपलब्ध हैं।

(ख) अधिक सुविधाजनक स्थान पर एक नये यात्री शैड का निर्माण किया जा रहा है।

कलकत्ता में इण्डियन एयर लाइन्स कार्पोरेशन के खजांची पर चलाया गया

मुकदमा

†*२६०. श्री त० ब० विठ्ठलराव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री ८ अगस्त, १९६१ के तारांकित प्रश्न संख्या ६४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि इण्डियन एयर लाइन्स कार्पोरेशन के कलकत्ता कार्यालय के खजांची पर गबन के लिये चलाये गये मुकदमे का क्या परिणाम निकला है ?

†असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन): मामला अभी न्यायाधीन है।

†मूल अंग्रेजी में

काली नदी के ऊपर पुल

†*२६८. श्री जोकीम आल्वा : क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार उत्तर कनारा जिला में काली नदी की हालत को सुधारने के लिये क्या कदम उठा रही है ; और

(ख) क्या सरकार ने ऐसे कोई प्रस्ताव रखे हैं, जिनके द्वारा वह कारवार में कोबीबाग से उत्तर कनारा जिले में सदाशिवगढ़ तक कालीनधि नदी के ऊपर पुल बनाने के लिये मैसूर सरकार के साथ सहयोग स्थापित कर सकती है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री राज बहादुर) : (क) सम्भवतः माननीय सदस्य काली नदी की नौवहन स्थिति का उल्लेख कर रहे हैं। राज्य सरकार का इस विषय से सम्बन्ध है।

(ख) जी नहीं। तथापि यह समझा जाता है कि राज्य सरकार गोआ के द्वारा पश्चिम तट सड़क के पुनर्पञ्जीकरण के प्रश्न के साथ साथ इस नदी के ऊपर पुल बनाने की सम्भाव्यता की जांच कर रही है।

मंगलौर-हसन लाइन

†*२६९. श्री त० ब० विठ्ठलराव : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मंगलौर हसन लाइन के लिये अन्तिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण आरम्भ हो गया है और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) मंगलौर पत्तन का विकास कार्य पूर्ण हो जाने तक नई लाइन के तैयार हो जाने की आवश्यकता है। मंगलौर पत्तन के विकास के कृमिक कार्यक्रम का व्यौरा परिवहन मन्त्रालय से प्राप्त नहीं हुआ है। रेलवे लाइन का अन्तिम स्थान सर्वेक्षण एवं निर्माण का काम, मंगलौर पत्तन के विकास कार्य के साथ पूर्ण हो जाने के लिये आरम्भ किया जाएगा।

उत्तर-पूर्व सीमान्त अभिकरण प्रदेश तक राष्ट्रीय राजपथ

†*२७०. श्री डा० एरिंग : क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय राजपथ को उत्तर-पूर्व सीमान्त अभिकरण प्रदेश में बोमडीला, जीरो और पासीघाट स्थानों तक ले जाने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो कार्य कब आरम्भ होगा ?

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

(ख) सवाल पैदा नहीं होता।

गुलाटी आयोग की रिपोर्टें

†*२७१. { श्री दी० चं० शर्मा :
श्री अगाड़ी :

क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कृष्णा और गोदावरी-नदियों में जल की उपलब्धि का पुनर्विलोकन करने के लिये सरकार ने श्री गुलाटी के सभापतित्व में जो आयोग नियुक्त किया था उसके कार्य में अब तक क्या प्रगति हुई है ;

(ख) क्या आयोग ने सरकार को कोई रिपोर्ट दी है ; और

(ग) यदि हां, तो उसका क्या ब्यौरा है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग). कृष्णा गोदावरी आयोग अब सम्बद्ध राज्यों से प्राप्त भारी सांख्यिकी का अध्ययन कर रहा है तथा उनके प्रतिनिधियों के साथ उसके बारे में चर्चा कर रहा है। आयोग ने अभी अपना प्रतिवेदन पेश नहीं किया है। इसकी वर्तमान अवधि अप्रैल १९६२ के अन्त तक बढ़ा दी गई है।

मद्रास का हवाई अड्डा

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

(क) मद्रास का हवाई अड्डा बोईंग विमानों के आने जाने के लिये कब तक तैयार हो जायेगा; और

(ख) इसमें देर होने के क्या कारण हैं और इससे विशेषतः आस्ट्रेलिया जाने वाले विमानों की उड़ानों पर क्या प्रभाव पड़ा है ?

†असैनिक उड्डयन उपमन्त्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) आशा की जाती है कि मद्रास का हवाई अड्डा १९६३ के मध्य तक बोईंग विमानों के चलने के लिये तैयार हो जाएगा।

(ख) एक करोड़ रुपये से अधिक खर्च की बड़ी परियोजना होने के कारण, इस को अन्तिम रूप दिये जाने तथा इसकी कार्यावलि में कुछ समय लगेगा।

जब तक मद्रास हवाई अड्डे का धावनपथ अधिक लम्बा और मजबूत नहीं बनाया जाता, ताकि वह बोईंग विमान के लिये उचित हो सके, तब तक के लिये यह विचार किया गया है कि बंगकोक के रास्ते सिडनी तक बोईंग सेवा चलाई जाए। तथापि बम्बई मद्रास सिंगापुर और जकारता को मिला कर १ अप्रैल १९६२ से एक साप्ताहिक कोमर्ट सेवा चला कर मद्रास और जकारता के बीच का वर्तमान सम्पर्क जारी रखने का विचार है।

हिमाचल प्रदेश में मालगुजार

†३७७. श्री योगेन्द्र सेन : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिमाचल प्रदेश के सभी मालगुजारों को अब, गैर सरकारी वनों समेत भूमि में पूर्ण स्वामित्व अधिकार प्राप्त हैं;

(ख) यदि हां, तो ये अधिकार उनको कब और किस के द्वारा दिये गये थे;

(ग) क्या ये अधिकार भू-राजस्व अभिलेखों में दर्ज हैं और यदि हां, तो क्या वह आदेश जिनके आधार पर ये दर्ज किये गये हैं, किसी सरकारी राजपत्र में प्रकाशित किये जा चुके हैं;

(घ) यदि नहीं तो क्या हिमाचल प्रदेश के सभी भूमि मालिकों को पूर्ण स्वामित्वाधिकार देने वाली इस सामान्य आदेश की प्रतियां जनता को उपलब्ध हैं; और

(ङ) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ?

†कृषि मन्त्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क) जी हां ।

(ख) २८ अगस्त १९४८ को हिमाचल प्रदेश के मुख्य आयुक्त के द्वारा ।

(ग) स्वामित्व अधिकार भू-राजस्व अभिलेखों में दर्ज हैं किन्तु आदेश हिमाचल प्रदेश प्रशासन के राजपत्र में प्रकाशित नहीं किये गये थे ।

(घ) जी नहीं ।

(ङ) क्योंकि आदेश कार्यपालिका सम्बन्धी है ।

दिवी प्वाइंट आन्ध्र प्रदेश में प्रकाश स्तम्भ

†३७८. श्री मं० वें० कृष्ण राव : क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश की सरकार ने इन विषयों पर अभ्यावेदन दिये हैं कि :

(१) आन्ध्र प्रदेश में गुल्लाला मोडा कृष्णा जिला के समीप दिवी प्वाइंट पर प्रकाश स्तम्भ को पुनः चालू किया जाए; और

(२) कृष्णा नदी के मुहाने का जल सम्बन्धी सर्वेक्षण किया जाए; और

(ख) यदि हां, तो इस पर क्या कार्रवाई की गई है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय म राज्य मन्त्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी हां ।

(ख) फाल्सदिवी प्वाइंट पर नया प्रकाश स्तम्भ बनाने का मामला विचाराधीन है । कृष्णा नदी के मुहाने का जल सम्बन्धी सर्वेक्षण करना काफी उच्च प्राथमिकता वाला काम नहीं माना गया जिसे १९६१-६२ के सर्वेक्षण कार्यक्रम में शामिल किया जाता ।

द्रुत माल वहन सेवा^१

†३७९. श्री बलराज मधोक : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि द्रुत माल वहन सेवा के द्वारा भेजा गया माल जल्दी और निर्धारित समय के अन्दर नहीं पहुंचता;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को कोई शिकायत प्राप्त हुई है कि द्रुत माल वहन सेवा से बुक किया गया बड़ी संख्या में माल दिल्ली से उन गाड़ियों में नहीं भेजा जाता बल्कि साधारण माल गाड़ियों में भेजा जाता है, जिस का परिणाम यह होता है कि बहुत विलम्ब हो जाता है और जिस उद्देश्य के लिये इस सुविधा का प्रयोग किया गया था, वह नष्ट हो जाता है;

†मूल अंग्रेजी में

^१Quick Transit Service.

(ग) क्या सरकार को यह बात भी विदित है कि इस विलम्ब के कारण व्यापारी लोगों को बड़ी हानि होती है; और

(घ) द्रुत माल वहन सेवा में माल को न भेजने के क्या कारण हैं तथा सरकार व्यापारी लोगों को विश्वास दिलाने के लिये दिल्ली में हो रही इस बुराई को रोकने के लिये क्या कदम उठाने का विचार करती है ?

रेलवे उपमन्त्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) साधारणतया द्रुत माल वहन सेवा से बुक किया गया माल निश्चित अवधि में अपने लक्ष्य स्थान पर पहुंच जाता है, हालांकि कुछ मामलों में विलम्ब हो जाता है।

(ख) उत्तर रेलवे में ऐसी कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है।

(ग) नहीं, व्यापारी समाज को पता है कि कुछ मामलों में द्रुत माल वहन सेवा द्वारा बुक किया गया माल समय पर नहीं पहुंचता, और उस हालत में रेलवे द्वारा लिया गया द्रुत माल वहन सेवा का किराया वापिस कर दिया जाता है।

(घ) किसी ऐसी घटना की सूचना नहीं मिली जिस में द्रुत माल वहन सेवा द्वारा भेजे जाने के लिये स्वीकार किया गया माल उस गाड़ी से न भेजा गया हो और साधारण गाड़ी से भेजा गया हो।

दिल्ली से माल की बुकिंग

१३८०. श्री बलराज मधोक : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के जोधपुर डिवीजन में मोटर गेज लाइन पर वैगन भार से कम माल को दिल्ली से बुक कराने पर प्रतिबंध है जब कि वैगन भार माल को बुक करने के बारे में कोई प्रतिबंध नहीं है;

(ख) यदि हां, तो वैगन भार से कम माल का बुकिंग कब से बन्द किया गया है और इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार को पता है कि इस प्रतिबंध के कारण जनता को बड़ी असुविधा होती है;

(घ) इस सैक्शन पर वैगन भार माल तथा वैगन भार से कम माल को उठाने के बारे में सरकार की नीति क्या है; और

(ङ) सरकार इस कठिनाई को दूर करने के लिये क्या कदम उठाने का विचार करती है ?

रेलवे उपमन्त्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) से (ग). इस समय दिल्ली लाहोरी गेट से जोधपुर डिवीजन को वैगन भार से कम माल की बुकिंग पर कोई प्रतिबंध नहीं है। तथापि उच्चतर प्राथमिकता वाले यातायात की भारी मांग के कारण भूतकाल में कुछ प्रतिबंध लगाने पड़े थे। उस प्रतिबंध की अवधि कम से कम थी ताकि जनता को अनावश्यक असुविधा न हो।

(घ) वैगन भार से कम माल को उठाने के लिये प्राथमिकता वाले यातायात की अनुसूची के अनुसार दी जाती है। वैगन भार से कम माल निर्दिष्ट दिनों पर (उल्लिखित यातायात के लिये सोमवार और वीरवार) को स्वीकार किया जाता है ताकि वैगन भार अधिकतम क्षमता तक भरी जा सकें।

(ङ) क्रम बद्ध आधार पर परिवहन क्षमता बढ़ाई जा रही है।

वरिष्ठ कर्मचारी परिषदें

†३८१. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उनके मंत्रालय के अन्तर्गत विभिन्न विभागों की वरिष्ठ कर्मचारी परिषदों की स्थापना के पश्चात्, उन्होंने वर्ष वार कितनी सिफारिशें कीं;

(ख) उन में से कितनी कार्यान्वित की गईं;

(ग) कितनी सिफारिशें एक वर्ष से अधिक अवधि तक लंबित रखी गईं; और

(घ) विभागों द्वारा कितनी सिफारिशें अस्वीकार की गईं तथा किन कारणों से ?

†सामुदायिक विकास तथा सहकार उपमन्त्री (श्री ब० सू० मूर्ति) : (क) से (घ). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या २६]

वरिष्ठ कर्मचारी परिषदें

†३८२. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन के मंत्रालय के अन्तर्गत विभिन्न विभागों की वरिष्ठ कर्मचारी परिषदों की स्थापना के पश्चात्, उन्होंने वर्षवार कितनी सिफारिशें कीं;

(ख) उन में से कितनी कार्यान्वित की गईं;

(ग) कितनी सिफारिशें एक वर्ष से अधिक अवधि तक लंबित रखी गईं; और

(घ) कितनी सिफारिशें विभागों द्वारा अस्वीकार की गईं तथा किन कारणों से ?

†कृषि मन्त्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क)

वर्ष	सिफारिशों की संख्या
१९५४	३
१९५५	२२
१९५६	१४
१९५७	६०
१९५८	५६
१९५९	४३
१९६०	८६
१९६१	३३
(ख)	
१९५४	२
१९५५	१७
१९५६	१०
१९५७	६५
१९५८	३५
१९५९	३०
१९६०	५८
१९६१	८

(ग) ७ ।

(घ) १०६ । सिफारिशों तथा उनके अस्वीकार किये जाने के कारणों को दशनि वाला विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ३०]

वरिष्ठ कर्मचारी परिषदें

†३८३. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उनके मंत्रालय के अन्तर्गत विभिन्न विभागों में वरिष्ठ कर्मचारी परिषदों की स्थापना के पश्चात्, उन के द्वारा वर्ष वार कितनी सिफारिशों की गई हैं;

(ख) उन में से कितनी कार्यान्वित की गई हैं;

(ग) कितनी सिफारिशों एक वर्ष से अधिक समय तक लम्बित रखी गई; और

(घ) कितनी सिफारिशों अस्वीकृत की गई हैं तथा किन कारणों से ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) से (घ). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ३१]

वरिष्ठ कर्मचारी परिषदें

†३८४. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या सिंचाई तथा विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उनके मंत्रालय के अन्तर्गत विभिन्न विभागों में वरिष्ठ कर्मचारी परिषदों की स्थापना के पश्चात् उन के द्वारा वर्षवार कितनी सिफारिशों की गई;

(ख) उन में से कितनी कार्यान्वित की गई;

(ग) कितनी सिफारिशों एक वर्ष से अधिक अवधि तक लम्बित रखी गई; और

(घ) विभागों द्वारा कितनी सिफारिशों अस्वीकृत की गई तथा किन कारणों से ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (घ). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ३२]

वरिष्ठ कर्मचारी परिषदें

†३८५. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उनके मंत्रालय के अन्तर्गत विभागों में वरिष्ठ कर्मचारी परिषदों की स्थापना के पश्चात् उनके द्वारा वर्ष वार कितनी सिफारिशों की गई;

(ख) उन में से कितनी कार्यान्वित की गई;

(ग) कितनी सिफारिशों एक वर्ष से अधिक अवधि तक लम्बित रखी गई; और

(घ) कितनी सिफारिशों विभागों द्वारा अस्वीकृत की गई तथा किन कारणों से ?

†रेलवे उपमन्त्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) से (घ). अपेक्षित वर्ष वार आंकड़े संलग्न विवरण में दिये गये हैं । कुल १८५ में से ११ सिफारिशों या तो प्रशासनिक कारणों से अस्वीकार कर दी गई या इस कारण कि वे नियमों के प्रतिकूल पाई गई ।

विवरण

(क)	१९५५	१९५६	१९५७	१९५८	१९५९	१९६०	१९६१	कुल
(क)	१	४	१२	१३	४५	३३	७७	१८५
(ख)	१	४	१२	१२	४३	२८	६२	१६२
(ग)	—	—	—	१	—	३	८	१२
(घ)	—	—	—	—	२	२	७	११

†मूल अंग्रेजी में

वरिष्ठ कर्मचारी परिषदें

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

(क) उनके मंत्रालय के अन्तर्गत विभागों में वरिष्ठ कर्मचारी परिषदों की स्थापना के पश्चात् उनके द्वारा वर्षवार कितनी सिफारिशें की गईं;

(ख) उनमें से कितनी कार्यान्वित की गईं;

(ग) कितनी सिफारिशें एक वर्ष से अधिक अवधि तक लंबित रखी गईं; और

(घ) कितनी सिफारिशें अस्वीकृत की गईं तथा उनके क्या कारण थे ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (घ). सूचना एकत्रित की जा रही है और यथासमय सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

चीनी का उपयोग

†३८७. श्री दी० चं० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पहली और दूसरी पंच वर्षीय योजनाओं में प्रत्येक राज्य में तथा अखिल भारतीय आधार पर चीनी की प्रति व्यक्ति कितनी खपत थी; और

(ख) प्रस्तावित आवंटन के अनुसार तीसरी योजना के अन्त में क्या स्थिति होगी ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). पहली और दूसरी पंच वर्षीय योजनाओं में अखिल भारतीय आधार पर दानेदार चीनी की औसत प्रति व्यक्ति खपत का अनुमान क्रमशः ६.८ पौण्ड और ११ पौण्ड वार्षिक है । अनुमान है कि तीसरी योजना के अन्त में यह १३.६ पौण्ड वार्षिक हो जायेगी । राज्यवार सूचना उपलब्ध नहीं है । यह याद रखा जाये कि यदि गुड़ और खंडसारी को गिना जाये (जो ग्रामीण जनता द्वारा चीनी के स्थान पर खाये जाते हैं) प्रति व्यक्ति उपभोग अधिक होगा ।

खाद्य अपमिश्रण

†३८८. श्री दी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने को कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में खाद्य अपमिश्रण को रोकने के लिये एक केन्द्रीय संगठन स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या व्योरा है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) और (ख). इस समय देश में खाद्य अपमिश्रण को रोकने के लिये एक केन्द्रीय संगठन स्थापित करने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है । तथापि सरकार योजना आयोग द्वारा नियुक्त की गई एक उपसमिति की इस सिफारिश पर विचार कर रही है कि खाद्य अपमिश्रण अधिनियम १९५४ में उपयुक्त संशोधन किया जाये ताकि केन्द्रीय सरकार अधिनियम को लागू करने का काम अपने हाथ में ले सके ।

नांगल में उर्वरकों के न उठाये गये स्टाक

†३८६. श्री दी० चं० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सही है कि नांगल उर्वरक फैक्टरी में उर्वरकों के न उठाये गये भारी स्टाक पड़े हैं, और

(ख) यदि हां, तो उन को उठवाने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

†कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क) नहीं। फैक्टरी से लगभग २ महीने का उत्पादन जमा रखने की अपेक्षा की जाती है। स्टाक हमेशा संग्रह करने की क्षमता से कम रहा है।

(ख) सवाल पैदा नहीं होता।

केन्द्रीय स्वास्थ्य पदाली की रचना

†३९०. श्री दी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री २५ नवम्बर, १९६१ के अतारांकित प्रश्न संख्या ४७६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय स्वास्थ्य पदाली की स्थापना के बारे में कोई निर्णय किया जा चुका है; और

(ख) यदि हां, तो उसका व्योरा क्या है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) अभी नहीं।

(ख) सवाल पैदा नहीं होता।

डाक तथा तार विभाग द्वारा धन के भुगतान में विलम्ब

†३९१. श्री दी० चं० शर्मा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान दिनांक २४ जनवरी, १९६२ के नई दिल्ली के 'हिन्दुस्तान टाइम्स' में प्रकाशित हुए समाचार की ओर गया है कि डाक प्राधिकारियों ने एक मृत स्त्री को लिखा है कि वह दस वर्ष पहिले मांगी गई धनराशि प्राप्त कर सकती है;

(ख) यदि हां, तो भुगतान में इस असाधारण विलम्ब होने के क्या कारण हैं; और

(ग) ऐसे मामलों को रोकने के लिए क्या कार्यवाही की गई है. या की जायेगी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० पं० सुब्बारायन) (क) हां।

(ख) जमा करने वाले की मृत्यु ३-१-१९४६ को हुई थी। राशि की मांग केवल १४-११-१९५६ को की गई। १४-१२-१९६१ तक स्वीकृति नहीं दी जा सकी क्योंकि दावेदार सारे संबंधित कागज पेश न कर सका था।

उसके संबंधियों ने दावेदार की मृत्यु की सूचना उचित डाक प्राधिकारियों को नहीं दी। मृत्यु की सूचना पाकर, ५-२-१९६२ को दावेदार के पति के नाम में स्वीकृति दी गई।

†मूल अंग्रेजी में

(ग) मांग का तुरन्त भुगतान करने के आदेश पहिल से ही हैं और इन में मूल करने की सूचना पाने पर उचित कार्यवाही की जाती है।

दिल्ली में आन्त्रशोथ रोग^१

†३६२. श्री डी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६१ में दिल्ली में कितने व्यक्तियों को आन्त्रशोथ रोग हुआ;

(ख) उपरोक्त रोगियों की संख्या वर्ष १९६० के रोगियों की संख्या से कम थी या अधिक; और

(ग) इसे बढ़ने से रोकने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर): (क) और (ख). १९६० और १९६१ में दिल्ली के छत रोग अस्पताल में दाखिल हुए आन्त्रशोथ के रोगियों की संख्या निम्न है :—

मास	१९६०	१९६१
जनवरी ;	१	५
फरवरी	५	१
मार्च	२१	३६
अप्रैल	५०	१०८
मई	६७	१६६
जून ; ;	१७५	१२६
जुलाई -	४३२	१४६
अगस्त	५८६	१४५
सितम्बर	२३८	६१
अक्टूबर	५४	३७
नवम्बर	३६	२२
दिसम्बर	१५	१७
योग	१,६८३	८७६

(ग) इस रोग से बढ़ने से रोकने के लिए निम्न कार्यवाही की गई है :—

- (१) क्षेत्रों में काम करने वाले स्वास्थ्य कर्मचारियों को पता लगते ही, रोगियों को नगरपालिका की एम्बुलेन्स से तत्काल दिल्ली के छत रोग अस्पताल में पहुंचाया गया जहां आन्त्रशोथ के रोगियों को दाखिल करने के लिए पर्याप्त व्यवस्था थी।
- (२) प्रभावित बस्तियों की पूर्ण जांच की गई ताकि यदि वहां और कोई रोगी हो तो उसका पता लग जायें।

†मूल अंग्रेजी में

†Gastro-enteritis.

- (३) आन्त्रशोथ हैजा के खिलाफ महामारी रोग अधिनियम, १८६७ के उपबन्ध संघ प्रशासित राज्याक्षेत्र, दिल्ली में लागू किये गये ।
- (४) अक्टूबर, १९६१ के मध्य तक शिक्षित चपरासियों सहित डाक्टरों के २१ दल कार्य कर रहे थे । वर्ष १९६१ में ७,६७,७१५ टीके लगाये गये ।
- (५) खाद्य स्वच्छता प्रवर्तन दलों और स्वच्छता निरीक्षकों द्वारा खान पान की गन्दी वस्तुओं के विक्रय के खिलाफ गहन कार्यवाही की गई । उस वर्ष २,७६८ मन खाने की गन्दी वस्तुयें नष्ट की गई ।
- (६) छतग्रस्त मकानों, आदि को छूत रहित बनाने का आवश्यक प्रबंध किया गया । मक्खी-विरोधी उपाय बढ़ाये गये ।
- (७) नगरपालिका की बस्तियों से यथाशीघ्र प्रत्येक प्रकार की गन्दगी हटाने का प्रबन्ध किया गया ।
- (८) रोग के पुनः फैलने को रोकने के लिए पर्याप्त प्रचार किया गया ।
- (९) नगरपालिका द्वारा दिये जाने वाले पानी की स्वच्छता पर सावधानी पूर्वक ध्यान रखा गया और ऐसा करने के लिए पानी के नमूने लिये गये ।
- (१०) ग्रामीण क्षेत्रों में पीने के पानी के कुओं में नियमित रूप से क्लोरीन डाली गई ।

सरकारी प्रकाशनों में वनस्पति के विज्ञापन

†३६३. श्री प्र० गं० देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १४ मार्च, १९६१ के तारांकित प्रश्न संख्या ८०५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने अपने प्रकाशनों में वनस्पति के विज्ञापन प्रकाशित न करने के लिये अपनी नीति में परिवर्तन कर लिया है जोकि सरकार की घोषित नीति के विरुद्ध है ; और

(ख) १९६०-६१ और १९६१-६२ में सारी सरकारी रचनाओं में ऐसे विज्ञापनों से कितना धन प्राप्त हुआ है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री प्र० म० थामस) : (क) वनस्पति के विज्ञापनों के प्रकाशन के बारे में सरकार की नीति में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है, अर्थात् नीति यह है कि ऐसे विज्ञापनों के प्रकाशन पर कोई आपत्ति नहीं है ।

(ख) १९६१ में वनस्पति में रंग मिलाने संबंधी विज्ञापनों से लगभग १,८५० रु० प्राप्त हुए ।

भीमकुण्ड परियोजना

†३६४. श्री बं० चं० मलिक : क्या सिचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग ने उड़ीसा में भीमकुण्ड जलविद्युत् परियोजना के लिये अनुमति दे दी है ; और

(ख) यदि नहीं, तो वर्तमान स्थिति क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख). भीमकुण्ड परियोजना की उड़ीसा सरकार जांच पड़ताल कर रही है। आशा है कि जलाशय के सर्वेक्षण को छोड़ कर शेष जांच पड़ताल जून, १९६३ तक समाप्त हो जायेगी ?

नलकूपों के लिए उड़ीसा को वित्तीय सहायता

†३६५. श्री बै० चं० मलिक : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९६१-६२ में नलकूप खोदने के लिये उड़ीसा को कोई वित्तीय सहायता दी गई है ;

(ख) यदि हां, तो कितनी सहायता दी गई ; और

(ग) अब तक कितने कुएं खोदे गये हैं ?

†कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क) और (ख). केन्द्रीय सरकार ने समूचे रूप में कृषि क्षेत्र की योजनाओं के लिये वित्तीय सहायता दी है। १९६१-६२ में उड़ीसा सरकार ने नलकूप परियोजना के लिये ५.२५ लाख रु० नियत किये थे।

(ग) जानकारी राज्य सरकार से प्राप्त की जा रही है और प्राप्त होने पर पटल पर, रख दी जायेगी।

वन गवेषणा संस्था, देहरादून

†३६६. श्री भक्त दर्शन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री ७ दिसम्बर, १९६१ के अतारांकित प्रश्न संख्या १४६२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि देहरादून की वन गवेषणा संस्था का स्तर एक विश्वविद्यालय तक उन्नत करने के बारे में क्या निर्णय किया गया है ?

कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : इस सम्बन्ध में अभी कोई निर्णय नहीं किया गया है।

नई दिल्ली के पास यमुना पर दूसरा पुल

†३६७. श्री भक्त दर्शन : क्या रेलवे मंत्री २९ अगस्त, १९६१ के अतारांकित प्रश्न संख्या २६६६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि नई दिल्ली में पुराने किले के समीप यमुना नदी पर रेल के दूसरे पुल के निर्माण में अब तक क्या प्रगति हुई है और उस के कब तक पूरा हो जाने की आशा है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सै० बें० रामस्वामी) : पुल की नींव के लिए कुएं बनाने के सम्बन्ध में काम हो रहा है और इस में अब तक ३ प्रतिशत प्रगति हुई। गडरों के निर्माण, सप्लाई और लगाने का ठेका दिया जा चुका है। मिट्टी के काम और गाइड-बैंध तथा पहुंच-मार्ग के किनारों पर पत्थर की भराई का ४० प्रतिशत काम हो गया है। यदि गडरों के लिए समय पर इस्पात मिल जाय, तो मार्च, १९६४ तक काम पूरा हो जाने की संभावना है।

रेलगाड़ियों में डकैती और हत्या की घटनायें

†३६८. श्री विभूति मिश्र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेल गाड़ियों में आये दिन होने वाली डकैतियों एवं हत्याओं को रोकने के लिये क्या सरकार ने कोई योजना बनाई है ;

(ख) यदि हां, तो उस योजना की रूप-रेखा क्या है ; और

(ग) साल में औसतन कितनी डकैतियां और हत्यायें होती हैं ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). 'शान्ति और व्यवस्था' कायम रखने और रेल गाड़ियों में अपराध रोकने की जिम्मेदारी सम्बन्धित राज्य सरकारों की है ।

(ग) चलती-गाड़ियों में साल में औसतन ६ से ले कर ८ यात्रियों की हत्या और १५१ लट-मार की घटनायें होती हैं, जिन में एक या दो डकैतियां शामिल हैं ।

एयर इंडिया इंटरनेशनल के विज्ञापन

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

(क) क्या यह सच है कि एयर इंडिया इंटरनेशनल ने बम्बई में विज्ञापन करने के लिये आम चुनावों के समय श्री मेनन और श्री कृपालानी की छोटी छोटी मूर्तियों का उपयोग किया ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार इस कार्य को अनुचित नहीं समझती ; और

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

असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) एयर इंडिया इंटरनेशनल ने बतलाया है कि उन के पब्लिसिटी डिपार्टमेंट ने केम्पस कोर्नर पर एक पाड़ खड़ी की थी जिस में दौड़ की शुरुआत की जगह पर दो शकलें दिखलाई गई थीं ; उन में एक शकल श्री कृष्ण मेनन से और दूसरी श्री कृपालानी से मिलती जुलती थी । उन शकलों के साथ यह मजमून था कि "चूँकि दोनों अब्बल नहीं आ सकते इसलिये एक कम खर्च से तेज़ जा सकते हैं ।"

(ख) और (ग). जैसे ही उन के जनरल मैनेजर ने पाड़ को देखा, उन्होंने ने उसे से हटाने का हुकम जारी कर दिया । कारपोरेशन के मैनेजमेंट ने भी हिदायतें जारी कर दी हैं कि आयन्दा इस तरह के पोस्टर नहीं लगाये जाने चाहियें ।

दिल्ली से रक्सौल तक राष्ट्रीय राजमार्ग

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

(क) दिल्ली से रक्सौल तक जो राष्ट्रीय राजमार्ग बन रहा है उस में कितना काम बाकी है ; और

(ख) यह राजमार्ग कब तक बन कर तैयार हो जायेगा ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज-बहादुर) : (क) दिल्ली और रक्सौल के बीच कोई सीधा राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं है । फिर भी, राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या २४, २८ और २८-ए को मिला कर एक मार्ग मुरादाबाद, लखनऊ, गोरखपुर, कसिया, तमकोही,

पिपरा और मोतीहारी होते हुए दिल्ली को रक्सौल से मिलाता है। इन राष्ट्रीय राजमार्गों पर बाकी निर्माण कार्य इस प्रकार है :—

सड़क निर्माण

राष्ट्रीय राज मार्ग संख्या (१)	शेष कार्य (२)	वर्तमान स्थिति (३)
२८	कंकर बिछे हुए कसिया-तमकोही भाग (१६ मील) को ऊंचा करना।	१६.१४ लाख रुपये का तस्मीना मंजूर किया गया है और काम जारी है।
२८	तमकोही और पिपरा के बीच की छूटी हुई सड़क का निर्माण (५४ मील)	१९६०-६१ में इस छूटी हुई सड़क के निर्माण के लिये ७०.८६ लाख रुपये का तस्मीना मंजूर किया गया है। तीसरी पंचवर्षीय आयोजना में सलेम-गढ़ और पिपरा के बीच (४५ मील) में आर पार पुलियां व नालियां बनाने के लिये २० लाख रुपये की व्यवस्था भी की गयी है।

पुलों का निर्माण

२४	रामगंगा नदी पर पुल	इस स्थान पर पहले से ही सड़क व रेल का एक मिलाजुला पुल बना हुआ है। यहां पर पीपों के एक पुल को बनाने के लिये १२-३-६२ को ५.६५ लाख रुपये का अनुमानित व्यय मंजूर किया गया।
२८	अयोध्या में सरयू नदी पर पुल	इस स्थान पर ११६.८० लाख रुपये के अनुमानित लागत के एक पुल का निर्माण कार्य मंजूर किया गया और काम जारी है।
२८	गोरखपुर में राप्ती नदी पर पुल	इस स्थान पर ४१.४३ लाख रुपये के अनुमानित लागत के एक पुल का निर्माण कार्य मंजूर किया गया है और काम जारी है।
२८	डुमरियाघाट में गंडक नदी पर पुल	इस पुल का निर्माण कार्य धनाभाव के कारण मंजूर नहीं किया जा सका किन्तु यहां सर्वेक्षण आदि किया जा रहा है।
२८-ए	सिकरहना नदी और तिलावे नाले पर पुल।	१३.१२ लाख रुपये की कुल अनुमानित लागत से इन पुलों का निर्माण कार्य १९५७ में मंजूर किया गया था। इन पुलों पर अधिकांश निर्माण कार्य हो चुका है।

(ख) जो निर्माण कार्य पहले से ही मंजूर किये जा चुके हैं उन के चालू पंचवर्षीय आयोजना के अन्त तक पूरे होने की संभावना है ।

प्रधान मंत्री की चुनाव सभायें

†४०१. { श्री बलराज मधोक :
श्री आसर :

क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नई दिल्ली नगरपालिका निगम ने उन चुनाव सभाओं का प्रबन्ध किया था जिनमें श्री जवाहरलाल नेहरू ने नई दिल्ली में २२ फरवरी, १९६२ को भाषण दिये थे;

(ख) क्या इसके लिये कांग्रेस संघ ने नई दिल्ली नगरपालिका को कोई भुगतान किया था; और

(ग) यदि हां, तो उसका क्या व्यौरा है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) नहीं । हां, नई दिल्ली नगरपालिका ने भीड़ को रोकने के लिये लोहे के नल लगाये थे । यह काम नगरपालिका पुलिस के कहने पर सभी प्रतिष्ठित व्यक्तियों के लिये करती है ।

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

रेलवे के यात्री किराया और भाड़े की दरें

†४०२. { श्री साधन गुप्त :
श्री तंगामणि :
श्री वारियर :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यात्री किराये और वस्तु भाड़ा की दरों में वृद्धि करने का कोई प्रस्ताव सरकार वा रेलवे बोर्ड के विचाराधीन है ;

(ख) यदि हां, तो प्रस्ताव क्या है ; और

(ग) बढ़ी हुई दरों को कब से लागू किया जायेगा ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सैं० बें० रामस्वामी) : (क) से (ग) आय-व्ययक से सम्बन्धित बातों को ध्यान में रख कर वर्तमान सरकार अभी जानकारी देने में असमर्थ है कि रेलवे का यात्री किराया और वस्तु भाड़ा बढ़ाने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन है या नहीं ।

कृषि ऋण बैंक

†४०३. श्री रामकृष्ण गुप्त : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक कृषि ऋण बैंक स्थापित करने के प्रस्ताव पर विचार कर लिया है ; और

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

†कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क) और (ख). इससे यह स्पष्ट नहीं हुआ है कि माननीय सदस्य किसानों की कम अवधि तथा मध्यम अवधि की आवश्यकताओं को पूरा कर

कोई सहकारी बैंक बनाने का उल्लेख कर रहे हैं अथवा किसानों की लम्बी अवधि को आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये वित्त विकास निगम का उल्लेख कर रहे हैं। यदि प्रश्न पहली बात के बारे में है तो सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्री उसका उत्तर २४ फरवरी १९६१ के तारांकित प्रश्न संख्या २८४ के उत्तर में दे चुके हैं। यदि प्रश्न दूसरी बात के बारे में है तो मामले पर वित्त मन्त्रालय (आर्थिक कार्य विभाग) में विचार किया जा रहा है।

माही बांध

४०४. श्री भोगजी भाई : क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) माही बांध, बागडा बजाज सागर, बांधने का काम कब तक आरम्भ होगा; और
(ख) इस बांध से सिंचाई कब शुरू होगी ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) बांध का कार्य-स्थल बागडा से हटा कर बोरखेरा को कर दिया गया है, यह बोरखेरा, बागडा से एक मील नीचे की ओर है। इस परियोजना के पानी के बंटवारे, डूब जाने वाली जमीन इत्यादि, के बारे में, राजस्थान, मध्य प्रदेश और गुजरात की सरकारों की स्वीकृति अभी मिलनी बाकी है। अभी तक, परियोजना निर्माण के लिए स्वीकृत नहीं की गई। चूंकि राजस्थान सरकार, इस परियोजना के निर्माण के लिए जिम्मेदार है, इसलिये इस वक्त यह सुझा सकना सम्भव नहीं है कि इस परियोजना के निर्माण का काम कब शुरू होगा।

(ख) इस परियोजना के चालू होने के छठे साल में सिंचाई के शुरू हो जाने की सम्भावना है।

रतलाम-बांसवाड़ा रेलवे लाइन

४०५. श्री भोगजी भाई : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या रतलाम से बांसवाड़ा डूंगरपुर रेलवे लाइन तीसरी पंचवर्षीय योजना में शामिल कर ली गयी है; और
(ख) यदि हां, तो इस पर काम कब आरम्भ होगा ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) जी नहीं।

(ख) सवाल नहीं उठता।

बीकानेर नगर में रेलवे के ऊपरी पुल

४०६. श्रीकर्णा सिंहजी : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि स्वीकृत योजना के अनुसार बीकानेर नगर की दो रेलवे क्रॉसिंग पर ऊपरी पुल बनाने का काम कब शुरू हो जायेगा क्योंकि जनता को वहां पर बड़ा कष्ट हो रहा है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : राज्य सरकार ने अपने व्यय पर रेलवे सीमा से बाहर आवश्यक भूमि इन पुलों के निर्माण के लिये अर्जित कर ली है। उत्तर रेलवे के १९६२-६३ के रेलवे निर्माण कार्यक्रम में इन पुलों के लिये व्यवस्था कर ली गई है तथा योजना और प्राक्कलन

राज्य सरकार के परामर्श से बनाये जा रहे हैं। ज्यों ही राजस्थान सरकार, पुल तक पहुंचने वाले मार्गों के लिये आवश्यक भूमि दे देगी निर्माण कार्य प्रारम्भ कर दिया जायेगा।

चुरू से नोहर तक रेलवे लाइन

†४०७. श्री कर्णो सिंहजी : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तारा नगर होती हुई चुरू से नोहर तक रेलवे लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव है क्योंकि ऐसा करने से उस क्षेत्र की जनता को बहुत सुविधायें मिल जायेंगी और इस क्षेत्र के अन्दर व्यापार हो सकेगा; और

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

†रेलवे उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) जी नहीं।

(ख) सूरतपुड़ा होकर मीटर लाइन की रेलवे लाइन चुरू और नोहर तक बना दी गई है। इस क्षेत्र के निवासियों को और सुविधायें देने की व्यवस्था करने के लिये सड़क परिवहन का विकास करना ठीक रहेगा। क्योंकि सड़क राज्य का विषय है इसलिये इसके बारे में एक सरकार से बातचीत की जानी चाहिये।

रेलवे द्वारा रद्दी लोहे का बेचा जाना

†४०८. { श्री रघुनाथ सिंह :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :
डा० पशुपति मंडल :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ;

(क) १९५५ से १९६१ तक सार्वजनिक टेंडरों के द्वारा रेलवे ने कितना रद्दी लोहा (फैरस स्क्रैप) बेचा तथा उससे कितने राजस्व की आय हुई ;

(ख) १९५५ से १९६१ के वर्षों में लोहा तथा इस्पात नियन्त्रक के आदेश पर देश में 'स्क्रैप' का इस्तेमाल करने वालों को कितने 'स्क्रैप' का वितरण किया गया था; और

(ग) १९५५ से १९६१ के वर्षों में रेलवे स्टोर के निर्माण के लिये रेलवे वर्कशापों तथा गैर सरकारी क्षेत्रों की फाउण्ड्रियों में कितना रेलवे 'स्क्रैप' गलाया गया था।

†रेलवे उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क)

(१) मात्रा . १६,५०० टन (अनुमानतः)
(२) राजस्व की आय . ३४ लाख रुपये (अनुमानतः)

(ख) ५,०५,००० टन (अनुमानतः)

(ग) (१) रेलवे वर्कशापों में . २,५४,००० टन (अनुमानतः)

(२) गैर सरकारी फाउण्ड्रियों में . २,३९,००० टन (अनुमानतः)

नोट:—यह आंकड़े १-४-५५ से ३१-३-६१ तक के हैं।

चेचक के टीके का रूस द्वारा उपहार

†४०६. { श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्री कुन्हन :

क्या स्वास्थ्य मन्त्री १७ अगस्त, १९६१ के अतारांकित प्रश्न संख्या १४०५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रूस सरकार द्वारा दिए गए २५०० लाख आदमियों के लिये चेचक के टीके भारत में कब तक आ जाने की आशा है; और

(ख) क्या टीके का भण्डार करने, वितरण करने तथा इसके इस्तेमाल की व्यवस्था की गई है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर): (क) रूस सरकार ने २५० आदमियों को दिये जाने के लिये सूखा टीका आठ किस्तों में जनवरी, १९६२ से भारत को मुफ्त देना स्वीकार कर लिया है। जनवरी-फरवरी १९६२ में लगभग २५० लाख २३ हजार आदमियों के लिए मिल गया है।

(ख) टीका दिल्ली में आ गया है। जहाँ से कलकत्ता, बम्बई, मद्रास तथा करनाल के सरकारी चिकित्सा भांडार डिपो को भेजा गया है और डायरेक्टोरेट जनरल आफ हेल्थ सर्विसेज के आदेशों के अनुसार राज्य सरकारें/प्रशासन द्वारा वितरित किया जा रहा है।

डिब्रूगढ़ तथा कलकत्ते के बीच टेलीग्राफ तथा टेलीप्रिंटर सम्पर्क

†४१०. श्री प्र० चं० बहना : क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डिब्रूगढ़ मुख्य-कार्यालय तथा कलकत्ता के बीच केवल गोहाटी होकर ही टेलीग्राफ तथा टेलीप्रिंटर सम्पर्क है तथा सीधा सम्पर्क नहीं है ;

(ख) यदि हां, तो टेलीग्राफ तथा टेलीप्रिंटर सन्देश गोहाटी होकर जाने में बहुत विलम्ब हो जाता है; और

(ग) क्या सरकार का विचार इस कठिनाई को समाप्त करके डिब्रूगढ़ तथा कलकत्ता के बीच सीधी टेलीप्रिंटर/टेलीग्राफ सेवा बनाने का है ?

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

(ख) गोहाटी होकर जाने के कारण तार पहुंचने में सामान्यतः विलम्ब नहीं होता है। परन्तु कभी कभी संचार लाइनों में बाधा होने के कारण विलम्ब हो जाता है।

(ग) जी नहीं। इतना यातायात नहीं है कि सीधा सर्किट बनाया जाये।

पंचकुई रोड पर पूर्व निर्मित दुकानें

†४११. श्री बलराज मधोक : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंचकुई रोड, नई दिल्ली पर कितनी पूर्व निर्मित दुकानें हैं;

(ख) इनमें से कितनी दिल्ली नगर निगम के क्षेत्राधिकार में हैं तथा नई दिल्ली नगर पालिका के क्षेत्राधिकार में कितनी हैं ।

- (ग) क्या इन दूनों के आबंटियों के लिये अलग बाजार बनाने की कोई योजना है; और
(घ) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) और (ख) नई दिल्ली नगर पालिका के क्षेत्राधिकार में ७६ । दिल्ली नगर निगम के क्षेत्राधिकार के अधीन की दूकानों की जानकारी उपलब्ध होने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

- (ग) जी नहीं ।
(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

नई दिल्ली में पूर्व निर्मित दुकानें

†४१२. श्री बलराज मधोक : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई दिल्ली में अविन रोड तथा कनाट सर्कस की बाहरी परिधि पर क्रमशः कितने पूर्व-निर्मित दुकानें हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि ये स्टाल जितनी अवधि के लिये बनाये गये थे वह समाप्त हो चुकी है और वे अत्यन्त जीर्ण अवस्था में है ;

(ग) यदि हां, तो क्या इन स्टालों के मालिकों को कहीं और दुकानें देने के लिये कोई योजना बनाई गई है ; और

(घ) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) अविन रोड पर ७५ और कनाट सर्कस में ११६ स्टाल हैं ।

(ख) ये स्टाल जितनी अवधि के लिये बनाये गये थे वह समाप्त हो चुकी है किन्तु उन्हें अब भी काम में लाया जा सकता है ;

(ग) भाग (ख) के उत्तर में दिये गये कारण से ऐसी कोई योजना नहीं बनायी गयी ।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

अमरीका को फालतू चीनी का निर्यात

†४१३. श्री रामकृष्ण गुप्त : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत ने अमरीका को सुझाव दिया है कि अमरीका से फालतू कृषि उपज के बदले वह अमरीका को फालतू चीनी का निर्यात करने के लिये तैयार है ; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में कोई करार किया गया है तो उसका व्यौरा क्या है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जी हां ।

(ख) अभी कोई करार नहीं किया गया है ।

पूर्वोत्तर रेलवे में ए० एम० ई० का चुनाव

४१४. श्री म० ना० सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वोत्तर रेलवे में रेलवे बोर्ड के लिखित आदेश के विरुद्ध वर्ष के भीतर दो बार चुनाव बोर्ड बिठा कर ए० एम० ई० की जगहों के लिये तालिका बनाने की क्या आवश्यकता है ;

(ख) क्या यह सच है कि पिछली बार जब चुनाव बोर्ड बिठाया गया था तब सब वरिष्ठ व्यक्ति बुलाये गये थे, परन्तु आवश्यकता से कम लोग लिये गये ;

(ग) चूंकि कोई व्यक्ति बिना विशेष छूट का अधिकार प्राप्त किये एक वर्ष में एक से अधिक बार चुनाव में भाग नहीं ले सकता, इसलिये क्या ऐसे जूनियर व्यक्तियों को ही जो साधारणतः नहीं बुलाये जाते अब बुला कर पद के लिये तालिका बनायी जा रही है ; और

(घ) क्या छोड़े गये वरिष्ठ व्यक्तियों को इस वर्ष के भीतर ही दुबारा नियुक्त किये गये चुनाव बोर्ड के सामने परीक्षा में भाग लेने के लिये बुलाया जायेगा ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). ५ व्यक्तियों का पैनल बनाने के लिये जून, १९६१ में सहायक मैकेनिकल इंजीनियरों का एक चुनाव हुआ था । वरिष्ठता के क्रम में २४ कर्मचारियों को चुनाव के लिए बुलाया गया था । इनमें से ६ ने चुनाव में शामिल होने से इंकार कर दिया और १५ पास न हो सके । इसलिए केवल ३ का पैनल बनाया जा सका जबकि आवश्यकता ५ की थी । अब दो कारणों से एक और चुनाव करना आवश्यक हो गया है ; एक तो यह कि जून, १९६१ के चुनाव में पर्याप्त संख्या में कर्मचारी पैनल पर न रखे जा सके और दूसरे, शीघ्र ही कुछ नयी जगहें भी मंजूर होने की सम्भावना है । नये चुनाव की तारीख अभी नियत नहीं की गयी है । फिर भी, एक वर्ष में दो चुनाव करना रेलवे बोर्ड द्वारा जारी किये गये किसी आदेश से असंगत नहीं है ।

(ग) प्रस्तावित चुनाव के लिए उम्मीदवारों को उनकी वरिष्ठता के क्रम में बुलाया जायेगा ।

(घ) किसी वरिष्ठ कर्मचारी को चुनाव में शामिल न किये जाने का सवाल नहीं उठता ।

आन्ध्र प्रदेश की जल-विद्युत परियोजनायें

†४१५. श्री कृष्ण राव: क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि निम्नलिखित परियोजनाओं की मंजूरी के बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है :--

- (१) वंशधारा परियोजना,
- (२) पोचमपाद परियोजना,
- (३) श्री सैलम् जल-विद्युत् परियोजना; और
- (४) आन्ध्र प्रदेश की अपर सिलेरू विद्युत् परियोजना ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजबहादुर) : निम्नलिखित परियोजनाओं के सम्बन्ध में स्थिति इस प्रकार है :—

- (१) वंशधरा परियोजना केन्द्रीय जल और विद्युत् आयोग इस परियोजना की जांच कर रहा है ।
- (२) पोचमपाव परियोजना : आन्ध्र प्रदेश सरकार से कहा गया है कि वह नदी के बहाव के बारे में एक स्वयंपूर्ण प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के लिये कहा गया है ।
- (३) अशैलम जल विद्युत् परियोजना : केन्द्रीय जल और विद्युत् आयोग इस परियोजना की जांच कर रहा है ।
- (४) अपर सिलेरु विद्युत् परियोजना : इस परियोजना का पहला चरण पूरा किया जा रहा है । परियोजना का दूसरा चरण उड़ीसा की बालीमेला विद्युत् परियोजना से सम्बन्धित है और अभी निर्णय किया जाना है ।

आन्ध्र प्रदेश में बस परिवहन

†४१६. श्री म० वें० कृष्णराव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) आन्ध्र प्रदेश में बस परिवहन के राष्ट्रीयकरण में अब तक क्या प्रगति हुई है; और
- (ख) इस राष्ट्रीयकरण के लिये केन्द्रीय सरकार ने क्या सहायता दी है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) आन्ध्र प्रदेश के बीस में से बारह जिलों में राष्ट्रीयकृत बस सेवाएँ चल रही हैं । राज्य के बचे हुए भाग में राष्ट्रीयकरण करने के लिये एक क्रमबद्ध कार्यक्रम बनाया गया है और आशा है कि तीसरी योजनावधि की समाप्ति तक पूरे राज्य में बस परिवहन राष्ट्रीयकरण हो जायेगा ।

(ख) आन्ध्र प्रदेश में सड़क परिवहन के लिये केन्द्रीय सरकार ने कोई विशिष्ट सहायता नहीं दी है । किन्तु रेलवे मंत्रालय आंध्र प्रदेश राज्य सड़क परिवहन कारपोरेशन को उसकी पूंजी २५ प्रतिशत अंशदान दे रहा है । मंत्रालय ने २१ मार्च, १९६२ तक कारपोरेशन को अंशदान के रूप में १२६.५४ लाख रुपये दिये हैं ।

मसुलीपट्टम पत्तन

†४१७. श्री मं० वें० कृष्णराव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार ने मसुलीपट्टम पत्तन का विकास कर उसे एक मध्यम पत्तन बनाने के बारे में कोई निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो मसुलीपट्टम पत्तन के विकास के लिये सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) मसुलीपट्टम पत्तन को पहले ही एक मध्यम पत्तन के रूप में काम में लाया जा रहा है ।

(ख) मसुलीपट्टम में नहर को पक्का करने के लिये, जिस में मिट्टी के बन्धान के निर्माण और रेत डालने के गड्ढे को पक्का करने का उपबन्ध सम्मिलित है, परिवहन तथा संचार मंत्रालय की तीसरी पंचवर्षीय योजना के भौतिक विकास कार्यक्रम में १५ लाख रुपये रखे गये हैं ।

विजयवाड़ा से हैदराबाद तक विमान सेवा

†४१८. श्री मं० वें० कृष्णराव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार ने विजयवाड़ा से हैदराबाद तक विमान सेवा पुनः शुरू करने के लिये कोई कदम उठाये हैं; और

(ख) यदि हां, तो यह सेवा कब शुरू होगी ?

†असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहोउद्दीन) : (क) और (ख). इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन इस सेवा को शुरू करने की संभावना की आन्ध्र प्रदेश सरकार की सहायता से चांज कर रही है ।

गुजरात में टिट्टियों से फसल को नुकसान

†४१९. श्री पु० र० पटेल: क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि टिट्टियों के आक्रमण के फलस्वरूप गुजरात राज्य के मेहसाना जिले में फसल को कितना नुकसान पहुंचा और किसानों को मुआवजा देने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

†कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : राज्य सरकार से जानकारी एकत्र की जा रही है और यथासमय सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

भारत में मानसिक रोगों का आपात

†४२०. श्री अ० मु० तारिक : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के कुछ राज्यों में मानसिक रोगों के मामले वृद्धि पर हैं;

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने इस वृद्धि के कारणों का पता लगाया है और स्थिति के सुधार हेतु सभाव्य उपायों पर विचार किया है; और

(घ) यदि हां तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) चूंकि मानसिक रोगों या मासिक विकृतियों के आपात के बारे में कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है इसलिये यह बताना संभव नहीं कि पागलपन के मामले बढ़े हैं या घटे हैं ।

(ख) से (घ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

सरस्वती परियोजना (गुजरात)

†४२१. श्री पु० र० पटेल: क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात राज्य में सरस्वती परियोजना के कार्यान्वयन में क्या प्रगति हुई है; और

(ख) यदि कोई प्रगति नहीं हुई, तो इसके क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) इस परियोजना के प्रारंभिक काम किये जा रहे हैं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

गन्ने के काश्तकारों को अतिरिक्त मूल्य दिया जाना

४२२. श्री खुशबक्त राय : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि गन्ने के काश्तकारों को अतिरिक्त मूल्य देने का प्रश्न जो प्रशुल्क आयोग के सुपुर्द किया गया था उसका प्रतिवेदन सरकार के पास आ गया है;

(ख) उक्त प्रतिवेदन की मुख्य-मुख्य सिफारिशें क्या हैं और उनमें से कितनी सरकार ने मान ली हैं; और

(ग) क्या उक्त प्रतिवेदन की एक प्रति सभा-पटल पर रखी जायेगी ?

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जी हां।

(ख) आयोग की सिफारिशें विचाराधीन हैं।

(ग) आयोग के प्रतिवेदन की प्रति, आयोग की सिफारिशों की जांच और उन पर निर्णय लेने के उपरान्त सभा पटल पर रखी जायेगी।

गोहाना से पानीपत तक रेल-मार्ग

४२३. श्री राम गरीब : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गोहाना-पानीपत रेलमार्ग कब तक पूरा हो जायेगा; और

(ख) यदि यह रेलमार्ग अभी बना नहीं है तो विलम्ब के क्या कारण हैं ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सें० बें० रामस्वामी) : (क) और (ख). गोहाना-पानीपत रेलमार्ग का, जो उखाड़ दी गई थी, पुनर्निर्माण योजना आयोग द्वारा प्रकाशित रेलवे की तीसरी पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित नहीं है।

दिल्ली-अम्बाला रेल लाइन

४२४. श्री राम गरीब : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या दिल्ली से अम्बाला तक रेल लाइन को दोहरा किया जायेगा;

(ख) यदि हां, तो कब; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सें० बें० रामस्वामी) : (क) से (ग). दिल्ली से अम्बाला तक की लाइन को दोहरा करने की योजना तीसरी पंचवर्षीय योजना में शामिल नहीं की गयी क्योंकि इस लाइन पर जो परिवहन होता है उसे देखते हुए लाइन को दोहरा करने की आवश्यकता नहीं है।

ब्यास बांध परियोजना

४२५. श्री राम गरीब : क्या सिन्धु और विद्युत् मंत्री १४ मार्च, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या २७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) तहसील-वार उन ५२ ग्रामों के क्या नाम हैं जिनको ब्यास बांध परियोजना के लिये जलाशय बनाने के लिये खाली कराया जायेगा;

(ख) होशियारपुर के उन ६ गांवों और कांगड़ा जिले के उन २ गांवों के क्या नाम हैं जिनको वहां पर एक टाउनशिप बनाने के लिये खाली कराया जायेगा, और

(ग) इन गांवों के निवासियों को नोटिस दिये जाने और इन गांवोंको वास्तविक रूप से खाली किये जाने के बीच कितना समय रहेगा ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) :

(क) देहरा तहसील (कांगड़ा जिला) ---

१. घमरूर
२. खानपुर
३. बालधर
४. कूलहर
५. मेहराह
६. डोडरा
७. हलेर अनोर
८. अनूर (मानगढ़)
९. भटौली फफोरियां
१०. भटौली (नन्दपुर)
११. रानियाल
१२. भालियाल
१३. सियोन्था
१४. गदरोली
१५. पोठ
१६. अम्ब (नन्दपुर)
१७. कंधी
१८. दुछाल
१९. नंगल गलेर
२०. लुधियारा
२१. पदाल
२२. कठमोर
२३. बाधोपाल
२४. पंजराल
२५. बचोहलर
२६. नरिहावाली

२७. घरियाल
२८. सरकापराह
२९. दुहक
३०. सोठल
३१. वरलान
३२. बारी (नन्दपुर)
३३. बायू
३४. अनून (गुलेर)
३५. थियाड
३६. लुदरेद
३७. जेराट
३८. कटराह
३९. नगरोटा
४०. छतवाल
४१. बतोरार
४२. कोहली बलथान
४३. बेल
४४. चाई
४५. बासी
४६. जुम्मल
४७. भालवाल चन्दौर
४८. खेरियान
४९. धियोरी
५०. धमेता
५१. नंगल सीबा

नूरपुर तहसील (कांगड़ा जिला) :

५२. जवाली

(ख) होशियारपुर और कांगड़ा जिलों में गांवों की संख्या क्रमशः ८ और ३ है जो निम्न प्राका है :

होशियारपुर जिला (बसया तहसील) :

१. आदमपुर महोतियान
२. बहेरा

३. चंगखान
४. देहार
५. राम नंगल
६. साठवान
७. सीरी पीन देन
८. तलवाडा

कांगड़ा जिला (देहरा तहसील) :

९. संसारपुर
 १०. बान बिलवान
 ११. रेवी
- (ग) एक वर्ष

उत्तर रेलवे में कर्मचारियों का जबरदस्ती सेवा-निवृत्त किया जाना

†४२६. श्री मोहन स्वरूप : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के कुछ रेलवे कर्मचारियों को, जिन्होंने गलती से अपनी जन्म-तिथि कोई और लिख दी थी, सेवा-निवृत्त होने पर विवश किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो उन की संख्या कितनी है ;

(ग) क्या सरकार को इस तथ्य का पता है कि उन के वास्तविक मैट्रिकुलेशन सर्टिफिकेट को, जिन पर उन की असली जन्म-तिथि लिखी होती है, नहीं देखा गया है और उन के मामलों पर उन प्रमाणपत्रों के आधार पर विचार नहीं किया गया है ; और

(घ) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) रेलवे कर्मचारियों को उनके सर्विस कार्ड/सर्विस शीट में दर्ज जन्म-तिथि के आधार पर अधि-वार्षिकी आयु प्राप्त करने पर सेवा निवृत्त किया जाता है ।

(ख) से (घ) इस बारे में नवीन्तम आदेश जारी किये जाने के बाद उठे आठ मामलों में, कर्मचारियों द्वारा मैट्रिकुलेशन प्रमाणपत्र के आधार पर दावा की गई जन्म तिथि के अनुसार परिवर्तन नहीं किया जा सका क्योंकि वे दर्ज जन्म तिथि का लाभ उठा चुके हैं, अर्थात् वे १८ वर्ष की आयु प्राप्त करने से पूर्व ही नियुक्त कर लिये गये थे । कर्मचारियों ने जो पढ़े लिखे थे, सर्विस रिकार्ड में उसमें दर्ज बातों को सही मानते हुए, जिसमें जन्म तिथि भी थी, हस्ताक्षर किये थे ।

रेलवे डाक सेवा 'डी' डिवीजन, नई दिल्ली के कर्मचारी

†४२७. श्री माणे : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि वित्त मंत्रालय ने ऐसे आदेश जारी किये हैं कि सरकारी कर्मचारियों के वेतन मान में निम्न प्रवस्था में स्थायी कमी नहीं की जा सकती ;

(ख) क्या यह भी सच है कि रेलवे डाक सेवा 'डी' डिवीजन, नई दिल्ली के कुछ अनुसूचित जातियों के कर्मचारियों को उपरोक्त भाग (क) में उल्लिखित आदेशों के विरुद्ध दण्ड दिया गया है ;

(ग) यदि हां, तो रेलवे डाक सेवा 'डी' डिवीजन, नई दिल्ली में कितने कर्मचारियों को इतना दण्ड दिया गया जो कि बार बार अभ्यावेदन देने के, वादजूद भी ठीक नहीं किया जा सका; और

(घ) ऐसे मामलों में सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बारायन) : (क) जी हां ।

(ख) दो पदाधिकारियों को, जिनमें एक अनुसूचित जाति का था, कुछ अनियमितताओं के कारण सक्षम अधिकारियों ने दण्ड दिया । यदि सम्बन्धित पदाधिकारी इस मामले को अपील की अधिकारियों के पास ले जाते तब यह कमी दूर की जा सकती थी । दूसरे पदाधिकारी ने ऐसा किया और उसका मामला ठीक हो गया ।

(ग) एक अधिकारी ने (ख) के अनुसार निर्धारित समय में दण्ड के विरुद्ध अपील नहीं की ।

(घ) मामले की पुनः जांच की जा रही है ।

निजामुद्दीन, दिल्ली में टेलीफोन

१४२८. श्री राम जी वर्मा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जनवरी और फरवरी, १९६२ में निजामुद्दीन, दिल्ली में कितने व्यक्तियों के लिये टेलीफोन लगाये गये, प्रत्येक मामले में आवेदन की तिथि क्या है और उनको यदि कोई प्राथमिकता दी गई है तो क्यों दी गई है ।

(ख) भाग (क) में से कितनी व्यक्तियों को सम्बन्धित मकान मालिकों ने टेलीफोन लगाने की इजाजत नहीं दी और बिना आज्ञा लगे टेलीफोन उखाड़ने को कहा है ;

(ग) उपरोक्त (ख) में आने वाले कितने मामलों में किस कारण मकान-मालिकों से इजाजत नहीं ली गई ; और

(घ) उपरोक्त भाग (ख) में आने वाले प्रत्येक मामले में टेलीफोन हटाने में बिलम्ब के क्या कारण हैं और इस मामले में मकानदारों से मुकदमैबाजी को रोकने के लिये सरकार क्या कदम उठायेगी ?

परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बारायन) : (क) १२। आवेदन-पत्रों की तिथि वर्ष १९५८ से १९६२ तक है । कुछ कनेक्शन विशेष कारणों से मंजूर किये गये और बाकी की टेलीफोन मंत्रण समिति ने सिफारिश की थी ।

(ख) मकानदारों से कोई इजाजत नहीं ली जाती । केवल एक मामले में मकानदार ने टेलीफोन हटाने को कहा है ।

(ग) और (घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता क्योंकि किसी इजाजत की आवश्यकता नहीं

है। फिर भी यदि कोई विरोध होता है तो यह पता लगाया जाता है कि क्या वह व्यक्ति ही किरायेदार है। एक मामले में मकान मालिक ने टेलीफोन लग जाने पर टेलीफोन के हटायें जाने के बारे में आपत्ति उठायी थी। मामले की जांच की जा रही है और उचित कार्यवाही की जावेगी।

भुवनेश्वर स्टेशन

†४२६. श्री अ० त्रि० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भुवनेश्वर रेलवे स्टेशन को सुधारने के लिये क्या कार्रवाई की गई है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : ७.८ लाख रुपये की अनुमानित लागत से भुवनेश्वर रेलवे स्टेशन की नई इमारत बनाने का विचार है। नई स्टेशन इमारत का प्लान राज्य सरकार को उसकी टिप्पणियों के लिये भेजा गया है और उनका उत्तर अभी नहीं आया है।

चिल्का विकास योजना

†४३०. श्री अ० त्रि० शर्मा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि चिल्का विकास योजना को कार्यान्वित करने के लिये क्या कोई कार्यवाही की गई है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : परिवहन तथा संचार मंत्रालय की कोई योजना चिल्का झील के विकास के लिये नहीं है।

उड़ीसा में पिपली से कोणार्क तक सड़क

†४३१. श्री अ० त्रि० शर्मा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा में पिपली से कोणार्क तक स्थायी सड़क बनाने के लिये कितनी राशि मंजूर की गई है ;

(ख) अब तक उसको बनाने में कितनी राशि खर्च हुई है; और

(ग) क्या आगामी वर्षा ऋतु से पूर्व निर्माण कार्य पूर्ण हो जाएगा ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) केन्द्रीय-निधियों में से १८ लाख रुपये मंजूर किये गये थे।

(ख) ३६६७७४२ रुपये।

(ग) नहीं। जून १९६३ तक काम पूरा होने की अपेक्षा की जाती है।

उड़ीसा में गोपालपुर पत्तन

†४३२. श्री अ० त्रि० शर्मा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा राज्य में गोपालपुर पत्तन का विकास करने की कोई प्रस्थापना है ; और

(ख) यदि हां, तो विकास का व्योरा क्या है ?

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

(ख) गोपालपुर पत्तन में मसूला नावों के लिये ठहरने की व्यवस्था का निर्माण करने के लिये तीसरी पंचवर्षीय योजना में १.०० लाख रुपये की व्यवस्था की गई है ।

पारलाकिमेडी जिले में गाड़ियों का चलना

†४३३. श्री अ० त्रि० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इंजन की खराबी के कारण पारलाकिमेडी लाइट रेलवे के ग्रप और डाउन गाड़ियां अच्छी तरह नहीं चलतीं और उसके परिणामस्वरूप यात्री लोग बस से यात्रा करना पसन्द करते हैं ;

(ख) यदि हां, तो इंजनों की त्रुटियों को ठीक करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ; और

(ग) यदि कोई कार्रवाई नहीं की गई है, तो क्या कोई जांच की जाएगी, और त्रुटियों को ठीक करने के लिये आवश्यक कार्रवाई की जाएगी ?

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

(ख) और (ग). सवाल पैदा नहीं होते ।

कलकत्ता में नीचे का पुल

†४३४. श्री अ० त्रि० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री ६ सितम्बर, १९६१ के अतारांकित प्रश्न संख्या ३५४४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि कलकत्ता स्टेशन याँ के दक्षिण छोर पर नीचे का पुल बनाने के काम में तब से कितनी प्रगति हुई है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : काम के प्लान अन्तिम रूप में तैयार किये जा चुके हैं और काम के सम्बन्ध में रेलवे का जो अंश या उसका अनुमान मंजूर किया जा चुका है। लागत में राज्य सरकार के अंश को राज्य सरकार द्वारा अभी स्वीकार किया जाना शेष है। उनकी स्वीकृति प्राप्त हो जाने पर काम तुरन्त आरंभ किया जाएगा ।

योजना आयोग के द्वारा नियुक्त आयुर्वेद सम्बन्धी तालिका की सिफारिशें

†४३५. श्री अ० त्रि० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि योजना आयोग द्वारा नियुक्त आयुर्वेद सम्बन्धी तालिका की सिफारिशों के बारे में क्या कार्रवाई की गई है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : मामले की जांच की जा रही है ।

भारत में आयुर्वेदिक शिक्षा

†४३६. श्री अ० त्रि० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार भारत में आयुर्वेदिक शिक्षा का माननीकरण करने के लिये एक पाठ्य-क्रम जारी करने का विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो क्या वह मसौदा योजना आयोग द्वारा नियुक्त आयुर्वेद सम्बन्धी तालिका की सिफारिशों के अनुसार तैयार किया गया है।

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) और (ख). मामले की जांच की जा रही है।

केन्द्रीय आयुर्वेदिक अनुसंधान परिषद्

†४३७. श्री अ० त्रि० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को केन्द्रीय आयुर्वेदिक अनुसंधान परिषद् से कोई प्रतिवेदन प्राप्त हुआ है ;

(ख) यदि हां, तो क्या वह सभा पटल पर रखा जाएगा; और

(ग) यदि उपरोक्त (क) का उत्तर 'न' हो तो क्या रिपोर्ट मंगवाने के लिये आवश्यक व्यवस्था की जायेगी ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) से (ग). केन्द्रीय आयुर्वेदिक अनुसंधान परिषद् अक्टूबर, १९५६ में, आयुर्वेद के विकास से संबंधित विभिन्न मामलों के बारे में स्वास्थ्य मंत्रालय को मंत्रणा देने के लिये स्थापित की गई थी। परिषद् की चार बैठकें हुईं। और उसने बहुत सी सिफारिशों की हैं जिनकी जांच की जा रही है। परिषद् से यह अपेक्षा नहीं की जाती कि वह कोई रिपोर्ट देगी, जिसे सभा पटल पर रखा जा सके।

रंगपुर के समीप कृष्णा नदी पर सड़क का पुल

†४३८. श्री त० ब० बिहुल राव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आंध्र प्रदेश में रंगपुर के समीप कृष्णा नदी के ऊपर सड़क का पुल बनाने के संबंध में फरवरी, १९६२ के अन्त तक कितनी प्रगति हुई थी;

(ख) अब तक कितनी राशि खर्च की गई है थी; और

(ग) कब पुल पूर्ण हो जाने की संभावना है और मोटर गाड़ियों का यातायात कब तक चलने लगेगा ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) प्रगति इस प्रकार है :—

(१) नावों (सीमाओं के अलावा)	६६%
(२) पोट घाट	४५%
(३) ऊपर का ढांचा	२५%

(ख) २०.७० लाख रुपये ।

(ग) मार्च, १९६४ के अन्त तक ।

विशाखापटनम में सूखी गोदी

†४३९. श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विशाखापटनम में सूखी गोदी का निर्माण किस स्थिति में है; और

(ख) क्या आगामी वित्तीय वर्ष के अन्दर इस प्रस्ताव के कार्यान्वित किये जाने की संभावना है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख). २६६ लाख रुपये की शोधित लागत पर सूखी गोदी बनाने के लिये सरकार का प्रशासनिक अनुमोदन हिन्दुस्तान शिपयार्ड समिति को भेज दिया गया है। आशा है कि परियोजना संबंधी काम आगामी वित्तीय वर्ष में शिपयार्ड के द्वारा आरम्भ किया जाएगा।

सेतू समुद्र परियोजना

†४४०. श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तीसरी पंचवर्षीय योजना अवधि के अन्दर सेतू समुद्र परियोजना के कार्यान्वित किये जाने की गुंजाइश है ;

(ख) क्या कोई प्रारंभिक कार्य आरम्भ किया गया है ; और

(ग) यदि हां, तो काम का स्वरूप क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग). पार स्टेट कोमन्नार की खाड़ी से मिलाने के लिये एक जहाज चलने योग्य नहर काटने के प्रस्ताव की प्रविधिक जांच की जा रही है। परियोजना की सही लागत मालूम करने के लिये उस क्षेत्र में जल मापक संबंधी सर्वेक्षण तथा अन्य जांच करना अनिवार्य है। इस काम के लिये तीसरी योजना में २२.१४ लाख रुपये की व्यवस्था की गई है ?

क्षेत्र का थोड़ा से जलमापन सर्वेक्षण १९६०-६१ की सर्वेक्षण ऋतु में किया गया था तथा शेष सर्वेक्षण ऋतु १९६१-६२ के सर्वेक्षण कार्यक्रम में शामिल किया गया था। अन्य जांच अर्थात् बंगाल की खाड़ी की नहरों और दक्षिण तथा उत्तर में छिद्रण करने का काम मद्रास की सरकार के द्वारा आरम्भ किया गया है।

विजय वाड़ा-येरुपल्यम रेलमार्ग को दोहरा करना

†४४१. श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य रेलवे पर विजय वाड़ा तथा येरुपल्यम के बीच रेलमार्ग को दोहरा करने के संबंध में फरवरी, १९६२ के अन्त तक कितनी प्रगति हुई थी ;

(ख) पहला टुकड़ा यातायात के लिये कब खोला जाएगा ; और

(ग) पटरी दोहरी किये जाने के कारण इस सैक्शन के किस स्टेशन पर इन्टर लाकिंग में परिवर्तन किया गया है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सें० बें० रामस्वामी) : (क) ४१ परसेंट ।

(ख) सेयनपाद और विजयवाड़ा के बीच सैक्शन ३१ मार्च, १९६२ तक माल गाड़ियों के लिये खोले जाने का विचार है ।

(ग) रायना पार स्टेशन पर सिगनल और इन्टर लॉकिंग में परिवर्तन किया गया है, जहां पटरी दोहरा करने का काम पूरा कर दिया गया है ?

तदर्थ न्यायाधिकरण

†४४२. श्री त० ब० विठ्ठलराव: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तदर्थ न्यायाधिकरण के पंचाट को कार्यान्वित करने के लिये क्या कार्रवाई की गई है ;

(ख) विलम्ब के क्या कारण हैं ; और

(ग) क्या कार्यान्वित के परिणाम स्वरूप अतिरिक्त व्यय का अनुमान लगाया गया है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख) तदर्थ न्यायाधिकरण ने कुल ६ सिफारिशों की हैं, जिनमें से ८ के बारे में फैसले किये जा चुके हैं । अवशिष्ट सिफारिश के बारे में फैसला करने के लिये कार्रवाई की जा रही है ।

(ग) जी हां, दो सिफारिशों में जिन्हें सरकार ने स्वीकार करने का फैसला किया है, वित्तीय दायित्वों का अनुमान लगाया गया है ।

रामावरम् स्टेशन

†४४४. श्री त० ब० विठ्ठलराव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य रेलवे के भद्राचलम रोड और खान साइडिंग के बीच रामावरम् में स्टेशन बनाने की प्रस्थापना किस स्थिति में है ; और

(ख) यदि स्टेशन बनाने का फैसला किया जा चुका है, तो कार्य कब आरम्भ किया जाएगा ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सें० बें० रामस्वामी) : (क) और (ख) प्रस्तावना की जांच की जा चुकी है और उसके पर्याप्त रूप से युक्तियुक्त न होने के कारण उसको स्वीकार नहीं किया गया है ।

कोजीकोड स्टेशन पर पुनर्निर्माण

†४४५. { श्री अ० क० गोपालन :
श्री कुन्हन :
श्री भे० क० कुमारन :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कोजीकोड स्टेशन के पुनर्निर्माण के लिये कोई व्यवस्था की है ;

- (ख) यदि हां, तो इस काम केलिये कितनी राशि रखी गई है ; और
 (ग) निर्माण कब आरम्भ किया जाने की संभावना है ?
 रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) जी हां ।
 (ख) अनुमानतः ३.८२ लाख रुपये ।
 (ग) काम आरम्भ किया जा चुका है ।

पूरली-बैजनाथ का लाटूर के साथ मिलाया जाना

†४४६. श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूरली-बैजनाथ को लाटूर के साथ मिलाने की प्रस्थापना की क्या स्थिति है; और

(ख) क्या तीसरी योजना अवधि के अन्दर इस लाइन का निर्माण आरम्भ किये जाने की कोई संभावना है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सै० बें० रामस्वामी) : (क) मिराज—कुरडूवाडी—लाटूर को मीटरगेज में बदलेने तथा लाटूर और पूरली-बैजनाथ के बीच एक नई मीटरगेज लाइन का निर्माण करने पर होने वाले संभाव्य वित्तीय व्यय की पूरी जांच की जा रही है किन्तु वित्तीय दृष्टि से प्रस्थापना युक्तियुक्त नहीं पाई गई । परियोजना तीसरी योजना में नई लाइन के रेलवे के निर्माण कार्यक्रम में शामिल नहीं है ।

(ख) सवाल पैदा नहीं होता ।

इन्टीग्रल कोच फैक्टरी, पेराम्बूर

†४४७. श्री त० ब० विठ्ठलराव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) फरवरी, १९६२ के अन्त तक इन्टीग्रल कोच फैक्टरी पेराम्बूर में स्थायी निर्माण इकाई बनाने के संबंध में कितनी प्रगति हुई है :—

(ख) अब तक कितनी राशि खर्च की गई है ; और

(ग) इसके कब तक पूरा होने की संभावना है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सै० बें० रामस्वामी) : (क) वर्कशाप की सभी संरचनाओं का निर्माण पूरा हो चुका है और जनवरी १९६२ से स्थायी निर्माण फैक्टरी में उत्पादन आरम्भ हो चुका है, और धीरे धीरे अस्थायी निर्माण व्यवस्थाओं से काम स्थानान्तरित हो रहा है । सहायक कार्य अर्थात् सड़कें, नालियों आदि का काम पूर्णता की ओर अग्रसर हो रहा है ।

(ख) फरवरी, १९६२ के अन्त तक १९६ लाख रुपये ।

(ग) मशीनरी प्राप्त करने का क्रम बनाया गया है ताकि वह वास्तविक उत्पादन संबंधी आवश्यकताओं के अनुसार ठीक हो और अन्तिम क्रम में मशीनरी प्राप्त किये जाने तथा परियोजना पूर्ण हो जाने की १९६३ के अन्त तक आशा है ।

विजयवाड़ा तथा गुड्डूर के बीच रेलमार्ग का दोहरा किया जाना

†४४८. श्री त० ब० विठ्ठलराव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) फरवरी १९६२ के अन्त तक विजयवाड़ा और गुड्डूर के बीच कुल कितना रेल मार्ग दोहरा किया गया है ;

(ख) क्या इस मार्ग के दोहरा किये जाने के फल स्वरूप विजयवाड़ा में चढ़ने वाले माल याता-यात में वृद्धि हुई है ; और

(ग) यदि हां, तो कितने प्रतिशत वृद्धि हुई है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) ६६ मील ।

(ख) जी हां ।

(ग) मार्च, १९६२ में (२० तारीख तक) मार्च १९६१ की तुलना में १६ परसेंट ।

पश्चिम रेलवे पर यात्रियों के शैड

†४४९. श्री याज्ञिक : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम रेलवे के कितने स्टेशनों पर यात्री शैड नहीं हैं ;

(ख) आगामी वर्ष में उस रेलवे पर कितने यात्री शैड बनाये जाएंगे ; और

(ग) इस काम के लिये कितनी राशि मंजूर की गई है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : सम्भवतः माननीय सदस्य प्लेटफार्मों पर यात्री शैल्टरों का उल्लेख कर रहे हैं, तीसरी श्रेणी के प्रतीक्षा शैडों का नहीं, जो प्रायः सभी स्टेशनों पर हैं। प्लेटफार्मों पर यात्री शैल्टरों का ब्योरा इस प्रकार है :—

(क) १०९७ स्टेशन ।

(ख) १५ स्टेशन ।

(ग) लगभग ५ लाख रुपये जिस में से १९६२-६३ में ३.३८ लाख रुपये का व्यय होगा ।

पासीघाट का मुरकोंग से लेक के साथ मिलाया जाना

†४५०. श्री डी० ईरिंग : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नीफा क्षेत्र के पासीघाट को मुरकोंग से लेक (जो नई—अपर आसाम) के साथ मिलाने की कोई प्रस्थापना है ; और

(ख) यदि हां, तो कब कार्य आरम्भ होगा ?

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

(ख) सवाल पैदा नहीं होता ।

साइल नदी (नोफा) में जल विद्युत परियोजना

†४५१. डा० एरिंग : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सही है कि नोफा के सिंचाई सीमांत के पासिघाट के समीप साइल नदी से जल विद्युत् शक्ति पैदा करने की योजना है ; और

(ख) यदि हां, तो कब कार्य आरम्भ होगा ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख). पासिघाट के समीप साइल नदी में छोटा जल विद्युत् योजना स्थापित करने की प्रस्थापना थी। किन्तु जांच करने पर प्रविधिक दृष्टि से योजना संभव प्रतीत नहीं हुई है ? अतः समाप्त कर दी गई।

दिल्ली तार विभाग के कर्मचारियों के लिये सदी की बर्दी

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

(क) क्या १९६१-६२ में दिल्ली तार विभाग के जनरल मैनेजर के कर्मचारियों को सदी की बर्दियां ठीक समय पर दी गई थीं ; और

(ख) यदि नहीं, तो विलम्ब के कारण क्या थे ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन) : (क) सम्बद्ध कर्मचारियों को आंशिक संभरण दिया जा चुका है और शेष कर्मचारियों को संभरण पूरा होने वाला है।

(ख) विलम्ब का कारण यह कि मिल से समय पर कपड़ा नहीं मिला, अतः स्थानीय तौर पर खरीदने की जरूरत पड़ी।

डाक व तार यूनियन

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

(क) क्या डाक व तार यूनियनों के साथ मासिक बैठकें अभी आरम्भ नहीं हुई हैं ;

(ख) महा निदेशक ने ये बैठकें क्यों नहीं की इस के क्या कारण हैं ; और

(ग) इस बारे में सरकार ने क्या कार्रवाई की है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन) : (क) पुनर्गठित डाक व तार संघों के साथ मासिक बैठकें डिवीजन तथा सर्कल के स्तरों पर जारी कर दी गई हैं, किन्तु केन्द्रीय स्तर पर नहीं की गई।

(ख) और (ग) विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ? [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ३३]

सफदरजंग हवाई अड्डा नई दिल्ली के पास नाला

†४५४. श्री बलराज मधोक: क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सही है कि दिल्ली के निवासियों की बहुत पुरानी मांग है कि सफदर-जंग हवाई अड्डे के पास वाले नाले पर पुल बनाया जाए;

(ख) क्या यह भी सही है कि इस नाले पर पुल बनाने के बारे में निर्णय किया जा चुका है; और

(ग) यदि हां, तो इस पुल का निर्माण आरंभ करने में कितना समय लगेगा ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करभरकर): (क) और (ख) जी हां।

(ग) काम आरंभ हो चुका है और आगामी मई तक पूर्ण हो जाने की आशा की जाती है।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

कोत्तागुडियम में कोयला खनिकों में कथित झगड़ा

†श्री आसुर (रत्नागिरि): श्रीमान जी मैं नियम १९७ के अन्तर्गत रोजगार और श्रम मंत्री का ध्यान निम्न अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर दिलाना चाहता हूँ :

“कोयला खानों के नगर कोत्तागुडियम में कोयला खनिकों के दो दलों के बीच हुए कथित झगड़े और पुलिस द्वारा गोली चलाये जाने की ओर, जिसके फलस्वरूप सात खनिक मारे गये।”

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिब अली): २१ मार्च १९६२ को होली के दिन एक ताड़ी की दुकान के पास खान श्रमिकों के दो दलों में झगड़ा हो गया। वे श्रमिक सम्भवतः शराब पीये हुए थे। पुलिस ने मौके पर पहुंच कर कार्यवाही की और स्थिति सम्भाली।

अगले दिन दोनों दलों के बीच एक दूसरे स्थान पर टक्करे हुई, जिनमें चार श्रमिक मारे गये। उन टक्करों में कुल ८४ व्यक्ति घायल हुये।

अनेक पुलिस अधिकारियों, जिनमें सुपरिन्टेंडेंट भी सम्मिलित है, के चोटें आईं और पुलिस को गोली चलाने पर मजबूर होना पड़ा। इसके लिए गोली चलाने से पूर्व चेतावनी दे दी गयी थी। गोली चलाने के फलस्वरूप एक व्यक्ति मर गया तीन घायल हुए।

राज्य सरकार द्वारा एक दंडाधिकारी द्वारा जांच का आदेश जारी किया गया है। २८ व्यक्तियों को शांति भंग करने के लिए गिरफ्तार किया गया है। एक शांति समिति स्थापित की गयी है और अब स्थिति शान्त है।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

अत्यावश्यक पण्य अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचनायें

श्री अन्नामैया तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल): मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:—

अत्यावश्यक पण्य अधिनियम १९५५ की धारा ३ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत निम्नलिखित आदेशों की एक-एक प्रति:—

(एक) दिनांक ३ मार्च, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २७६ में प्रकाशित उर्वरक (नियंत्रण) संशोधन आदेश, १९६२ ।

(दो) दिनांक १७ मार्च, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ३२४ में प्रकाशित उर्वरक (नियंत्रण) दूसरा संशोधन आदेश, १९६२ ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल टी-३६१३/६२]

गवर्नमेंट टेलीफोन बोर्ड लिमिटेड का वार्षिक प्रतिवेदन तथा लेखा परीक्षित लेखे

श्री परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० मुम्बरायन) : मैं कम्पनीज अधिनियम, १९५६ की धारा ६१६क की उप-धारा (१) के अन्तर्गत गवर्नमेंट टेलीफोन बोर्ड लिमिटेड की १ अप्रैल से ८ सितम्बर, १९६० तक की अवधि के लिये वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे और उस पर नियंत्रक महालेखा परीक्षक की टिप्पणियों सहित । सभा-पटल पर रखता हूँ ।

[पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल टी-३६१४/६२]

प्रमाणित लेखे तथा दिल्ली विकास प्राधिकार का लेखा परीक्षा प्रतिवेदन और अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना मूल्यांकन समिति का प्रतिवेदन ।

श्री परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : श्री कर्मकर की ओर से मैं निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ :

(एक) दिल्ली विकास अधिनियम, १९५७ की धारा २५ की उप-धारा (४) के अन्तर्गत, दिल्ली विकास प्राधिकार के वर्ष १९५८-५९ के प्रमाणित लेखे उस पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सहित ।

(दो) अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना मूल्यांकन समिति का प्रतिवेदन [पुस्तकालय में रखी गई । देखिए क्रमशः संख्या एल टी-३६१५/६२ और ३४१६/६२]

मोटर गाड़ी अधिनियम १९३९ के अन्तर्गत अधिसूचनायें तथा वणिक् नीवहन विकास समिति का प्रतिवेदन तथा प्रमाणित लेखे ।

श्री राज बहादुर : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

मोटर गाड़ी अधिनियम १९३६ की धारा १३३ फी उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिल्ली मोटर गाड़ी नियम, १९४० में कुछ और संशोधन करने वाली निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति:—

- (एक) दिनांक २१ सितम्बर, १९६१ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ १२/५४-६१/परिवहन।
 (दो) दिनांक १६ नवम्बर, १९६१ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ १२/५३/६०/परिवहन।
 (तीन) दिनांक १८ जनवरी, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ १२/३८/५७-६१/परिवहन।

वणिक् नौवहन अधिनियम, १९५८ की धारा १६ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत नौवहन विकास निधि समिति की ३१ मार्च, १९६० को समाप्त होने वाली अवधि के लिये प्रमाणित लेखे और प्रतिवेदन की एक प्रति लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सहित।

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये क्रमशः संख्या एल टी-३६१७/६२ और ३६२२/६२।]

पंचायतों और सहकारी समितियों सम्बन्धी कार्यकारी दल का प्रतिवेदन

सामुदायिक विकास तथा सहयोग उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति) : मैं पंचायतों और सहकारी समितियों सम्बन्धी कार्यकारी दल के प्रतिवेदन की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ।

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल टी-३६१८/६२।]

विधि आयोग के प्रतिवेदन

खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : मैं श्री हजरनवीस की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

विधि आयोग के निम्नलिखित प्रतिवेदनों की एक एक प्रति:—

- (एक) जहाजों के बीमे के बारे में इक्कीसवां प्रतिवेदन।
 (दो) ईसाइयों के विवाह तथा विवाह सम्बन्धी वाद विधेयक १९६१ के बारे में बाइसवां प्रतिवेदन।

[पुस्तकालय में रखी गई। देखिये क्रमशः संख्या एल टी-३६१९/६२ और ३६२०/६२।]

याचिका समिति

पन्द्रहवां प्रतिवेदन

श्री बर्मन (कूच बिहार—रक्षित अनुसूचित जातियाँ) : मैं याचिका समिति का पन्द्रहवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

राज्य सभा से सन्देश

†सचिव : राज्य सभा के सचिव से निम्न सन्देश मिला है जिसकी सूचना देती है:

“राज्य सभा को विनियोग विधेयक, १९६२ के बारे में जो लोक सभा द्वारा १९ मार्च १९६२ को पारित किया गया था, लोक सभा से कोई सिफारिश नहीं करनी।”

याचिका समिति

सारांश

†श्री बभन : मैं याचिका समिति के सोलहवें अधिवेशन १९६२ में हुई बैठकों (उन-सठवीं और साठवीं) की कार्यवाही के सारांश की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ।

प्राक्कलन समिति

एक सौ पैंसठवां और एक सौ छियासठवां प्रतिवेदन

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

- (१) वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय—वस्त्र आयुक्त का कार्यालय (भाग ४)—कृत्रिम रेशम उद्योग के बारे में एक-सौ-पैंसठवां प्रतिवेदन।
- (२) वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय—वस्त्र आयुक्त का कार्यालय भाग (४)—सूती वस्त्र के निर्यात संवर्धन के बारे में एक-सौ-छियासठवां प्रतिवेदन।

अधिवक्ता (संशोधन) विधेयक

†अध्यक्ष महोदय : अब २७ मार्च १९६२ को श्री हजरनवीस द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव पर चर्चा होगी :

“कि अधिवक्ता अधिनियम १९६१ में संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।”

†श्री न० रा० मुनिस्वामी (वेल्लोर): मैं यह बता रहा था कि जो १९५९ और ६० में नियम बनाये गये थे उनके अन्तर्गत अधिवक्ताओं को क्या-क्या कठिनाइयों का सामना करना पड़ा। इस दिशा में एक बात हमको समझ लेनी चाहिए कि विधि व्यवसाय का अर्थ वकालत करना (प्लोडिंग) और सम्बन्धित व्यक्ति के निमित्त ‘कार्य करना’ ‘एक्टिंग’ दोनों हैं। उच्चतम न्यायालय द्वारा जो नियम बनाये गये हैं उससे अधिवक्ताओं के उन कृत्यों को अलग अलग कर दिया गया है जो उचित नहीं है? अधिनियम के उद्देश्यों में इस प्रकार के विभाजन की कोई कल्पना गहीं की गयी थी। अतः इसमें संशोधन की आवश्यकता है।

इसके साथ ही मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि जो लोग १९६१ से पूर्व रजिस्टर हो चुके हुये हैं उनको परीक्षाओं में बैठने के लिए बाध्य नहीं किया किया जाना चाहिए। प्रौढ़ लोगों के लिए परीक्षा में बैठना सरल काम नहीं होता। यह बात इस विचार से बड़ी मनोरंजक दिखाई देती है। परीक्षा में छः पत्र रखे गये हैं और उसमें ५० प्रतिशत अंक लेने जरूरी है। यह सब मजाक दिखाई देता है। इसके साथ ही मेरा यह भी मत है कि अधिवक्ताओं की विभिन्न श्रेणियों में यह अन्तर समाप्त किया जाना चाहिए। अधिवक्ता अधिनियम में भी ऐसी कोई भेद-भाव वाली बात नहीं। यदि मेरे संशोधन का प्रारूप नियमित न हो तो उसे विशेषज्ञों द्वारा पुनः प्रारूपित करवाया जा सकता है।

श्री सिंहासन सिंह (गोरखपुर): इस विधेयक के सम्बन्ध में मैं लगभग वही बातें कहना चाहता हूँ जो मेरे मित्र श्री मुनिस्वामी ने कही हैं। इस संशोधन का एक ही उद्देश्य है कि अधिवक्ताओं की एक श्रेणी होनी चाहिए। श्री मुनिस्वामी यह चाहते हैं कि खंड ४ की उपधारा (३) इन सभी लोगों पर लागू हो जो कि प्रथम दिसम्बर १९६१ तक वकालत की परीक्षा पास कर चुके हैं। परीक्षाओं से छूट देने की बात भी उन्होंने की है। यह भी ठीक है कि कई राज्यों में विधि परिषदों की स्थापना नहीं हो सकी इस दृष्टि से भी यह संशोधन जरूरी है।

इसके साथ ही मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि उच्च न्यायालयों के अधिवक्ताओं को जो विशेषाधिकार दिये गये हैं वे उच्चतम न्यायालय के 'रजिस्टर्ड-अधिवक्ताओं और निष्ठ अधिवक्ताओं' को भी दिये जाने चाहिए। परीक्षा पास करने की शर्त भी समाप्त की जानी चाहिए। मेरा मत यह है कि यदि परीक्षा ली जाय तो कई वरिष्ठ वकील भी उसमें फेल हो जायेंगे आशा करनी चाहिए कि सरकार और श्री पट्टाभिरामन इस संशोधन को स्वीकार कर लेंगे। इसमें विधि व्यवसाय अपनाता सब के लिए सम्भव हो जायेगा।

श्री प्रभातकार (हु ली) : श्रीमान जी मैंने एक छोटी सी बात कहनी है। अधिवक्ता अधिनियम की धारा २४ के अन्तर्गत जिस व्यक्ति ने दिसम्बर १९६१ से पूर्व कानून की डिग्री प्राप्त कर ली है उसे अधिवक्ताओं की सूची में शामिल कर लिया जायेगा।

[श्री हेडा पीठासीन हुए]

इस दृष्टि से तो विधेयक का स्वागत किया जाना चाहिए क्योंकि जिसके अन्तर्गत अब समस्त विधि स्नातक अपने आपको अधिवक्ता के रूप में रजिस्टर करा सकेंगे। इस विधेयक का समर्थन करते हुए मुझे बड़ा हर्ष हो रहा है।

श्री साधन गुप्त (कलकता-पूर्व) : इस विधेयक से काफी लाभ होगा परन्तु फिर भी मैं कुछ बातों की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट करवाना चाहता हूँ। मेरा निवेदन है कि यह संशोधन विधेयक अखिल भारतीय विधि परिषद् की स्थापना न हो सकने के कारण पेश किया गया है। इस दिशा में मेरा सुझाव यह है कि उच्चतम न्यायालयों में विधि व्यवसाय का कार्य करने वाले अधिवक्ताओं को दिल्ली में एक नियमित कार्यालय रखना चाहिए। क्योंकि प्रत्येक अधिवक्ता के लिए इतना खर्च करना सम्भव नहीं होगा इस दृष्टि से मेरा मत यह है कि 'एक्टिंग और प्लीडिंग' का अन्तर बनाये रखना आवश्यक है।

एक बात यह भी है कि विभिन्न विश्वविद्यालयों के पाठ्यक्रमों में उच्चतम न्यायालय की प्रक्रिया सम्मिलित नहीं है। उच्चतम न्यायालयों में काम करने के इच्छुक प्रत्येक व्यक्ति को इस प्रक्रिया की समुचित जानकारी होनी चाहिए। इस प्रयोजन के लिए एक योग्यता परीक्षा बड़ी आवश्यक है। उसकी व्यवस्था तो की ही जानी चाहिए।

वरिष्ठ और कनिष्ठ अधिवक्ताओं के अन्तर सम्बन्धी आलोचना निराधार है। यह अन्तर रखना कोई गलत बात नहीं है। मेरा मत तो यह है कि यह अन्तर स्वयं कनिष्ठ अधिवक्ताओं के हित की बात है। इन शब्दों से मैं इस विधेयक को पारित करने की सदन से सिफारिश करता हूँ।

श्री ब्रजराज सिंह (फिरोजाबाद): सभापति महोदय, वकीलों के सम्बन्ध में कोई कानून इतनी जल्दी इस सदन के सामने संशोधन के लिए आ जाएगा इसकी आशा नहीं की जा सकती थी। लेकिन कानून बनाने वाले इतनी लापरवाही के साथ कानूनों के मसविदे बनाते हैं कि वह सोच ही नहीं सकते कि इसमें क्या खामियां रह जाती हैं...

विधि उपमंत्री (श्री हजरतबीस): औचित्य प्रश्न, श्रीमान् जी, जब कि यह विधेयक सारे सदन ने पारित किया है जिसमें माननीय सदस्य स्वयं भी सम्मिलित हैं तो उनका यह कहना अनुचित है कि विधेयक बड़ी लापरवाही से प्रस्तुत किया गया है।

श्री ब्रजराज सिंह : तो इतनी जल्दी हमारे सामने यह संशोधन के लिये आया, यह बड़े अफसोस की बात है और सिर्फ इसी वजह से इतना अफसोस न रहा होता कि यह हमारे सामने संशोधन के लिए आया, बल्कि इस बीच में सैकड़ों लोग जो अपने को एडवोकेट दर्ज कराना चाहते थे एडवोकेट दर्ज कराने से रह गए और ऐसा सरकार की गलती की वजह से हुआ।

अभी मेरे मित्र श्री प्रभातकार ने महाराष्ट्र के कुछ लोगों की शिकायत की ओर सदन का ध्यान आकर्षित किया। वह शिकायत यह थी कि महाराष्ट्र की बार काउंसिल ने एक व्याख्या की जिसके मुताबिक कानून की परीक्षा की डिग्री बिना प्राप्त किए हुए कोई अपने को एडवोकेट दर्ज नहीं करा सकता था। खैर खुशी है कि अब यह जो संशोधन पेश किया जा रहा है उसमें यह व्यवस्था की जा रही है कि कानून की डिग्री प्राप्त करने का क्या मतलब है। लेकिन मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि मसविदा बनाने से पहले सरकार के लोग यह सोच सकते थे कि इसकी ओर कोई व्याख्या तो नहीं हो सकती है जिससे लोगों को परेशानी हो, जैसा कि हुआ। खैर—देर आयद दुरुस्त आयद—की कहावत के मुताबिक अब जो कुछ किया जा रहा है वह स्वागत करने योग्य है।

लेकिन मैं अपने अन्य मित्रों के साथ हूँ जिनका कहना है कि इस कानून के बनने के बाद भी, एडवोकेट ऐक्ट बनने के बाद भी, यह अफसोस की बात है कि वकीलों या एडवोकेट्स के कई वर्ग रह जाते हैं। अभी मेरे मित्र श्री साधन चन्द्र गुप्त कह रहे थे कि यह तो जूनियर एडवोकेट्स के फायदे के लिए ही है। मुझे अफसोस है कि अभी भी कुछ जूनियर एडवोकेट्स की बात कही जाती है हालांकि कानून में कोई ऐसी व्यवस्था नहीं है कि कोई जूनियर एडवोकेट होंगे। कानून की व्यवस्था के मुताबिक एक सीनियर एडवोकेट होंगे और उनके अतिरिक्त कुछ दूसरे एडवोकेट होंगे यानी अदर एडवोकेट्स होंगे, जूनियर एडवोकेट कोई नहीं होगा। लेकिन हमारी जो पुरानी परम्परा पड़ी हुई है विभिन्न वर्गों में छोटे बड़े की

उसके मुताबिक ही लोगों को अभी यह पचता नहीं कि सब एक ही तरह के एडवोकेट हो सकें। मैं सरकार से कहना चाहूंगा कि अब समय आ गया है कि हमको जूनियर और सीनियर का भेद भुला देना चाहिए।

यह कहना कि हम यह संशोधन किसी खास वर्ग के फायदे के लिए कर रहे हैं उचित नहीं है। जैसे हम राजनीति में और जीवन के दूसरे क्षेत्रों में योग्यता को स्थान देते हैं और जो योग्य होते हैं वे अपने आप ही चोटी पर आ जाते हैं, इसी तरह वकीलों के पेशे में भी यह ध्यान रहना चाहिए। जो काबिल होंगे उनको मुकदमे लड़ने वाली जनता सीनियर मानेगी और जो काबिल नहीं होंगे उनको जूनियर मानेगी। इसलिए किसी को सीनियर या जूनियर निश्चित करना ठीक नहीं होगा। अदालत को यह निश्चित करने की आवश्यकता नहीं होनी चाहिए। इसलिए मैं चाहूंगा कि यह जो संशोधन हो रहा है उसमें सरकार का ध्यान उस व्यवस्था की तरफ जाए जिसमें सीनियर और जूनियर एडवोकेट की बात कही गयी है। सब एक ही तरह के एडवोकेट हों और यह मुकदमा लड़ने वाली जनता पर छोड़ दिया जाए कि वह किसको सीनियर समझती है और किसको जूनियर। कानून की निगाह में कोई सीनियर या जूनियर न रहे। मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ। महात्मा गांधी हिन्दुस्तान के ही नहीं बल्कि सारी दुनिया के बड़े आदमी माने जाते थे। लेकिन ऐसा करने के लिए किसी कानून की व्यवस्था नहीं थी। जनता ने अपनी ओर से उनको मान लिया था। इसी तरह से मैं चाहता हूँ कि कानून में सीनियर और जूनियर एडवोकेट की कोई व्यवस्था नहीं होनी चाहिये।

इसी सम्बन्ध में मैं अपने संविधान की आर्टिकल १४५ के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। इस आर्टिकल में लिखा है :

“संसद् के विधि के अन्तर्गत उच्चतम न्यायालय राष्ट्रपति की स्वीकृति से अदालतों की प्रक्रिया को नियमित कर सकता है।”

तो इसमें ये सब बातें कही गयी हैं। इस कानून को बनाते समय सरकार की तरफ से कहा गया था कि क्योंकि सर्वोच्च न्यायालय को इस तरह का अधिकार प्राप्त है, इसलिए गवर्नमेंट इसमें कुछ नहीं कर सकती। मैं कहना चाहूंगा कि इस अधिकार के रहते हुए भी क्योंकि यह अधिकार प्रेसीडेंट की मंजूरी के साथ बंधा हुआ है इसलिए सरकार जब चाहे तो इसमें परिवर्तन कर सकती है, और अब समय आ गया है जब सरकार को दखल देना चाहिए सुप्रीम कोर्ट के नियम में भी, और कोई नियम ऐसा नहीं होना चाहिए जो हमारे इस कानून की व्यवस्थाओं के खिलाफ जाता हो। अगर सुप्रीम कोर्ट का कोई नियम ऐसा है—जो कि मैं समझता हूँ कि आज है—जो इस कानून की व्यवस्थाओं के खिलाफ जाता है, तो उसे बदला जाना चाहिए। सरकार को उसे स्वीकृत नहीं करना चाहिए। सरकार को सुप्रीम कोर्ट को सुझाव देना चाहिए कि इसमें संशोधन किया जाए और ऐसे ही नियम स्वीकृत किए जाने चाहिए जो कि इस कानून की व्यवस्थाओं के अन्तर्गत आते हों।

तीसरी बात जो मैं कहना चाहता हूँ वह यह है कि न सिर्फ इसके मसविदे में सरकार की तरफ से गलती रक्खी गई है बल्कि कानून बनने के इतने दिन बाद भी मैं जानना चाहूंगा कि क्या किसी स्टेट बार कौंसिल ने कोई नियम बनाये हैं? आल इंडिया बार कौंसिल तो अभी तक बन नहीं पायी है और मंत्री महोदय उसके लिए कहेंगे कि चूंकि वह बन नहीं

सकी इसलिए उसकी तरफ से कोई नियम बनाने का सवाल नहीं था। लेकिन मैं जानना चाहूंगा कि स्टेट बार कौंसिलों ने यह काम क्यों नहीं किया? दी ऐडवोकेट्स ऐक्ट, १९६१ के क्लॉज २८(१) में यह दर्ज है :—

“इस अध्याय के कार्य को चलाने के लिए राज्य बार कौंसिल नियम बना सकती है।”

इस धारा २८ के मातहत क्या कोई नियम बनाये गये हैं? क्या इन बार कौंसिलों की तरफ से कोई फोर्स बनाये गये हैं जिनके कि मुताबिक नये ऐडवोकेट्स ऐडमिट और एनरोल किये जायेंगे? मेरी अपनी सूचना तो यह है कि इस तरह की कोई भी बात अभी तक उनके द्वारा नहीं की गई है। ऐसी हालत में कैसे नाम दर्ज होंगे और नये ऐडवोकेट्स बनेंगे यह एक ऐसा प्रश्न है जो कि परेशानी पैदा करने वाला है और सरकार का ध्यान इधर तुरन्त जाना चाहिए। मैं आशा करूंगा कि जब हम इस कानून को अमेंड करने जा रहे हैं तो वह पुरानी दिक्कतें और गलतियां जो कि पहिले कानून में रह गयी थीं और जिनके कि रहते लोगों को परेशानी हुई, उनको आवश्यक सुधार करके दूर कर दिया जायेगा।

सरकार इस बात का भी ध्यान रखेगी कि जिन नियमों की व्यवस्था उसने इस कानून में की है चाहे वह राज्य बार कौंसिलों की तरफ से अथवा अखिल भारतीय बार कौंसिल की तरफ से हों, उन नियमों को तुरन्त बनवा लिया जाये और उनके मातहत जो लोग एनरोल होना चाहेंगे उनको एनरोल करने की सुविधा दी जायेगी। मेरी सूचना है कि अभी भी एनरोलमेंट के मामले में और ऐडवोकेट्स बनने में परेशानियां होती हैं। मेरा तो कहना है कि अगर वह पहले से वकालत करते आ रहे हैं तब तो कोई परेशानी का सवाल आना ही नहीं चाहिए। नये लोग भी यदि एनरोल करना चाहें तो उनके वास्ते भी यह दिक्कततलब न होना चाहिए और उनके वास्ते भी इंतजाम होना चाहिए। इसके बारे में कोई जांच पड़ताल हो रही है। और कोई रिपोर्ट आ रही है और अगर रिपोर्ट आने के बाद यह होगा तो इस काम में महीने दो महीने या तीन महीने तक लग सकते हैं। मैं आशा करूंगा कि विधि मंत्री महोदय इन तमाम बातों पर सफाई देंगे और ऐसी व्यवस्था करेंगे ताकि नये दर्ज होने वाले ऐडवोकेटों के लिए कोई परेशानी नहीं रह जायेगी।

श्री रमेश प्रसाद सिंह (औरंगाबाद) : मैं संशोधन विधेयक का स्वागत करता हूं परन्तु मेरा निवेदन है कि यदि विधेयक का प्रारूप तैयार करते समय इस विषय पर उचित ध्यान दिया जाता तो इन संशोधनों की बिल्कुल ही जरूरत न होती। फिर भी जो कुछ किया गया है वह अच्छा ही है और मैं उसका समर्थन करता हूं और इसके लिए सम्बद्ध मंत्रालय को मुबारकबाद देता हूं। यह ठीक दिशा की ओर एक कदम है। अधिवक्ता अधिनियम की धारा ६ और ७ को हटा देने से कई एक कठिनाइयां दूर हो गयीं हैं।

यह आलोचना की गयी है कि वरिष्ठ और कनिष्ठ अधिवक्ताओं में अन्तर किया जाता है। मेरा निवेदन यह है कि यह आरोप निराधार है। यह मेरा मत अवश्य है कि जो अन्तर है वह विधि व्यवसाय में रहना ही चाहिए। इसे हटाया नहीं जाना चाहिए इन शब्दों से मैं इस विधेयक की सिफारिश करता हूं।

†पंडित कृ० चं० शर्मा (हापुड़) : मैं इस बात की सराहना करता हूँ कि मंत्रालय ने पूरे प्रयत्नों से अधिवक्ता (संशोधन) विधेयक प्रस्तुत किया है। लोगों को न्याय प्राप्त हो इस दृष्टि से इस अधिनियम का बहुत ही महत्व है। दो हजार वर्षों से चल रहे इस कानून में परिवर्तन बड़ा ही आवश्यक था। अंग्रेजी राज्य के समय के कानून को आज उचित नहीं समझा जा सकता।

इसके साथ ही मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि उच्चतम न्यायालय द्वारा अंगीकृत परीक्षा सम्बन्धी नियम का समर्थन नहीं किया जा सकता। यह सिद्धान्त की बात है। मेरा मत यह है कि यह परीक्षाओं का मामला विश्वविद्यालयों तक ही सीमित रहना चाहिए। व्यवसायी मामलों में इसे नहीं घसीटा जाना चाहिए। अतः मेरा अनुरोध है कि परीक्षा का उपबन्ध अनावश्यक है इसे हटा दिया जाना चाहिए।

इसके अतिरिक्त यह वरिष्ठ और कनिष्ठ अधिवक्ताओं का भेद भाव नहीं है। व्यवहारिक दृष्टि से यह बिल्कुल अनुचित है। समता की दृष्टि से भी यह भेद भाव तर्क संगत नहीं है। अतः इसे नहीं रखा जाना चाहिए। वैसे मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ।

†श्री हजरतबीस : मैं सदस्यों के समर्थन के लिये उन का आभारी हूँ किन्तु दो एक सदस्यों ने प्रारूप के बारे में आलोचना की है। मैं दावे से कह सकता हूँ कि भारत सरकार का प्रारूप सम्बन्धी कार्य बहुत बढ़िया किस्म का है। जहाँ भी अंग्रेजी का प्रयोग होता है, वहाँ की विधियाँ यदि पढ़ी जायें और इन की तुलना भारतीय विधियों से की जाये, तो इसका अनुभव होगा। यह भी याद रखना चाहिए कि अंग्रेजी हमारी मातृभाषा नहीं है। दूसरे हमारे प्रारूप बनाने वालों को संविधान की सीमाओं और मूल अधिकारों के दायरे के अन्दर रह कर काम करना पड़ता है। हमारे कानूनों की भाषा न केवल सरल है बल्कि अत्यन्त स्पष्ट भी है। किन्तु हो सकता है कि न्यायाधीशों या वकीलों को जिन्हें विशेष मामले पर राय देनी होती है, कभी कभी असंतोष हो, क्योंकि कानून में प्रत्येक समस्या का हल नहीं दिया जा सकता। केवल इस कारण की भिन्न व्यक्ति इसका निर्वाचन भिन्न प्रकार से करते हैं; प्रारूप की आलोचना नहीं की जा सकती। मतभेद का उत्पन्न होना स्वाभाविक है। विधानों की अस्ती जांच तो न्यायालयों में होती है। विधि मंत्री के नाते मेरा पूर्ण उत्तरदायित्व है किन्तु सदन ने भी तो कानून का अनुमोदन किया है। इसलिए कुछ उत्तरदायित्व सदन का भी है।

हमें इस अधिनियम के कार्य में हस्तक्षेप करने की कोई इच्छा नहीं है। विधि जीवी परिषद जैसा चाहें इस का निर्वाचन कर सकती हैं। हम चाहते हैं कि यह वृत्ति अपने लिये स्वयं नियम बनाये। हम ने जो हस्तक्षेप किया है, वह इसलिये नहीं किया कि किसी प्रारूप में कोई त्रुटि थी, बल्कि इसलिये कि अखिल-भारतीय परिषद् अभी स्थापित नहीं हुई और एक राज्य में राज्य परिषद् स्थापित नहीं हुई।

इसके लिये भारत सरकार जिम्मेदार नहीं है। हमारा हस्तक्षेप केवल इसलिये है कि लोग जो इस कारण व्यवसाय में दाखिल नहीं हो सकते थे, कष्ट न उठायें। श्री मुनिस्वामी ने कहा है कि उन व्यक्तियों को जो परीक्षा का नियम बनने से पहले अधिवक्ता बन चुके थे, विमुक्त किये जायें। उच्चतम न्यायालय ने एक नियम बनाया है कि अधिवक्ता का दिल्ली में कार्यालय होना आवश्यक है।

मैं उन की दूसरी बात को समझ नहीं सका । उन्होंने कहा है कि उन को जिन्होंने कानून की परीक्षा पास कर ली है, प्रक्रिया से परिचित समझा जाना चाहिये, मेरे विचार में, यदि वह परिचित है, तो उसे परीक्षा से नहीं घबराना चाहिए क्योंकि उसकी परीक्षा तो प्रति दिन होती है । यह उच्चतम न्यायालय और राज्य दोनों के हित में है कि मुकदमा करने वाले को अच्छी से अच्छी सेवा मिल सके । इसलिए उच्चतम न्यायालय में प्रैक्टिस करने के लिए अर्हता परीक्षा अत्यधिक आवश्यक है । यदि मुझे कोई ऐसी परीक्षा में बैठने के लिए कहे, तो मैं अवश्य बैठूंगा । मैं श्री मुनिस्वामी से सहमत नहीं हूँ कि यदि किसी व्यक्ति ने विश्वविद्यालय की परीक्षा पास कर ली है, तो उसे दोबारा बैठने के लिए नहीं कहना चाहिये ।

लेखाओं के सम्बन्ध में भी अधिवक्ताओं के लिये लेखाओं का प्रारम्भिक ज्ञान होना भी आवश्यक है, क्योंकि उन्हें बड़ी बड़ी रकमों से वास्ता पड़ता है । उच्चतम न्यायालय ने जो उपबन्ध किये हैं, वे सब उचित और अत्यावश्यक हैं ।

अनुच्छेद १४५ के अन्तर्गत उच्चतम न्यायालय द्वारा बनाये गये नियम संसद् के नियंत्रणाधीन होंगे । किन्तु मुझे विश्वास है कि संसद् न्यायालय द्वारा किये गये निर्णयों का आदर करेगी, क्योंकि अधिवक्ताओं का सम्बन्ध उच्चतम न्यायालय से है । यदि वह न्यायालय कोई अर्हताएं निर्धारित कर देता है और ६ साल तक लागू रखता है, तो सदन को उसका परामर्श मानना चाहिये । यदि किसी सदस्य ने कोई प्रत्यावेदन देना हो, तो पहले उसे उच्चतम न्यायालय को देना चाहिये ।

केन्द्रीय विधायिनी सेवा २५ दिसम्बर, १९५७ को संविधान के अनुच्छेद ३०६ के अन्तर्गत बना दी गई थी । धारा २ (ग) के अन्तर्गत निर्धारित अर्हताओं के अनुसार उस व्यक्ति को जो इस सेवा में प्रवेश करेगा, काफी कानूनी प्रशिक्षण होगा । उसने डिग्री परीक्षा पास कर ली है और पांच सात वर्ष न्यायिक सेवा में या प्रैक्टिस में बिताये हैं । अतः उसे अर्हता परीक्षा से विमुक्त करना उचित है ।

प्रैक्टिस करने वाले वकील परीक्षा से मुक्त हैं । हो सकता है कि न्यायिक सेवा के सदस्य सेवा निवृत्ति के बाद फिर प्रैक्टिस करना चाहें । उन्हें भी छूट दी जा रही है । इसलिए विभेद का कोई प्रश्न ही नहीं है, जैसा कि श्री नायर ने भय व्यक्त किया था ।

महाराष्ट्र राज्य की राय के बारे में अखिल भारतीय विधि जीवी परिषद् द्वारा अपील दायर कर दी गई होगी । चूंकि इस में बिलम्ब होने का डर है । इसलिये एक संशोधन प्रस्तुत किया गया है । श्री ओझा ने भी उस विषय पर एक संशोधन दिया है, जो मैं कुछ परिवर्तनों के बाद स्वीकार कर सकता हूँ ।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है कि अधिवक्ता अधिनियम १९६१ में संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये "

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

†अध्यक्ष महोदय : अब हम खंडशः विचार करेंगे :

खंड २, (धारा २४ का संशोधन) ।

†मूल अंग्रेजी में

श्री ओझा (जालावाड़) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

पृष्ठ १,—

खंड २ के स्थान पर निम्नलिखित रखा जाय —

Amendment of section 24—In section 24 of the Advocates Act, 1961 (hereinafter referred to as the principal Act), in sub-section (1),---

- (i) in paragraph (ii) of the proviso to clause (d), for the words "is a member", the words "is or has been a member" shall be substituted;
- (ii) the following Explanation shall be inserted at the end, namely:---

"Explanation.---Where a person passes an examination for a degree in law held by a University in India, he shall be deemed to have obtained a degree in law within the meaning of this sub-section on the date on which the results of that examination are published by the University on its notice board or otherwise."

[धारा २४ का संशोधन—अधिवक्ता अधिनियम १९६१ (जिसे इस के बाद मुख्य अधिनियम कहा जायेगा), की धारा २४ की उपधारा (१) में ;—

(१) खंड (घ) के परन्तुक के पैरा (२) में "एक सदस्य है" शब्दों के स्थान पर "एक सदस्य है या रहा है" शब्द रख दिये जायेंगे।"

(२) अन्त में निम्नलिखित व्याख्या निविष्ट कर दी जायेगी ; अर्थात्,

*"व्याख्या—*जब कोई व्यक्ति भारत के किसी विश्वविद्यालय द्वारा विधि की उपाधि के लिये दी गई किसी परीक्षा में उत्तीर्ण हो जाता है, तो यह समझ लिया जायेगा कि उस ने उस तिथि को जिस दिन कि उस विश्वविद्यालय द्वारा उस परीक्षा का परिणाम अपने सूचना पट्ट पर अथवा अन्यथा प्रकाशित कर दिया जाये, इस उपधारा के अर्थों के अन्तर्गत विधि की उपाधि प्राप्त कर ली है *] (३)

श्री हजरतबीस : मैं इस को स्वीकार करने के लिये तैयार हूँ, निम्न परिवर्तन के साथ ।

मैं प्रस्ताव करता हूँ :

That in the amendment moved by Shri Ganshyamlal Oza, printed as No. 3 in List No. 3 of Amendment to,---

for the Explanation, the following shall be *substituted*---

"Explanation.---For the purposes of this sub-section, a person shall be deemed to have obtained a degree in law from a University in India on the date on which the results of the examination for that degree are published by the University on its notice board or otherwise declaring him to have passed that examination."

मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

[“श्री घनश्याम ओझा द्वारा पेश किये संशोधन में जो संशोधनों की संख्या ३ में संख्या ३ के सामने छपी है,—

व्याख्या के स्थान पर निम्नलिखित रख दिया जायेगा :

व्याख्या : इस उपधारा के प्रयोजन के लिये यह समझ लिया जायेगा कि किसी व्यक्ति ने भारत के किसी विश्वविद्यालय से उस तिथि को विधि की उपाधि प्राप्त कर ली है, जिस की कि विश्वविद्यालय द्वारा उस उपाधि की परीक्षा के परिणाम इस के सूचना पट्ट पर या अन्यथा प्रकाशित किये जायें जिस में उसके वह परीक्षा पास करने की घोषणा कर दी गई है”] (४)

†सभापति महोदय : श्री ओझा के संशोधन के “व्याख्या” भाग में माननीय मंत्री ने कुछ संशोधन किया अतः यह स्थानापन्न संशोधन नहीं है। मैं उसे अन्य मतदान के लिये रखता हूँ ।

प्रश्न यह है :

That in the amendment moved by Shri Ganshyamlal Oza, printed as No. 3 in List No. 3 of Amendments,

for the Explanation, the following shall be substituted—

“Explanation—For the purposes of this sub-section, a person shall be deemed to have obtained degree in law from a University in India on the date on which the results of the examination for that degree are published by the University on its notice board or otherwise declaring him to have passed that examination.”

[“श्री घनश्याम ओझा द्वारा पेश किये संशोधन में जो, संशोधकों की संख्या ३ में संख्या ३ के सामने छपी है ;

व्याख्या के स्थान पर निम्नलिखित रख दिया जायेगा ;

व्याख्या : इस उपधारा के प्रयोजन के लिये यह समझ लिया जायेगा कि किस व्यक्ति ने भारत के किसी विश्वविद्यालय से उस तिथि को विधि की उपाधि प्राप्त कर ली है, जिस की कि विश्वविद्यालय द्वारा उस उपाधि की परीक्षा के परिणाम इस के सूचना पट्ट पर या अन्यथा प्रकाशित किये जायें जिस में उसके वह परीक्षा पास करने की घोषणा कर दी गई है”] (४)

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

†सभापति महोदय : अब मैं श्री ओझा के संशोधन को, संशोधित रूप में, मतदान के लिये रखता हूँ ।

मिल अंग्रेजी में

प्रश्न यह है कि :

पृष्ठ १,—

खण्ड २ के स्थान पर निम्नलिखित रखा जाय :

Amendment of section 21.—In section 21 of the Advocates Act, 1951 (hereinafter referred to as the principal Act), in sub-section (1):—

- (i) in paragraph (ii) of the proviso to clause (d), for the words "is a member", the words "is or has been a member" shall be substituted;
- (ii) the following Explanation shall be inserted at the end, namely:—

Explanation.—For the purposes of the said sub-section, a person shall be deemed to have obtained a degree in law from a University in India on the date on which the results of the examination for that degree are published by the University on its notice board or otherwise declaring him to have passed that examination."

[“धारा २४ का संशोधन—अधिवक्ता अधिनियम १९६१ (जिसे इस के बाद मुख्य अधिनियम कहा जायेगा), की धारा २४ की उपधारा (१) में;—

(१) खंड (घ) के परन्तुक के पैरा (२) में “एक सदस्य है” शब्दों के स्थान पर “एक सदस्य है या रहा है” शब्द रख दिये जायेंगे” ;

(२) अन्त में निम्नलिखित व्याख्या निविष्ट कर दी जायेगी ; अर्थात् ;

“व्याख्या—जब कोई व्यक्ति भारत के किसी विश्वविद्यालय द्वारा विधि की उपाधि के लिये दी गई किसी परीक्षा में उत्तीर्ण हो जाता है, तो यह समझ लिया जायेगा कि उसने उस तिथि को जिस दिन कि उस विश्वविद्यालय द्वारा उस परीक्षा का परिणाम अपने सूचना पट्ट पर अथवा अन्यथा प्रकाशित कर दिया जाये, इस उपधारा के अर्थों के अन्तर्गत विधि की उपाधि प्राप्त कर ली है ”] (४)

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

†सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड २, संशोधित रूप में विधेयक का अंग बने ”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

खंड २ संशोधित रूप में विधेयक में जोड़ दिया गया

खंड ३ विधेयक में जोड़ दिया गया

खंड ४—(नई धाराओं ५८ और ५९ की निविष्टि)

†मूल अंग्रेजी में

श्री न० रा० मुनिस्वामी : मैं अपना संशोधन संख्या १ प्रस्तुत करता हूँ। मेरे संशोधन का आशय केवल इतना है कि उन अधिवक्ताओं को, जिन्होंने पहली बार अपना नाम दर्ज करवाना है और जो उच्चतम न्यायालय के नियमों के अन्तर्गत, अभिलेखों में दर्ज थे और जो समय पर अपने नाम दर्ज नहीं करवा सके, विमुक्त किया जाये।

श्री हजरतबीस : मैं श्री मुनिस्वामी के संशोधन को स्वीकार नहीं कर सकता।

सभापति महोदय द्वारा संशोधन संख्या १ मतदान के लिये रखा गया तथा प्रस्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खंड ४ विधेयक का अंग बने ”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड ४ विधेयक में जोड़ दिया गया

खंड ५ विधेयक में जोड़ दिया गया

खंड १, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिये गये।

श्री हजरतबीस : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

“विधेयक को संशोधित रूप में पारित किया जाय।”

सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

श्री बजरज सिंह : (फिरोजाबाद) : क्या आदर्श नियम जो सरकार ने बनाये थे, उच्चन्यायालयों ने स्वीकार कर लिये हैं ?

श्री हजरतबीस : उन्होंने वे बदल दिये थे। उन्हें बदलने का उन्हें पूरा अधिकार है।

राज्य विधि जीवी परिषदें, उत्तर प्रदेश में ३ दिसम्बर, १९६१ को दिल्ली में १ दिसम्बर, १९६१ को और मध्य प्रदेश में १६ दिसम्बर, १९६१ को बनी थीं। अखिल भारतीय परिषद् के भी शीघ्र बनने की आशा है।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक को संशोधित रूप में पारित किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

विमान निगम (संशोधन) विधेयक

असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : मैं डा० प० सुब्बरायन की ओर से यह प्रस्ताव करता हूँ कि “विमान निगम अधिनियम १९५३ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक पर राज्य सभा द्वारा पारित रूप में विचार किया जाये।”

प्रस्तावित संशोधन जो कि धारा १८ का संशोधन करता है उसका कुछ पक्षों में विरोध हुआ है। तथापि मैं आशा करता हूँ कि इस संशोधन का सभा में कोई विरोध नहीं होगा।

यह कहा गया है कि यह संशोधन विमान सेवाओं को राष्ट्रीयकरण करने की नीति के विरुद्ध होना और सिद्धान्ततः यह औद्योगिक नीति संकल्प के भी विरुद्ध है। मैं माननीय सदस्यों से अनुरोध करता हूँ कि वे इस संशोधन पर किसी अन्य अभिप्राय का आरोप न करें।

मैं यह बात स्पष्ट करना चाहता हूँ कि सरकार औद्योगिक नीति संकल्प से पूर्णतः सहमत है और वह उसमें जरा भी परिवर्तन नहीं करना चाहती है।

सभा को ज्ञात होगा कि ५ दिसम्बर, १९६१ को बम्बई और बड़ौदा के बीच एक अनुसूचित संचालक द्वारा एक विमान सेवा आरम्भ किये जाने के सम्बन्ध में चर्चा हुई थी। चर्चा के दौरान हमने कहा था कि हमने इस सेवा के लिये कोई अनुमति नहीं दी है क्योंकि अनुसूचित विमान संचालकों को जो अनुमति पत्र दिया जाता है उसके अधीन उन्हें किसी अनुमति की आवश्यकता भी नहीं है। मैंने यह बताया था कि उनको जो लायसेंस दिया जाता है उसके अनुसार वह ऐसे किसी दो स्थानों के बीच जहां नियमित विमान सेवा नहीं है अपनी सेवा आरम्भ कर सकते हैं। नवम्बर, १९५१ तक बम्बई बड़ौदा के बीच कोई निगम की नियमित विमान सेवा नहीं थी, अतः एक गैर-सरकारी संचालक वहां अपनी सेवा उस समय तक चला सकता था जब तक कि निगम वहां अपनी सेवा कायम न करे।

जैसे ही हमने बम्बई बड़ौदा सेवा को अपने हाथों में लेने का निश्चय किया वैसे ही गैर सरकारी संचालक ने अपनी सेवायें समाप्त कर दीं।

केन्द्रीय सरकार द्वारा दी गई परमिट के अधीन गैर सरकारी संचालकों द्वारा चलाई जाने वाली सेवाओं का स्पष्टीकरण करने के सम्बन्ध में प्रश्न पूछे गये हैं। यह कहा गया है कि गैर सरकारी संचालकों के विमानों का समय और क्रम ऐसा होता है कि उन्हें अनुसूचित कहा जा सकता है और इस प्रकार यह निगम अधिनियम पर हस्तक्षेप करने के बराबर है।

इस बात को ध्यान में रखते हुए सरकार ने यह निश्चय किया कि विमान निगम अधिनियम की धारा १८ में इस प्रकार का संशोधन किया जाये कि इस प्रकार की सेवाओं के सम्बन्ध में किसी प्रकार का कोई संदेह किसी के मन में नहीं रहने पाये : प्रस्तावित संशोधन के अधीन सरकार का गैरसरकारी संचालकों के ऊपर अधिक नियंत्रण रहेगा। भविष्य में गैर-सरकारी संचालन के लिये उस विशेष क्षेत्र के सम्बन्ध में भी जहां कि वह अपनी सेवायें कायम करना चाहता है विशेष अनुमति लेने की आवश्यकता होगी। ऐसी अनुमति देने में सरकार राष्ट्रीय निगमों के हितों की रक्षा के लिये उपेक्षित शर्तें निर्धारित कर सकती है। इसके द्वारा गैर-सरकारी संचालकों पर अधिक और प्रभावशाली निन्त्रण हो सकेगा और यात्रा करने वाली जनता को भी ऐसे क्षेत्र के बीच जहां कि निगम के विमानों की सेवा उपलब्ध नहीं है अच्छी और नियमित सेवा उपलब्ध हो सकेगी।

अतः मेरे विचार से सभी लोगों को जो यह चाहते हैं कि जनता को कुशल तीव्र और अच्छी विमान सेवा उपलब्ध हो इस संशोधन का स्वागत करना चाहिये। यह सेवायें केवल उन्हीं क्षेत्रों में होंगी जहां कि राष्ट्रीय निगम की सेवायें उपलब्ध नहीं हैं और निगम किसी भी

समय उस क्षेत्र में अपनी सेवायें आरम्भ कर सकता है। ऐसे समय गैर-सरकारी संचालक को वहां से तत्काल हट जाना होगा। अतः इससे औद्योगिक नीति संकल्प के उल्लंघन का कोई प्रश्न पैदा नहीं होता है अपितु उससे उसके क्रियान्विति में सहायता मिलेगी।

यह कहा जा सकता है कि इन्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन इन सभी क्षेत्रों में अपनी सेवायें आरम्भ क्यों नहीं करता है। निगम काफी सोच विचार के पश्चात् इस निश्चय पर पहुंचा है कि जहाजों की संख्या के अनुसार ही उनके क्षेत्र की उत्तरोत्तर वृद्धि की जाये। निगम ने यह निश्चय किया है डकोटा की सेवाओं में वृद्धि नहीं की जाये, यद्यपि ये विमान बहुत अच्छे हैं तथापि कठिनाई यह है कि इनके पुर्जे बड़ी कठिनाई से मिलते हैं। अतः उनका संचालन अलाभकारी हो जाता है। वस्तुतः निगम अधिनियम में दिये गये निदेशों के अनुसार ही कार्य कर रहा है, क्योंकि उसमें कहा गया है कि निगम अपनी सेवायें वहीं विस्तृत करे जहां ऐसा करना उसके लिये लाभकारी हो।

इस समय इन्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के पास उन क्षेत्रों के लिये मजले आकार के लाभकारी विमान नहीं हैं। मेरे विचार से निगम के लिये अगले तीन या चार वर्षों तक इस प्रकार के विमान प्राप्त करना और उन्हें संचालित कर सकना संभव नहीं होगा, तथापि इसके पश्चात् वे आधुनिक प्रकार के टरबो-प्राप विमान देश या विदेशों से प्राप्त कर उनका उपयोग कर सकता है। तदन्तर वे अपनी सेवायें उस क्षेत्र तक भी विस्तृत कर सकते हैं।

मैं आशा करता हूँ कि धारा १८ के सम्बन्ध में जो भ्रांति है वह बहुत कुछ दूर हो गई होगी। सरकार का तात्पर्य गैर सरकारी संचालकों पर कड़ा नियंत्रण करना है। उसे वे सेवायें अनुमति में दी गई शर्तों के अनुसार ही चलायी जायेंगी। माननीय सदस्यों को विधेयक का विरोध करते हुए यह बात अपने ध्यान में रखनी चाहिये।

धारा ३० के अधीन विमान परिवहन परिषद् की स्थापना १९५५ में की गई थी। इसे विमान सेवाओं द्वारा लिये जाने वाले भाड़े व किराये सम्बन्धी समस्याओं के अध्ययन का कार्य सौंपा गया था। तथा उनसे वे सिद्धान्त निर्धारित करने को कहा गया था जिसके अधीन वे भविष्य में भाड़ा इत्यादि बसूल कर सकें। वित्त मंत्रालय के अनुसार परिषद् सम्बन्धी धारा की शब्दावली के अनुसार परिषद् का विघटन भी नहीं किया जा सकता था। अतः इस अवसर से लाभ उठा कर सरकार को यह अधिकार दिया गया है कि जब वह आवश्यक समझे ऐसी परिषद् नियुक्त कर सकती है।

धारा ३६ के अनुसार निगम के लिये वह अनिवार्य था कि वह प्रत्येक वित्तीय वर्ष के आरम्भ के तीन महीने पूर्व अपने प्राक्कलन केन्द्रीय सरकार को पेश करें, अब इस धारा में यह संशोधन कर दिया गया है कि निगम यह प्राक्कलन दो महीने पूर्व पेश किया करेगी।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

धारा ४४ की उपधारा ३ का संशोधन प्रशासकीय सुविधा के लिये किया गया है।

धारा ४५ का संशोधन मुफ्त और रियायती पासों के सम्बन्ध में है। इसके अतिरिक्त एयर इंडिया इन्टरनेशनल का नाम बदलकर केवल एयर इंडिया किया जा रहा है। यह बात निगम के ही अनुरोध पर की जा रही है निगम का कथन है कि विदेशों में उसे एयर इंडिया के नाम से ही लोग जानते हैं। इसमें नीति सम्बन्धी कोई विषय अन्तर्गत नहीं है। संविधान में इस बात का उपबंध कर दिया गया है कि नाम के बदल जाने से निगम की अस्तियों और दायित्वों में किसी प्रकार का अन्तर नहीं आयेगा।

†उपाध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ ।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त (कलकत्ता—दक्षिण पश्चिम) : उपमंत्री के भाषण सुनने के उपरांत अब भी मैं धारा १८ के संशोधन का विरोध करता हूँ । सामान्यतः यह प्रथा रही है कि जिस धारा का संशोधन किया जाता है उस धारा के संक्षेप की प्रतिलिपि संशोधन विधेयक में भी दी जाती है तथापि यह आश्चर्य का विषय है कि जब सभी अन्य धाराओं की, जिनका संशोधन किया जा रहा है, उनका सार दिया गया है, किन्तु इस धारा का संक्षेप नहीं दिया गया है । इससे निसंदेह कुछ संदेह पैदा होता है । प्रगट रूप में भी यह संशोधन विधेयक औद्योगिक नीति संकल्प के प्रतिकूल है जिस में यह कहा गया है कि रेलवे तथा विमान परिवहन का विकास केन्द्रीय सरकार के एकाधिकारों के रूप में किया जायेगा । अतः यह एक सैद्धान्तिक प्रश्न है इसका इस प्रकार उल्लंघन करना किसी भांति भी उचित नहीं है । इसके लिये यह तर्क दिया गया कि निगम इस समय उन क्षेत्रों में विमान सेवाएँ आरम्भ करने योग्य नहीं है । अतः इस कारण गैर-सरकारी संचालक को यह सुविधा दी गई है कि यदि इसी तर्क पर चला जाये तो यदि कोई कम्पनी उन क्षेत्रों में जहाँ कि रेलवे लाइन नहीं है वहाँ रेलवे लाइन आरम्भ करना चाहेगी तो सरकार को उसे भी मंजूरी देनी चाहिये । यही बात शस्त्रास्त्रों के सम्बन्ध में भी कही जा सकती है यदि कोई विदेशी फर्म हमसे इस कार्य में सहयोग करने को तैयार हो जाये तो हमें उन्हें इसकी अनुमति देनी चाहिये ।

आश्चर्य और क्षोभ का विषय यह है कि ऐसा महत्वपूर्ण संशोधन ऐसे समय सभा में लाया गया है जब कि सभा समाप्त हो रही है और सभा में केवल गिने चुने सदस्य मौजूद हैं मेरे विचार से इसे नये संसद् के सत्र में रखा जाता तो अधिक अच्छा रहता ।

माननीय मंत्री ने आरम्भ में कहा था कि कुछ आलोचकों ने उन पर आरोप लगाया है कि यह नीति राष्ट्रीयकरण को धीरे-धीरे समाप्त करने की है । मैं सभी उन आलोचकों की बात से सहमत हूँ । इसलिये कि राष्ट्रीयकरण को समाप्त करने का यही तो एक तरीका हो सकता है । आज कोई भी राष्ट्रीयकरण का खुला विरोध तो कर नहीं सकता ।

आपको याद होगा कि निजी क्षेत्र के कुछ निहित स्वार्थ वाले उद्योगपतियों ने सरकारी क्षेत्र के विरुद्ध प्रचार शुरू किया था और यह कहना शुरू किया था कि घाटे पर चलने वाले सरकारी उपक्रमों को निजी क्षेत्र को सौंप दिया । सरकार ने बार-बार आश्वासन दिये हैं कि ऐसा नहीं होगा । इसीलिये जनता को आशा बंध गई है कि अब सरकारी क्षेत्र का निरन्तर प्रसार होता जायेगा । जनता को भरोसा हो गया है कि धीरे-धीरे सारे विमानपरिवहन का राष्ट्रीयकरण होता जायेगा । परन्तु यह धारा १८—यह संशोधन—उनकी आशाओं पर पानी फेर देगी ।

माननीय मंत्री भली भांति जानते हैं कि निजी उद्योगपति तरह-तरह के कदाचार और अनियमितताएँ कर रहे हैं ।

कई भूतपूर्व राजा और सामन्त भी हैं जिन्होंने व्यवसाय शुरू कर दिया है । उनमें से कई कांग्रेस के बड़े मित्र भी हैं । मैं उनके नाम नहीं लेना चाहता । जांच होने पर वे कई बार दोषी सिद्ध हो चुके हैं ।

मुझे सुन कर आश्चर्य हुआ कि माननीय मंत्री ने डाकोटा विमानों के संचालन की कई कठिनाइयां बताई हैं। उन्होंने कहा है कि उनके पुर्जे न मिलने के कारण इंडियन एयर कारपोरेशन उनको कार्यक्षमता पूर्वक नहीं चला पाता। लेकिन निजी संचालकों के लिये भी तो यही कठिनाइयां होंगी। उनके तो अधिकांश विमान डाकोटा ही हैं। आई० ए० सी० की भांति, उनके पास भी पुराने किस्म के डाकोटा विमान ही हैं। और वे उनको ठीक से चला रहे हैं।

और इस विधेयक से तो उनकी स्थिति और मजबूत हो जायेगी। उनके सारे दोषों को अनदेखा कर दिया जायेगा।

मैं जानना चाहूंगा कि अनुसूचित विमान परिवहन सेवा और गैर-अनुसूचित विमान सेवा में क्या अन्तर है। माननीय मंत्री की बात सुनने के बाद तो और उलझन बढ़ गई है। अधिनियम में इसकी परिभाषा काफी स्पष्ट है। उसमें अनुसूचित विमान सेवा उसे बताया गया है जो बिल्कुल नियमित ढंग से, ठीक समय पर चलती हो और सर्वसाधारण के लिये सुलभ हो। वह परिभाषा यात्री और माल दोनों ही यातायातों पर लागू होती है। उसमें यह भी व्यवस्था है कि सेवा को विमानों के चलने और पहुंचने के समय सर्वसाधारण के लिये प्रकाशित कर देने चाहिये। लेकिन फिर ऐसे निजी समवायों को अनुज्ञप्तियां क्यों दी गई हैं जो अपनी समय सारिणियां प्रकाशित नहीं करते? वे यात्रियों को पूछने पर विमानों के चलने और पहुंचने का समय बता देते हैं। यह अनियमितता है। फिर ऐसी अनियमितताएं करने वालों को इस विधेयक द्वारा अनुसूचित विमान संचालक कैसे बनाया जा सकता है? हम इसका समर्थन नहीं कर सकते।

और यदि यह मान लिया जाये कि वे अनुसूचित सेवायें संचालित कर रहे थे, तो फिर सरकार ने उनको अवैधानिक कार्य करने की अनुमति क्यों दी?

श्री सिंहासन सिंह (गोरखपुर) : उनको अनुज्ञप्तियां दी गई थीं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : वे अनुज्ञप्तियां नहीं हैं, उनको परमिट ही कहा जा सकता है। प्रत्येक उड़ान के लिये अलग से परमिट लेना पड़ता है, और वर्षों से वे इसी तरह कार्य चलाते आ रहे हैं।

माननीय मंत्री की यह दलील भी समझ में नहीं आती कि इस संशोधन के बाद सरकार अधिक प्रभावशाली ढंग से नियंत्रण कर सकेगी। यदि सरकार उनके विमानों के चलने के समय, और भाड़े, इत्यादि के बारे में कोई नियंत्रण नहीं कर सकती तो फिर नियंत्रण का अर्थ ही क्या है?

निजी विमान सेवा समवाय प्रचार करते हैं कि वे यात्रियों को कम भाड़े पर ले जा सकते हैं। ठीक है तब उनको अनुसूचित सेवा करार दिये जाने के बाद भी कम भाड़े पर ही यात्री परिवहन करना चाहिये। और एक बार उनकी सेवा को अनुसूचित बना देने के बाद, उनको इस क्षेत्र से हटाना कठिन हो जायेगा।

फिर यह भी समझ में नहीं आता कि विमान परिवहन परिषद् को भंग करने की शक्ति क्यों ग्रहण की जा रही है। वह तो एक सलाहकार निकाय है। निगम उससे आवश्यकता पड़ने पर सलाह कर सकते हैं।

†असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहोउद्दीन) : हमने निगमों से पूछा था कि उनके पास सलाह के लिये कोई मसले हैं या नहीं। उन्होंने कहा था कि नहीं हैं।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : लेकिन आगे कभी तो ऐसे मसले आ सकते हैं ?

†श्री मुहोउद्दीन : जब भी मसले उठेंगे, हम एक ऐसा निकाय नियुक्त कर देंगे।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : ऐसा क्यों ? यही तो मेरी समझ में नहीं आया। इसलिये इसी समय तो उसकी सब से अधिक आवश्यकता पड़ेगी, क्योंकि निजी सेवाओं को अनुसूचित बनाया जा रहा है। इसी समय तो नयी-नयी समस्याएँ उठेंगी।

इसलिये मैं धारा १८ और ३० के प्रस्तावित संशोधन का विरोध करता हूँ।

†श्रीमती इला पाल चौधरी (नवद्वीप) : मैंने विरोधी दल के सदस्य का भाषण ध्यान से सुना है। उनको यह गलतफहमी है कि सरकार कुछ छिपाना चाहती है।

इसके बाद भी पहले की तरह विमान संचालकों को परमिट तो दिये जायेंगे, लेकिन अब उन पर कड़ा नियंत्रण रहेगा। विमानों के संधारण के बारे में उन पर कुछ शर्तें लगा दी जायेंगी। जो उन शर्तों को पूरा नहीं कर पायेंगे, उनको परमिट नहीं दिये जायेंगे।

निजी संचालकों को इसीलिये अवसर दिया जा रहा है कि सरकारी क्षेत्र सभी स्थानों पर विमान सेवाएँ सुलभ बनाने में असमर्थ है। हमें यह नहीं सोचना चाहिये कि सरकारी क्षेत्र और निजी क्षेत्र के बीच कोई विरोध चल रहा है। वे दोनों ही एक दूसरे के अनुपूरक हैं। औद्योगिक नीति संकल्प में यही नीति रखी गई है।

निजी क्षेत्र के संचालकों ने भी देश और सरकारी क्षेत्र की काफी सेवा की है। उन्होंने मिजो के पर्वतीय इलाके में भूख से विलखती जनता के लिये विमानों द्वारा खाद्यान्न पहुंचाये हैं। मनीपुर में भी उन्होंने ऐसी ही दशा में खाद्यान्न पहुंचाने में सहायता की थी। उड़ीसा के बाढ़-ग्रस्त इलाके को भी उन्होंने इसी तरह सहायता पहुंचाई थी। निजी संचालकों ने इस प्रकार देश की सेवा भी की है, केवल मुनाफों पर उनकी आंखें नहीं रही।

उन्होंने घाना और नाइजीरिया तक विमान सेवाएँ चालू की हैं। उन्होंने जिन विमान मार्गों को विकसित किया था, उन पर ही 'इंडियन एयर कारपोरेशन' ने अपनी सेवाएँ चालू की हैं। इस प्रकार निगम के लिये निजी संचालकों ने ही आधार-तैयार किया है। उन्होंने कलकत्ता और उत्तरी बिहार तथा आसाम के बीच सस्ती विमान सेवाएँ चालू रखी हैं। उनकी सफलता को आप इस तरह देखिये कि निगम जहां एक महीने में अधिक से अधिक १,००० टन की दुलाई करता है, वहां निजी संचालक १,८६० टन ढोते हैं, और जहां निगम की न्यूनतम दुलाई ४०० टन प्रति माह है, वहां निजी संचालकों की दुलाई ६०० टन है।

निजी संचालकों को भी अपने काम में समुचित सावधानी रखनी पड़ती है। उन्होंने सरकारी निगम से कहीं अच्छा काम कर के दिखाया है, इसलिये मुनाफा भी ज्यादा कमाया है।

इसलिये मैं कहती हूँ कि यह संशोधन स्वीकार किया जाना चाहिये। इस खंड को संशोधित करने से कोई बुराई पैदा नहीं होगी। निजी संचालकों के इस नियंत्रण से विमान सेवाओं में कुछ स्थायित्व पैदा होगा।

हमें निजी संचालकों में ऐसी भावना पैदा नहीं होने देनी चाहिये जैसे वे देश के हितों के विरुद्ध कोई काम कर रहे हैं।

विमान परिवहन परिषद् पर सरकार का खर्च ८०,००० रुपये पड़ता है। सरकार आवश्यकता पड़ने पर उसका पुनर्गठन कर सकती है। परन्तु मेरा ख्याल है कि उसके स्थान पर विमान परिवहन अनुज्ञप्ति-बोर्ड बनाना ज्यादा अच्छा रहेगा, जैसा कि नौवहन और रेलवे में मौजूद है।

मैं माननीय मंत्री की इस बात से बिल्कुल सहमत हूँ कि सरकारी क्षेत्र के विमान-निगम की व्यावसायिक तरीके से संचालित किये जाने चाहिये। उनको भी लाभदायक बनाना चाहिये।

सरकारी निगम और निजी संचालकों दोनों के विमान-सेवाओं की एक ऐसी परम्परा बनानी चाहिये जिसका विदेशों में भी सम्मान किया जाये।

मैं इस विधेयक का स्वागत करती हूँ।

श्री बलराज मधोक (नई दिल्ली) : मैं और मेरा दल आरम्भ से ही अन्धाधुंध राष्ट्रीयकरण के पक्ष में नहीं रहा है। हम इस पक्ष में नहीं कि सरकारी क्षेत्र को मनमाना विस्तार दिया जाये।

हमने एयर इंडिया कारपोरेशन की स्थापना का स्वागत किया था। तब सरकार ने निजी विमान सेवाओं को अपने अधिकार में कर लिया था।

इस प्रकार राज्य का एकाधिकार स्थापित करने के बाद भी, कुछ निजी विमान सेवाओं को चालू रहने दिया गया था। अब उन निजी सेवाओं को विनियमित किया जा रहा है। उनको एक नया उत्तरदायित्व सौंपा जा रहा है। यह अभी तक की नीति से भिन्न है। लेकिन नीति में यह परिवर्तन यह महसूस करने के बाद किया गया होता कि राष्ट्रीयकरण की नीति असफल रही है, तो उचित होता। वह बात समझ में आती। परन्तु यह परिवर्तन तो कुछ व्यक्तियों और विमान सेवाओं के हित के लिये किया जा रहा है।

श्रीमती इला पालचौधरी ने कहा है कि सरकारी और निजी संचालकों के बीच प्रति-योगिता और स्पर्धा अच्छी रहेगी। मैं मानता हूँ। पर यदि अच्छा है, तो उसे नीति के रूप में स्वीकार किया जाना चाहिये। परन्तु सरकार ने इसे उतनी स्पष्टता से, सिद्धांत रूप में तो स्वीकार नहीं किया है। इससे अस्पष्टता और अव्यवस्था बढ़ेगी; विमान सेवाओं में स्थायित्व नहीं आयेगा। इसलिये यह नीति गलत है।

और देश की परिस्थिति को देखते हुए, तो और भी गलत है। देश की सीमाओं के खतरे को देखते हुए, समूचे राष्ट्र के हितों की दृष्टि से यह बिल्कुल गलत है। ऐसे आयात-काल में निजी संचालकों को विमान सेवाओं के संचालन की अनुमति नहीं देनी चाहिये। उन पर राज्य को अपना पूर्ण निन्त्रण रखना चाहिये।

आगे चल कर भी यह नीति हानिकारक सिद्ध होगी। ऐसी नीति से असैनिक उड्डयन के विकास के मार्ग में बाधाएँ पैदा होने की संभावना है। इसलिये सरकार को पुनः अपनी पहले की नीति पर आ जाना चाहिये।

हां, निगम का नाम बदलने जैसे कुछ मोटे-मोटे संशोधन भी हैं। उनका अधिक महत्व नहीं है। छोटा नाम तो और भी अच्छा रहेगा। उसका मैं विरोध नहीं करता।

श्री हरिश्चन्द्र माधुर (पाली) : हमने देश के लिये मिली-जुली अर्थ व्यवस्था अपनाई है। वह हमारी स्पष्ट घोषित नीति है। औद्योगिक नीति संकल्प हमारे सामने है। उसके स्पष्टीकरण की तो कोई आवश्यकता नहीं। और, मैं समझता हूँ कि यह संशोधन उस संकल्प की भावना के विरुद्ध है, चाहे शाब्दिक रूप में उसका उल्लंघन करता हो। उस संकल्प की ऐसी व्याख्या की जा सकती है कि यह संशोधन उसके अनुकूल लगने लगे, पर भावना के विरुद्ध है। हमारा समाजवादी समाज के उद्देश्य को इस से बल नहीं मिलता।

मैं यहां स्पष्ट कर दूँ कि मैं निजी क्षेत्र का विरोधी नहीं हूँ। फिर भी मैं इसका समर्थन नहीं कर सकता।

मैं माननीय मंत्री से पूछता हूँ कि यदि किसी विमान सेवा से लाभ न हो, तो निजी संचालक उसे शुरू ही क्यों करेगा? और यदि वह लाभदायक है तो निगम स्वयं ही क्यों उसे चालू नहीं करता? निजी संचालक असल में कदाचारों के कारण ही ऐसी लाइनों से मुनाफा कमाते हैं। परन्तु हम चाहते हैं कि सभी प्रकार के कदाचार रोके जायें।

माननीय मंत्री ने आज सुबह बताया है कि मुख्य-मुख्य मार्गों पर निगम को काफी मुनाफा हो रहा है। यदि हो रहा है, तो फिर उसका नैतिक दायित्व है कि यह सभी सेवायें भी, चाहे घाटे से, हों; निगम को ही चलानी चाहिये। एक सेवा से मुनाफा कमाकर उसे देश के लिये उपयोगी दूसरी सेवाओं में लगाना चाहिये। यही सामाजिक और नैतिक दायित्व है।

एक कठिनाई यह भी होगी कि यह निगम राजनैतिक दबाव में आजायेगा। मेरी समझ में यह बात नहीं आती कि ये रास्ते सरकारी संस्थानों के लिये लाभदायक सिद्ध नहीं हुए जब कि उन के पास सभी साधन उपलब्ध थे एवं अच्छे प्रविधिक व्यक्ति भी थे। इस से तो यह स्पष्ट है कि गैर सरकारी संस्थान निश्चय ही कुछ न कुछ गड़बड़ करते होंगे। किन्तु इतना सत्य है कि यदि इसी प्रकार इन रास्तों पर गैर सरकारी संस्थानों को काम करने का अवसर देते रहें तो यह बात सिद्ध हो जाती है कि सरकारी संस्थानों में कहीं न कहीं कोई कमी अवश्य है। अतः यह एक गम्भीर मामला है। निगम के विरुद्ध मेरा आरोप यही है कि वह उन्हीं सेवाओं को अपना रही है जहां से कि उन्हें लाभ हो रहा है लेकिन उनको छोड़ रही हैं जिन पर लाभ नहीं हो रहा। निगम को यह कार्य वाणिज्यिक दृष्टि से करना चाहिये और व्यापक सामाजिक दृष्टिकोण को सामने रख कर उन्हें काम करना चाहिये। उन्हें लाभकारी एवं अलाभकारी दोनों ही लाइनों पर काम करना चाहिये।

एयर इंडिया इंटरनेशनल से एयर इंडिया नाम परिवर्तन करने में मुझे कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन इस नाम से थोड़ी सी भ्रांति हो जायेगी। मेरा विचार है कि अब वह समय आ गया है जब कि इन दोनों को मिला कर एक निगम बना दिया गया जायेगा। इससे

आर्थिक बचत भी अधिक होगी। तभी एयर इंडिया नाम भी सार्थक होगा। देश में तथा देश के बाहर यह सेवा भी चालू कर सकेगी अतः इस का नाम छोटा करने में मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

श्री सिंहासन सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, यह जो संशोधन है वह विवादास्पद है और तब से मुझे और भी आश्चर्य हुआ जब से मैंने श्री मधोक के कथन को सुना है। वे मिक्स्ड एकानमी को सपोर्ट भी करते हैं और आपस में मुकाबला भी चाहते हैं। गवर्नमेंट के कारखानों और प्राइवेट कारखानों का मुकाबला भी चाहते हैं। लेकिन तब भी उन के विचारानुसार इस के अन्दर कोई बात है जिस के कारण वे इस का विरोध करते हैं।

श्री बलराज मधोक : मैं एअरलाइन्स और रेलवेज दोनों का राष्ट्रीय करण चाहता हूँ।

श्री सिंहासन सिंह : इसके लिये आपने कहा है कि इस में कोई खास व्यक्ति का किसी कारण से काम सीखना है इसलिये आप इसके विरुद्ध हैं। गवर्नमेंट की जो मिश्रित अर्थनीति या मिक्स्ड एकानामी है मैं उसका प्रतिपादक नहीं हूँ और एक तरह से विरोध ही करता हूँ क्योंकि दोनों साथ साथ नहीं चल सकते। जहाँ दोनों साथ साथ चलते हैं वहाँ पर जो व्यक्तिगत क्षेत्र या निजी क्षेत्र है वह सरकारी क्षेत्र को परास्त ही करता है और आगे भी करेगा। लेकिन शुरू से ही हमारी मिक्स्ड एकानामी हर तरह से चल रही है। रेलवे आज विल्कुल सरकारी क्षेत्र है वहाँ भी थोड़ी थोड़ी छोटी लाइन्स हैं जो कि प्राइवेट क्षेत्र में हैं। शायद शाहादरा में भी प्राइवेट लाइन ही चलती है। रेलवे का भी पूरा राष्ट्रीयकरण नहीं हुआ है, छोटी-छोटी लाइनें चलती हैं निजी रूप से। इसी तरह से आइरन ऐंड स्टील है, वहाँ भी प्राइवेट सेक्टर चलता है, लोहा और कोयला की खानें हैं, वहाँ भी प्राइवेट सेक्टर चलता है। वैसे ही शिपिंग है, वहाँ भी प्राइवेट सेक्टर चलता है। अभी २२ कराड़ रुपये के लेन देन का जयन्ती कम्पनी का हल्ला उठ चुका है कि यह दिया जाय या न दिया जाय। शिपिंग भी वैसे ही है जहाँ पर प्राइवेट सेक्टर चल रहा है। हर ट्रान्सपोर्ट में इसी तरह हो रहा है। सड़क ट्रान्सपोर्ट में प्राइवेट सेक्टर भी है और पब्लिक सेक्टर भी है। दिल्ली की बात छोड़ दीजिये। दिल्ली में जिस क्षेत्र को सरकार लेती है वहाँ वह प्राइवेट सेक्टर को नहीं आने देती। दिल्ली शहर में उस ने रोड ट्रान्सपोर्ट को लिया है, वहाँ प्राइवेट सेक्टर को नहीं आने देती, लखनऊ में नहीं आने देती, लेकिन ग्राम तौर से जगहों पर बससर्विसेज प्राइवेट सेक्टर में भी चल रही हैं और पब्लिक सेक्टर में भी। जहाँ जहाँ पर भी परिवहन योजनाएँ हैं वहाँ दोनों क्षेत्र साथसाथ काम करते हैं। एयर का ही मामला ऐसा था जो कि प्राइवेट सेक्टर में मर रहा था, तब गवर्नमेंट ने उसे ले लिया और उस को लेने के बाद उस के दो क्षेत्र बना दिये, एक अन्तर्राष्ट्रीय क्षेत्र और दूसरा राष्ट्रीय क्षेत्र।

आज हम अन्तर्राष्ट्रीय क्षेत्र का नाम बदल रहे हैं। जैसा श्री माथुर साहेब ने कहा कि अगर यह अमेंडमेंट आया होता कि दोनों को एक कर दिया जाय तो शायद हमारी सुविधा बढ़ती। दोनों को किसी खास गरज से अलग किया गया था और आज भी दोनों अलग हैं। अगर दोनों को मिलाया जाता तो शायद सुविधा होती और अच्छा ही होता, लेकिन वह अलग बात है। यह जो दफा १८ के अन्दर संशोधन कर के यह प्राइवेट सेक्टर को दिया जा रहा है, उसका मैं केवल इस कारण समर्थन करता हूँ कि अभी तक भारत के अन्दर चलने वाला जो हमारा एयर कारपोरेशन है वह सफल नहीं हो पाया है। अब बड़ी मुश्किलों

[श्री सिंहासन सिंह]

के बाद गत बजट में २ लाख या पता नहीं कितने का मुनाफा दिखलाया था और वह भी बहुत खींचतान कर दिखलाया था। यह घाटे पर ही चलता था। जहां जहां आप चलाते थे, वहां भी आप ने बन्द कर दिया। भोपाल में बन्द हुआ, गोरखपुर में बन्द हुआ। बजाय इस सर्विस के कार्यक्षेत्र को बढ़ाने के आप के कारपोरेशन का काम कम कर दिया गया। किस कारण कम किया गया, यह आप जानते हैं अच्छी तरह से, मैं नहीं जानता। जहाजों की कमी हो या शायद किसी और चीज की कमी हो, या किराया अधिक हो और अधिक लोग उन पर न चढ़ते हों। आप के जहाज हैं लेकिन आप लोगों की मनोवृत्ति जहाजों की तरफ बढ़ा नहीं सकती। जहां जहां प्राइवेट सेक्टर के जहाज चल रहे थे वहां वहां आप ने बन्द कर दिया। यहां एक कर्लिंग एयरलाइन्स है जो कि त्रिपुरा में जाता है, वह वहां लोगों की सेवा करता है, जहां पर कि आप पहुंच नहीं पाते। कुछ और क्षेत्र थे जहां आप नहीं जाया करते थे उन्हें आप ने दे दिया ताकि मुकाबला अच्छा हो सके। कहा जाता है वह शायद कुछ बुरा व्यवहार करते हैं, क्या बुरा व्यवहार करते हैं, यह मुझे पता नहीं, क्या अंडरकॉटिंग वह कर रहे हैं यह भी मुझे पता नहीं। हमारे दूसरे भाई, कम्यूनिस्ट पार्टी के, श्री इन्द्रजीत गुप्त ने कहा कि उन की शेड्यूल लाइन है। दोनों आर्गुमेंट दो तरह के निकले। वे कहते हैं कि भले ही वे नान शेड्यूलड हों, लेकिन उन के टाइम टेबल छपते थे। अगर नानशेड्यूलड होते हुए वह शेड्यूलड रूप से चलते थे तो किस आधार पर चलते थे, जिस के लिये आप कहते हैं कि बड़ी गड़बड़ी थी और खास परमिट पर चलते थे, अगर सही तरीके से एक्ट को हम मानते हैं और उन को भी शेड्यूलड मान लेते हैं तो अगर चोरी से या किसी के प्रभाव में आकर उन को चलने की आज्ञा दे रखी थी तो हम आज सही तरीके से और कानूनी रूप से हम उन को चलने की आज्ञा देते हैं तो हमें कहना चाहिये कि जहां हम छिपे रूप से काम करते थे वहां अब हम खुले रूप से काम करेंगे, और यह देश के हित में ही होगा। अगर इस तरह से आप सेक्शन को अमेंड करें और औरों को भी आने दें इस क्षेत्र में तो शायद देश में इसमें और भी बढ़ोतरी होगी।

दूसरी बात श्री मधोक ने और कही कि ईश्वर न करे, शायद कभी लड़ाई का जमाना आ गया तो हम को जहाजों की अधिक जरूरत पड़ेगी। जहां तक अपने कारपोरेशन का सम्बन्ध है, वह जहाजों की संख्या नहीं बढ़ा पाता। अगर हम को अधिक जहाजों की जरूरत है तो उस जरूरत को पूरा करने के लिये भी जरूरी है कि जितने भी हवाई जहाजों को उड़ाने वाले और इस सेवा को लेने वाले आगे आवें, हमें उन को इस काम को करने देना चाहिये। उन के घन से एअर में उड़ने वाली प्रवृत्ति लोगों में पैदा होगी और अगर अभी कोई बात हुई तो नये जहाज देश के काम में लगेंगे। अगर उस तरफ भी खयाल किया जाय तो भी जरूरी है कि एयर कारपोरेशन के साथ औरों को हम चलने दें ताकि जरूरत पड़ने पर हमारे देश में जहाजों की कमी न हो। मैं कहना चाहता हूं कि जिस समय काश्मीर की घटना घटी थी उस समय शायद यह कारपोरेशन नहीं था, यह काम प्राइवेट क्षेत्रों में ही था और उन की मदद ले कर हम ने सेना भेजी थी और उसने हमारी रक्षा की थी। इसी तरह से आज भी अगर प्राइवेट सेक्टर में यह काम आ जाय तो अच्छा होगा। लेकिन वहां आने के बाद अगर कारपोरेशन यहां बैठ कर उनको परमिट न दे तो यह ठीक नहीं होगा क्योंकि आप के हुकम से ही उन के विमान चलेंगे। अगर आप खींचतान कर उनके विमान नहीं चलने देंगे तो वे कभी भी एअर माइन्डेड नहीं होंगे। जिस कंजर्वेटिव स्पिरिट से या संकीर्णता से आज काम हो रहा है अगर उसी तरह से आप उनको काम नहीं करने देंगे तो काम नहीं चलेगा। अगर आप प्राइवेट सेक्टर को परमिट देना

चाहते हैं तो खुले दिमाग से दीजिये । जो हमारे प्राइवेट सेक्टर के काम करने वाले हैं वे सब गवर्नमेंट के रुपये से काम करने वाले हैं । पर यदि वहां परमिट का सवाल पैदा हो और एअर कारपोरेशन उस के बीच में भी आ जाय तो काम नहीं चलेगा ।

मैं फिर अपने डिप्टी मिनिस्टर साहब का ध्यान दिलाना चाहूंगा खास तौर से गोरखपुर की तरफ । उस की ओर कई बार ध्यान दिलाया भी गया है । वहां पर आपने इस एअर सर्विस को बन्द किया और एअर स्टेशन बना दिया । वहां पर लाखों रुपये खर्च कर दिये, आप ने वहां बिजली का भी इन्स्टालेशन कर दिया , लेकिन एअर फ्लाइट को बन्द कर दिया । मैंने पूछा कि आखिर यह दुतर्फा पालिसी क्यों ? एक तरफ तो आप उड़ान बन्द कर रहे हैं और दूसरी तरफ बिल्डिंग बना रहे हैं । तो मुझे जवाब दिया गया कि यह काम दूसरे का है । बिल्डिंग बनाने का काम दूसरे का है और हवाई जहाज उड़ाने का काम दूसरे का है ।

†श्री मुहोदयः : मैंने यह कभी नहीं कहा था ।

श्री सिंहासन सिंह : जो आप का बिल्डिंग बनाने का विभाग है वह अलग है और एअर कारपोरेशन अलग है । जब मैं बिल्डिंग विभाग वालों से मिला तो उन्होंने मुझे बतलाया कि स्टेशन बनाने का काम हमारा है, हम हवाई स्टेशन बनाते हैं और अब यह कारपोरेशन पर है कि वह विमान उड़ाये या न उड़ाये । एक तरफ एअरोड्रोम बनता है और दूसरी ओर कारपोरेशन विमान उड़ाना वहीं चाहता । उस में प्राइवेट लोगों को उड़ाने दिया जाय । अगर उस में प्राइवेट लोगों को भी नहीं उड़ाने दिया गया तो उस में जंग लग जायेगा । जिस बिल्डिंग में चिराग नहीं जलता, वह अगर नई भी हो तो भी गिर जाती है । यह खुशी की बात है कि इस एअरोड्रोम को सेना ने ले लिया है, लेकिन अगर सैनिक विभाग ने ले भी लिया है तो क्या उम में कुछ सैनिक आयेंगे ? सैनिक हमेशा सैनिक विमानों पर ही नहीं आयेंगे । उन के आने जाने के लिये और हवाई जहाजों की व्यवस्था होनी चाहिये । गोरखपुर में एक फ्रटिलाइजर फ़ैक्ट्री बन रही है । वहां पर जापानी लोग रहते हैं, उन का कहना है कि उन के लिये हवाई जहाज की सर्विस नहीं है और इस की बड़ी दिक्कत है । यूनीवरसिटी वहां है, रेलवे हैडक्वार्टर वहां है । इंजिनियरिंग कालिज वहां बनने जा रहा है । ये सब चीजें वहां हैं लेकिन आपका कारपोरेशन वहां से अपने हवाई जहाज नहीं उड़ाना चाहता ।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर : ऐसा तो जोधपुर में भी है ।

श्री सिंहासन सिंह : जोधपुर में भी बहुत पहले यही हुआ था । तो मेरा निवेदन है कि अगर आप गोरखपुर से अपने हवाई जहाज नहीं उड़ाना चाहते तो प्राइवेट कम्पनी को ऐसा करने की इजाजत दीजिए ताकि वह वहां से अपनी हवाई सर्विस चला सके । न तो आप स्वयं इस काम को करते हैं और न दूसरों को करने की इजाजत देते हैं । इसलिये मेरा अनुरोध है कि इस एक्ट के पास हो जाने के बाद अगर आप खुद गोरखपुर से हवाई सर्विस न चलाना चाहें तो किसी कम्पनी को ऐसा करने की इजाजत दें ताकि वहां आने जाने की सुविधा हो सके और वहां का काम आगे बढ़ सके ।

इन शब्दों के साथ मैं इस अमेंडमेंट का समर्थन करता हूं । लेकिन मैं देखता हूं कि मंत्री महोदय अपना सिर हिला रहे हैं जिसके मानी हैं कि वह कसी और को यह काम करने की इजाजत नहीं देंगे । तो फिर यह अमेंडमेंट करने से फायदा क्या ?

उपाध्यक्ष महोदय : आप उनके सिर हिलाने की परवाह न करें, अपनी बात खत्म करें ।

श्री सिंहासन सिंह : मैं खत्म करता हूँ । लेकिन अगर वह खुद यह काम नहीं करना चाहते और दूसरे को भी करने की इजाजत नहीं देना चाहते तो क्या श्री मधोक के शब्दों में यह काम किसी व्यक्ति विशेष के लिये किया जा रहा है ।

श्री प्रभातकार (हुगली) : मेरा ऐसा विचार है कि इस विधेयक के द्वारा जो संशोधन किये जा रहे हैं वे औद्योगिक नीति संकल्प १९५६ के अभिप्राय एवं उसकी भावना दोनों के ही विरुद्ध है ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब ३ बजे गये हैं । अब हमें हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड सम्बन्धी प्रस्ताव के बारे में विचार करना है । क्या माननीय सदस्य अपना भाषण कल जारी रख सकते हैं ।

श्री प्रभातकार : जी हाँ ।

हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड के वार्षिक प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव

श्री बी० चं० शर्मा (गुहदासपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि यह सभा हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड के वर्ष १९५९-६० के वार्षिक प्रतिवेदन पर, लेखापरीक्षित लेखे और उन्न पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियों सहित; जो ४ अगस्त, १९६० को सभा पटल पर रखा गया था, विचार करती है ।”

वैसे तो हम वर्ष १९५९-६० के वार्षिक प्रतिवेदन पर विचार कर रहे हैं लेकिन वर्ष १९६०-६१ का प्रतिवेदन भी सभा पटल पर रख दिया गया है । चूंकि यह प्रतिवेदन अभी २-३ दिन हुए अभी रखा गया था अतः मैं इसे इस प्रस्ताव के साथ सम्मिलित नहीं कर सका । यदि इन दोनों प्रतिवेदनों की तुलना की जाये तो हम देखते हैं कि इस कारखाने की हालत ज्यों की त्यों है उसमें कोई परिवर्तन नहीं हुआ है । मेरा ऐसा विचार है कि यदि इसकी गति ऐसी ही रही तो इसके विकास इसकी प्रगति और नयी नयी चीजें तैयार करने के अवसर बहुत आयेंगे । बस मैं यह चाहता हूँ कि यह कोई काम ऐसा न करे जिससे इसकी उन्नति में बाधा उत्पन्न हो ।

अब मैं देश के औद्योगिक विकास को देखता हूँ तो मुझे सरकारी क्षेत्र की प्रगति देख कर गर्व होता है । सरकारी क्षेत्र में जो प्रगति हुई है वह इतनी अच्छी है कि उसकी तुलना किसी और दूसरे देश से नहीं की जा सकती । उन देशों के मुकाबले में हमारी प्रगति कहीं अधिक अच्छी है ।

सारे देश में औद्योगिक विकास हो रहा है और सभी राज्य इस में हाथ बंटा रहे हैं । लेकिन बंगलौर की स्थिति बहुत अच्छी है । सभी लोग यह चाहते हैं कि सरकारी क्षेत्र

के कारखाने सारे देश में खुले न कि किसी एक स्थान विशेष पर। लेकिन यह बात समझ में नहीं आई कि बंगलौर में ही सब से अधिक कारखाने क्यों खुले हैं और खुलने वाले हैं। मेरी बंगलौर नगर से कोई शत्रुता नहीं है। बल्कि यही निवेदन है कि अब वहां की स्थिति चरम सीमा पर पहुंच गई है। अतः सरकार इस बात पर विचार करेगी कि अन्य नगरों में भी सरकारी कारखाने खले।

हिन्दुस्तान मशीन टूल्स का काम और सरकारी कारखानों की अपेक्षा सबसे अधिक अच्छा रहा है। इसका विकास बड़ी तेजी से हो रहा है। अतः इसकी प्रशंसा उचित ही है। मैं चाहता हूँ कि अन्य सरकारी कारखानों भी इस कारखाने की भांति उन्नति करें।

इस कारखाने के वार्षिक प्रतिवेदन को देखने से पता चला है कि सब खर्चों को निकालकर भी हमने बचत की है। मैं यह मालूम करना चाहता हूँ कि कितने सरकारी कारखानों को लाभ हुआ है और कितनों को नहीं, यदि नहीं हुआ है तो उसके कारण क्या है?

इस कारखाने में बनी हुई मशीनें देश में तथा देश के बाहर बिकती हैं। इसकी सबसे बड़ी विशेषता यही है कि इसने अपने पैरों पर खड़े हो कर अपना विकास किया है। सवाल यह उठता है कि दूसरे कारखाने भी क्यों इस प्रकार उन्नति नहीं कर सकते।

इस कारखाने के प्रतिवेदन की विशेषता यही है कि इसका हर महीने का उत्पादन दिखाया गया है। अच्छा तो यह हो कि और कारखानों के प्रतिवेदन में भी प्रतिमास का उत्पादन दिखाया जाये। ऐसा करने से इस कारखाने की प्रगति का पता चल जाता है।

इस कारखाने की बनी हुई चीजों की गुणिता भी स्थिर रही है। यही अच्छी बात है। साथ ही उपभोक्ताओं को भी संतोष प्राप्त हुआ है। यह प्रसन्नता की बात है।

इस कारखाने की बनी हुई चीजों की खपत के लिये अबसर भी अच्छा मिला है। समाचार पत्रों से पता चला है कि सरकार इसी प्रकार के दो कारखाने एक पंजाब में तथा एक आंध्र में बनाना चाहती है। मैं मालूम करना चाहता हूँ कि इन दोनों कारखानों के बारे में क्या हुआ।

इस कारखाने का उत्पादन अच्छा है यह तो प्रसन्नता की बात है लेकिन प्रबन्ध, तथा श्रमिकों के सम्बन्ध अच्छे नहीं हैं यह दुःख की बात है। इस कारखाने के प्रबन्धकों ने इस प्रतिवेदन में यह दिखाने की प्रयत्न किया है कि श्रमिक गलती पर थे। लेकिन मेरा निवेदन यही है कि इस कारखाने में जहां कि श्रमिक इतनी होशियारी तथा तन्मयता से काम कर रहे हैं वहां इस प्रकार के सम्बन्ध नहीं रहने चाहिये। सम्बन्ध अच्छे होने चाहिये। अब भी वहां श्रमिक तथा प्रबन्धकों के सम्बन्ध अच्छे नहीं हैं। प्रयत्न यह होना चाहिये कि ये सम्बन्ध अच्छे हों। हालांकि वहां श्रमिकों एवं कर्मचारियों को कुछ सुविधायें जैसे प्रोत्साहन साभांश, रात्रि भत्ता, छट्टियों आदि की व्यवस्था कर दी गई है फिर भी सम्बन्ध अच्छे नहीं हैं। मैं इसका कारण मालूम करना चाहता हूँ। मैं यह भी मालूम करना चाहता हूँ कि कितने कर्मचारियों को रहने के लिये आवास दिये गये हैं तथा कितनों को देना शेष है।

चिकित्सा सम्बन्धी सुविधाएं भी वहां कम हैं। वहां एक ही अस्पताल है जिसमें २० रोगियों के लिये शय्या है। मैं चाहता हूँ कि इस अस्पताल का विकास किया जाये।

[श्री दी० च० शर्मा]

कुल मिला कर इस कारखाने की उन्नति हो रही है यह अच्छा है। साथ ही वहां सहायक पुर्जों बनाने के लिये एक औद्योगिक एस्टेट बनाई गई है जो अच्छी बात है। लेकिन इसकी कितनी प्रगति हुई है यह मैं जानना चाहता हूँ।

वर्ष १९६०-६१ का प्रतिवेदन इतना व्यापक नहीं है जितना कि वर्ष १९५९-६० का है। अतः यह प्रतिवेदन भी व्यापक होना चाहिये। यदि उस प्रतिवेदन में कुछ ग्राफ़ दे दिये जाते तो अच्छा होता क्योंकि इससे विस्तृत एवं व्यापक जानकारी मिल जाती।

यह बड़ी प्रसन्नता की बात है कि इस में अब सभी भारतीय लोग काम करते हैं। यह बड़ी अच्छी बात है।

प्रतिवेदन के बारे में मुझे एक बात यह कहनी है कि प्रतिवेदन में सम्बन्धित मंत्री का फोटो नहीं होना चाहिये। यह अच्छी परम्परा नहीं है।

कुल मिला कर इस कारखाने का काम बहुत अच्छा है और मैं चाहता हूँ कि सभी सरकारी कारखाने भी इसी प्रकार उन्नति करें। मैं चाहता हूँ कि इस कारखाने की एक एक शाखा प्रत्येक राज्य में खुले हम चाहते हैं कि वैसे ही मशीन हमारे यहां न बने जैसी कि इस कारखाने में बनती है बल्कि सभी प्रकार की मशीनें बनें।

इस कारखाने में काम करने वालों को ही नहीं बल्कि बाहरी व्यक्तियों को भी इस कारखाने में प्रशिक्षण देने का प्रबन्ध करना चाहिये। क्यों कि इस प्रकार का प्रशिक्षण देश के लिये लाभदायक सिद्ध होगा।

अतः मैं इस कारखाने में काम करने वाले सभी कर्मचारियों को बधाई देता हूँ कि उन्होंने इतने थोड़े समय में इतनी अधिक प्रगति की है। जहां हमारे व्यक्ति इतने निपुण और चतुर हैं कि इतने थोड़े समय में उन्होंने इतना अच्छा काम सीख लिया है वहां यह सिद्ध हो जाता है कि हम भविष्य में इस मशीनी युग में अच्छा कार्य करेंगे।

†अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर (पाली) : वार्षिक प्रतिवेदनों में प्रधान मंत्री के चित्र छापने का मैं विरोधी हूँ क्योंकि हमें व्यक्ति पूजा की ओर अधिक नहीं झुकना चाहिये। साथ ही मेरा यह भी निवेदन है कि इस आशका का कोई कारण नहीं है कि हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड भी एक अप्रगतिशील प्रकार का व्यवसाय बन जायेगा। जो कुछ आज तक देखने में आया है उससे तो यही प्रकट होता है कि इसने अपने प्रगतिशील होने का काफी प्रमाण दे दिया है। और हम सब सरकारी क्षेत्र में इसकी सफलता पर गर्व कर सकते हैं। इसके अतिरिक्त मैं यह सरकार से पूछना चाहता हूँ कि सरकार यह बताये कि क्या इस कारखाने द्वारा कमाया गया नफ़ा मूल्यों के निर्धारण सम्बन्धी ढांचे के फलस्वरूप सम्भव हो सका है। यह दावा किया गया है कि इस कारखाने में बनाई गई मशीनों का मूल्य आयात की गई मशीनों के तट मूल्य से कम है। सरकार बताये कि क्या तटगत मूल्यों में सीमा शुल्क तथा अन्य कर भी शामिल हैं?

(पंडित ठाकुर दास भार्गव पीठासीन हुए)

इस दिशा में मेरा एक निवेदन यह भी है कि यदि बंगलौर के स्थान पर इन कारखानों को मैसूर के किसी अन्य स्थान पर खोला जाता। वैसे भी व्यवसायों की दृष्टि से औद्योगिक व्यवसायों

को बिखेर कर चलाया जाना चाहिये था। और नहीं तो कम से कम घड़ियां बनाने के कारखानों को देश के विभिन्न स्थानों पर खोला जाना चाहिये था। घड़ी बनाने की परियोजना की सफलता की दृष्टि से उसके छोटे छोटे कारखाने खोले जाने चाहिये थे। इस सम्बन्ध में मैं जापान का उल्लेख करना चाहता हूँ। जापान के दूसरे भागों को तो छोड़ो केवल टोकियो में ६०,००० छोटे उद्योगों की इकाइयां काम कर रही हैं। और घड़ियों के मामले में तो परिवहन की कठिनाई भी नहीं होती।

इस संबंध में सरकार को यह भी बताना चाहिये कि क्या मशीनी औजारों के सम्बन्ध में सम्भरण की स्थिति देश में बढ़ रहे औद्योगिकरण से बिगड़ तो नहीं जायेगी और जो इस उद्देश्य के लिये कारखाना लगाया गया है क्या वह मशीनों को समय के अन्दर उपलब्ध कर सकेगा। इस प्रकार के कारखाने जैसे कि हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड के नाम से चालू किये गये हैं, मेरा अनुरोध यह है कि उसके सहायक एककों को है राज्यों में स्थापित करने की सम्भावनाओं पर विचार करना चाहिये। एक अन्य बात इसी विषय के उल्लेख से मैं जानना चाहता हूँ वह यह कि क्या हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड की प्राविधिक जानकारी को सभी के लिये उपलब्ध किया जा सकता है ताकि ऐसे और कारखाने भी स्थापित हो सकें। मैं यह भी निवेदन करूंगा कि हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड को नफा कमाते हुए इस बात का भी ध्यान रखना चाहिये कि आखिर हमारा लक्ष्य समाज की सेवा करना है। यदि उनके प्राविधिक ज्ञान से देश के लोग कुछ लाभ उठा सकें तो ऐसा करने में उन्हें कोई संकोच नहीं होना चाहिये।

†उद्योग मंत्री (श्री मन्मथभाई शाह) : मुझे हिन्दुस्तान मशीन टूल्स के बारे में सभा को जानकारी देते हुये अपार हर्ष हो रहा है। यह सरकारी क्षेत्र की बहुत बड़ी सफलता है। सरकारी क्षेत्र का मुझे अब काफी अनुभव हो गया है और मैं कह सकता हूँ कि देश में सरकारी क्षेत्र के बहुत से कारखानों ने अच्छा कार्य कर दिखाया है। अब तो इस दिशा में उत्तरोत्तर हो रही गति की स्थिति स्थायी हो रही है। हिन्दुस्तान मशीन टूल्स के कार्य से इस विश्वास का औचित्य सिद्ध होता है जो इस सभा और लोगों ने इस कारखाने के सम्बन्ध में दिखाया है। सरकारी क्षेत्र की बहुत सी परियोजनाओं ने राष्ट्रपति द्वारा दिये गये पुरस्कार को भी प्राप्त किया है।

एक बात हमें समझ लेनी चाहिये कि मशीनी औजार उद्योगीकरण की जड़ है। हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड एक अत्यन्त महत्वपूर्ण कारखानों में से है। इस प्रकार के संदेह अथवा आशंका का कोई कारण नहीं है कि यह कारखाना भी किसी तरह पीछे रह जायेगा। इसी तरह हिन्दुस्तान केबल और हिन्दुस्तान इंसेक्टीसाइड्स की दो इकाइयों ने भी बहुत अच्छा कार्य किया है। नाहन में फाऊण्डरी भी अच्छा कार्य कर रही है। भोपाल में भी कार्य अच्छा सन्तोषजनक रहा है यद्यपि वहां कुछ श्रम सम्बन्धों की कठिनाइयां रही हैं। इसी तरह मद्रास की कोच फैक्टरी चितरंजन का लोकोमोटिव तथा पूर्वी भाग के सरकारी उपक्रम सन्तोषजनक ढंग से आगे बढ़ रहे हैं। सिंदरी में कुछ कठिनाइयां रही हैं जिसका हमें खेद है परन्तु गत ७ और आठ वर्षों में सिंदरी कारखाने का रिकार्ड बड़ा ही शानदार रहा है और हमने अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर वहां अच्छे उर्वरकों का निर्माण किया है।

नांगल का कार्य भी बड़ा ही सन्तोषजनक रहा है। भारी पानी भारत में सब से पहिले उत्पादन किया गया है। इसी प्रकार नेपा के कारखानों में अच्छा काम हुआ है और

[श्री ममुभाई शाह]

जो कारखाना गैर-सरकारी क्षेत्र में घाटा दे रहा था अब नफा देने लगा है और आशा है कि आगे इसका परिणाम और अधिक सन्तोषजनक होगा। वर्तमान अवस्था में नैफा कारखाने की क्षमता १०० टन से २०० टन तक की है।

अब मैं एक महत्वपूर्ण बात की ओर आता हूँ वह यह कि दूसरे मशीनी औजारों के कारखाने को बंगलौर में क्यों स्थापित किया गया ? कारखाने को बंगलौर में स्थापित करने का कारण यह है कि प्रबन्धक में अनुभवी व्यक्तियों की कमी है। मैं सभा को यह भी बताना चाहता हूँ कि यह मशीनी औजारों का तीसरा कारखाना पंजाब में चंडीगढ़ और कालका के बीच किसी स्थान पर स्थापित करने का विचार किया गया है। वहाँ इस प्रकार की सभी व्यवस्था को इस दिशा में पूरा किया जा रहा है। भूमि अर्जित कर ली गयी है तथा प्रबन्ध कर्मचारी वर्ग को नियुक्त किया जा रहा चुका है। मशीनों के लिए अपेक्षित आर्डर दे दिये गये हैं। विशेषज्ञ समिति ने पंजाब बाग के आसपास की भूमि को बहुत पसन्द किया है। ६०० से १००० एकड़ भूमि ली गयी है। पंजाब सरकार से कोठियां भी किराये पर ले ली गयी है। इन सब कारखानों को "मैसर्स लिपर आफ बैस्ट जर्मनी" के सहयोग से स्थापित किया जायेगा। चौथे कारखाने को हैदराबाद में खोला जायेगा। इसकी स्थापना का कार्य भी बहुत पहिले से आरम्भ हो चुका है। सरकार निर्यात के लिए औजारों के निर्माण पर पहले ही विचार कर रही है। उत्तर प्रदेश में भी हैवी इलेक्ट्रीकल और ऐंटीबायोटेक्स आदि कारखाने बनाये जा रहे हैं। हमारा विचार है एक मशीन टूल फैक्टरी किसी पत्तन के पास स्थापित करने का भी है। जिस से कि निर्यात के बारे में भी कुछ सुविधा हो सके। सरकार का यह भी प्रयत्न है कि एच० एम० टी० से प्राविधिक जानकारी को अधिकतम सीमा तक उपलब्ध करने के लिये तैयार है ताकि संब उपक्रमी चाहे वे सरकारी क्षेत्र में हों अथवा गैर सरकारी क्षेत्र हो, उसके कार्य से लाभ उठा सकें।

मेरा यह भी निवेदन है कि मशीनी औजारों की रूपरेखा तैयार करने के काम को उच्चतम प्राथमिकता दी जानी चाहिए। बंगलौर में इस सम्बन्ध में एक विद्यालय खोला गया है। इस विद्यालय को चलाने के लिए एक सोसा टी बनाई जा चुकी है। सोसाइटी को बैंक सहयोग प्राप्त हो रहा है। मशीनी औजारों के डिजाइन तैयार करने के लिए एक दूरी छोटी सी सोसाइटी के बनाने का विचार किया गया है। इसका प्रमुख काम सूचना, विशिष्ट विवरण तथा मशीनी औजारों की ड्राइंग सम्बन्धी सहयोजन कार्य है।

भारी उद्योगों के लिये हैवी मशीन टूल्स निर्माण करने का एक कारखाना सरकारी क्षेत्र में रांची में स्थापित करने का विचार हो रहा है। मैं वहाँ गया था और वहाँ की प्रगति का निरीक्षण किया था। इस कारखाने का निर्माण रूस और चेकोस्लावाकिया के सहयोग से चलाया जायेगा। यह सहयोग बहुत ही सन्तोष जनक ढंग से चल रहा है और १९६३ में उत्पादन अधिक हो जायेगा। १९६३ में नहीं तो १९६५ तक शायद ये संयंत्र बहुत ही सफलता प्राप्त कर ले। अतः मेरा निवेदन है कि हैवी मशीन टूल्स के बारे में भी पूरा ध्यान दिया गया है।

माननीय सदस्यों ने बिल्कुल सही कहा है कि छोटे उद्योगों की मशीनी औजारों की प्रपेक्षाओं की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये। बिल्कुल सही है कि देश में मशीनी औजारों के लिये अनेक कारखाने खड़े किये जाने चाहिये। हम सदा ही इतने पड़े पैमाने पर मशीनी औजारों और मशीनों का आयात करते हुए अपनी अर्थ-व्यवस्था को सुदृढ़ आधार पर नहीं ला सकते। इसीलिये हम छोटी-मोटी मशीनों के नमूने तैयार करने वाली एक संस्था बना रहे हैं। उस संस्था का मुख्य काम उन के सम्बन्ध में सारी जानकारी इकट्ठी करना होगा। आज उनके सम्बन्ध में पर्याप्त जानकारी हमारे पास नहीं है। नतीजा यह होता है कि राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम को और छोटे-छोटे उद्यमियों को हजारों मशीनें आयात करनी पड़ती हैं। यह संस्था टेकनीकल जानकारी का आदान-प्रदान करेगी और उनको मशीन-निर्माताओं के लिये सुलभ बनायेगी। हम यह आश्वासन तो नहीं दे सकते कि अभी हाल में हम सभी मशीनों का आयात बन्द कर सकेंगे, लेकिन तो हां इन प्रयासों के फलस्वरूप देश में ही ऐसी मशीनें बनाना सम्भव हो जायेगा जिनकी अभी हमें आवश्यकता काफी पड़ती है। हम यथा सम्भव ऐसी मशीनों का निर्माण सरकारी या निजी क्षेत्र में प्रारम्भ कर देंगे। यह इस समस्या का एक काफी महत्वपूर्ण पहलू है और हम इसकी ओर ध्यान दे रहे हैं।

फिर, औद्योगिक बस्तियों और परियोजनाओं को देश के विभिन्न पभागों में फैलाने, उनका समचित बंटवारा करने का प्रश्न भी उठाया गया था। हमारा मुख्य उद्देश्य यही है कि उद्योगों का विकेन्द्रीकरण किया जाये। उनको देश के एक ही भाग में केन्द्रित न होने दिया जाये। मैंने गत सत्र में सभा-पटल पर एक विवरण रखा था। उसमें मैंने बताया था कि नये-नये भारी उद्योग ऐसे स्थानों पर खड़े किये जाते हैं, जहां पहले कोई उद्योग न हो। इसी दृष्टि से भारी उद्योग विद्युत् परियोजना के लिये हम ने रुड़की को चुना है। इसीलिये हमने मद्रास में तिरुची और आन्ध्र प्रदेश में रामचन्द्रपुरम् को चुना है। राजस्थान में इसीलिये हम ने कोटा को औजारों के कारखाने के लिये और केरल में नेरियामंगलम् को चुना है। मैं सभा को आश्वासन करता हूँ कि यही हमारी दृढ़ नीति है। सरकारी क्षेत्र की सभी नयी इकाइयां है इसी तरह तरह औद्योगिक रूप से पिछड़े हुए प्रदेशों में रखी जायेगी। लेकिन उस के लिये अन्य बातों को भी देखना पड़ेगा। किसी भी क्षेत्र में तथा नया उद्योग स्थापित करने के से पहले उसकी आर्थिक तथा टेकनीकल व्यावहारिकता को भी देखना पड़ता है। विकेन्द्रीकरण ही तो मुख्य आधार नहीं है। लेकिन हां, आर्थिक, वैज्ञानिक और टेकनीकल व्यावहारिकता को देखते हुए हम यथा सम्भव पिछड़े हुए क्षेत्रों को ही परियोजनाओं के लिये चुनेंगे।

औद्योगिक बस्तियां भी देश के विभिन्न प्रदेशों में स्थापित की जा रही हैं। आलोचना करने वाले लोग वर्तमान औद्योगिक बस्तियों के बारे में भी प्रश्न उठाते हैं। कि उनको औद्योगिक रूप से पिछड़े हुए प्रदेशों में क्यों ही रखा गया। इस के लिये यही उत्तर दिया जा सकता है कि वह व्यावहारिक नहीं था। इसलिये कि हम एक बिल्कुल नया प्रयोग कर रहे हैं। संसार में कहीं भी ऐसा प्रयोग नहीं किया गया है। जापान में ऐसी औद्योगिक बस्तियों के विकास में कई शक्तियां लगी हैं। आज हमारे आर्थिक गण ३०, ६०, १०० और यहां तक कि २०० करोड़ रुपये की लागत तक

[श्री मनुभाई शाह]

की परियोजनाओं को सफल बनाने के लिये भरपूर परिश्रम कर रहे हैं। रांची परियोजना योजना की लागत २६० करोड़ रुपये तक पहुँचती है। एशिया में इस प्रकार अन्य परियोजना नहीं है। इतनी पेचीदा सी परियोजना का प्रबन्ध और सभी विभागों को सह-योजित ढंग से संचालित करना, उनकी स्थापना करना काफी कठिन काम है। इसके साथ ही यदि उनके सहायक उद्योगों को देश भर में फैलाकर चलाने का काम हाथ में लिया जाता, तो काम संभालना मुश्किल हो जाता। लेकिन हम उनको अनुदेश जारी कर दिये हैं कि जैसे ही कोई कारखाना जम जाये, उसका काम भलीभाँति चलने लगे, वैसे ही उसके सहायक उद्योगों को देश के अन्य क्षेत्रों में ले जाया जाये।

हिन्दुस्तान मशीन टूल्स भी तो हमारी पहली औद्योगिक बस्ती थी। असल में हिन्दुस्तान एन्टीबायोटिक्स और हिन्दुस्तान मशीन टूल्स की सफलताओं के बाद ही औद्योगिक बस्तियों के बारे में हमारा आत्म-विश्वास हो बेगलौर की ३० इकाइयों में भी अभी पूरा उत्पादन शुरू नहीं हो पाया है। पर मैं सभा को आश्वासन करना चाहता हूँ कि हमारी बुनियादी नीति यही है। इसलिये मैं ऐसे सुझाव का स्वागत करता हूँ।

मूल्य के प्रश्न के सम्बन्ध में मुझे यही कहना है कि तटागत लागत में सामान्यतया सभी कर और शुल्क सम्मिलित होते हैं। यदि निजीक्षेत्र के किसी उद्योग को संरक्षण दिया गया हो, तो हम सरकारी क्षेत्र की परियोजना से उसकी तुलना करते समय उसकी लागत में से केवल शुल्कों को ही नहीं हटायेंगे। हम एक ओर जहाँ सरकारी क्षेत्र के उद्योगों के साथ पक्षपात नहीं करना चाहते, वहीं दूसरी ओर उसे निजीक्षेत्र के मुकाबले अधिक कठिन स्थिति में भी नहीं रहने देना चाहते। यदि माननीय सदस्य लागत का और अधिक विश्लेषण करना चाहें तो हम उनको लागत-बीमा-भाड़ा लागत बताव को तैयार हैं। मूल्यों की इस प्रकार तुलना नहीं की जा सकती। तटागत लागत कभी-कभी बड़ी भ्रामक होती है। इसलिये कि हर देश निर्यात के लिये मूल्यों में कुछ कमी कर देता है या उसे आर्थिक सहायता देता है। इसीलिये कभी-कभी सरकारी क्षेत्र की परियोजनाओं को बड़ी कठिनाई पड़ती है जब उनकी तुलना निजी-क्षेत्र के उद्योगों से की जाती है। और, लोग भ्रामक आंकड़ों के आधार पर तुलनायें करके कहने लगते हैं कि सरकारी क्षेत्र अकार्यक्षम है।

इसी लिये यदि तुलना करना ही हो, तो हम लागत-बीमा-भाड़ा लागत बतलाने के लिये तैयार हैं। विभिन्न प्रकार की मशीनों पर सामान्य आयात शुल्क १५ प्रतिशत रहता है। उसे घटाया जा सकता है। मैं सभा को आश्वासन करता हूँ कि सरकारी क्षेत्र की परियोजनाओं की कार्यक्षमता, उनकी उत्पादकता, निजी क्षेत्र के मुकाबले किसी तरह कम नहीं है। कहीं कहीं तो वह निजी क्षेत्र से बेहतर है।

मैं उन हज़ारों टेकनीशियनों, नागरिकों और प्रशासकीय अधिकारियों को धन्यवाद देता हूँ जो बड़ी लगन के साथ, अपने नाम की कोई परवाह किये बिना, सरकारी क्षेत्र की परियोजनाओं को सफल बनाने में लगे हुये हैं। कुछ खामियाँ तो हैं, लेकिन उनको इतना बढ़ा-चढ़ा कर पेश किया जाता है।

यह तो सही है कि उनको पुरस्कृत किया जाता है। लेकिन पूरी तौर से तथ्यों की जानकारी प्राप्त किये बिना सब उनकी आलोचना की जाती है तब उनको बड़ी ठेस लगती है। इसलिये

मैं चाहता हूँ कि उनको हमारा पूरा सहयोग और हमारी पूरी सहानुभूति मिले। सभा को आशीर्वाद अभी तक उनको मिलता रहा है और आगे भी मिलता रहेगा ऐसी मुझे पूरी आशा है। इन विशाल भारी उद्योगों से ही देश को औद्योगिक नेतृत्व मिलेगा। इन उद्योगों के बिना न तो निजी क्षेत्र और न विभिन्न लघु उद्योगों का ही काम चलेगा। इसलिये दोनों में कोई विरोध, कोई टकराव नहीं है। इसलिये राष्ट्रीय अर्थ-व्यवस्था के विभिन्न खण्ड को सहयोग और सहयोजना से काम करने चाहिये। इस सभा के सदस्यों, जनताइबुद्धिजीवियों, अर्थ शास्त्रियों और सरकार के आलोचकों के समर्थन से ही उनमें सम्मिलित हो कर, सहयोग से काम करने का बल पैदा होगा। मैं उनको आश्वासन करना चाहता हूँ कि हमारे पास छिपाने या गुप्त रखने के लिये कुछ है ही नहीं। लेकिन आयोलोचना का भी एक औचित्य तो होना चाहिये। निजी क्षेत्र की खामियों की आलोचना करने के साथ-साथ उसकी सफलताओं की प्रशंसा भी की जानी चाहिये। यह स्वीकार किया जाना चाहिये कि तृतीय योजना में सरकारी क्षेत्र के विस्तार की जो नीति रही है वही देश के सर्वाधिक हित में है।

इन शब्दों के साथ मैं माननीय प्रस्तावक और हिन्दुस्तान मशीन टूल्स को गधाई देने वाले माननीय सदस्यों के प्रति आभार प्रकट करता हूँ। हम 'हिन्दुस्तान मशीन टूल्स' के कर्मचारियों और सुबन्धकों तक उन सदस्यों की भावनायें अवश्य पहुंचा देंगे।

श्री डी० चं० शर्मा : माननीय मंत्री ने एक प्राध्यापक की भांति सरकारी उपक्रमों के बारे में एक बड़ा सुन्दर पाठ सा हमें पढ़ा दिया है। यह तो बड़ा अच्छा कि हमें फिर से याद हो गया है।

लेकिन उन्होंने अपने भाषण में 'हिन्दुस्तान मशीन टूल्स' को कितना समय दिया है? आज हमारी चर्चा का वही विषय था, पर उन्होंने उसके बारे में अधिक कुछ कहा ही नहीं।

मैंने माननीय मंत्री से पूछा था कि 'हिन्दुस्तान मशीन टूल्स' में कर्मचारियों और सुबन्धकों के सम्बन्ध अच्छे बनाने के लिये क्या किया गया है। इसका उन्होंने कोई उल्लेख ही नहीं किया।

सभापति महोदय : मैं माननीय सदस्य के स्मरण दिला दूँ कि यह चर्चा अब समाप्ति पर है।

श्री डी० चं० शर्मा : मैंने और भी कई प्रश्न पूछे थे, पर माननीय मंत्री ने उन पर ध्यान ही नहीं दिया।

उद्योगों को अपेक्षाकृत पिछड़े हुए इलाकों में जाने के बारे में माननीय मंत्री ने अपना दृष्टिकोण बताया है। पर मैं पूछता हूँ कि कितना विकेन्द्रीकरण किया जा रहा है ?

श्री मनुभाई शाह : माननीय सदस्य उपस्थित ही नहीं थे। मैं हिन्दुस्तान मशीन टूल्स के हर कारखाने के बारे में अलग-अलग बताया है

सभापति महोदय : अब इस अवस्था में नये प्रश्न नहीं उठाये जा सकते।

†श्री वी० चं० शर्मा : मैं नये प्रश्न नहीं उठा रहा हूँ। केवल इतना कह रहा हूँ कि माननीय मंत्री का भाषण मेरे लिये निराशाजनक रहा है। उन्होंने मेरे प्रश्नोंका उत्तर ही नहीं दिया।

ग्रन्त में मैं यही कहना चाहूंगा कि हम सभी को 'हिन्दुस्तान मशीन टूल्स' पर गर्व है। हम चाहते हैं कि वह दिन-दिन सुदृढ़ बनता चले और इस प्रकार देश की निर्माण-योजनाओं के लिये एक शानदार मिसाल पेश करे।

†सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि यह सभा हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड के वर्ष १९५९-६० के वार्षिक प्रतिवेदन पर, लेखा-परीक्षित लेखे और उस पर नियंत्रक महालेखा परीक्षक की टिप्पणियों सहित, जो ४ अगस्त, १९६० को सभा-पटल पर रखी गई थी, विचार करती है।”

†सभापति महोदय : चर्चा समाप्त हुई। अब हम अगला कार्य लेंगे।

भारतीय उत्तराधिकार (संशोधन) विधेयक

†विधि उपमंत्री (श्री हजरतबीस) : यह एक बड़ा छोटा सा विधेयक है। इस विधेयक का उद्देश्य हिन्दुओं, मुहलमानों, बौद्धों, सिखों और जैनों पर लागू होने वाली वर्तमान विधि को पारसी समुदाय पर भी लागू करना है। धारा २११ के अन्तर्गत व्यक्ति की मृत्यु के बाद उसकी सम्पत्ति का अधिकार निष्पादक या प्रशासक को रहेगा। परन्तु यह व्यवस्था हिन्दुओं, मुसलमानों, सिखों और जैनों पर लागू नहीं होती। उस दशा में निष्पादक या प्रशासक से उत्तराधिकारी को प्रमाण-पत्र लेने पड़ेंगे। या यदि मृतक ने पहले कोई वसीयत की हो, तो धारा २१३ लागू होगी। पारसी समुदाय ने मांग की है कि यह व्यवस्था उन पर भी लागू न की जाये। यह विधेयक उनकी मांग को स्वीकार करने और उसे प्रभावी बनाने के लिये है। मैं इसे सभा के सामने रखता हूँ।

मैं प्रस्ताव करता हूँ :-

“कि भारतीय उत्तराधिकार अधिनियम, १९२५ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक पर, राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में, विचार किया जाये।”

†सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ।

†श्री नौशीर अरुचा (पूर्व खानदेश) : मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूँ और सरकार को इसके लिये धन्यवाद देता हूँ।

सरकार ने पारसी समुदाय की यह मांग मान ली है। यह हर्ष का विषय है। मैं इस न्यायपूर्ण व्यवस्था का स्वागत करता हूँ।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि भारतीय उत्तराधिकार अधिनियम, १९२५ में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक पर, राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

सभापति महोदय : अब हम इस पर खण्डवार विचार करेंगे। खण्ड २ और ३ पर कोई संशोधन नहीं है।

प्रश्न यह है :

“कि खण्ड २ और ३ विधेयक के अंग बनें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड २ और ३ विधेयक में जोड़ दिये गये।

खण्ड ४ (धारा २१३ का संशोधन)

श्री हजरतबीस : मैं इस खण्ड में एक औपचारिक संशोधन करना चाहता हूँ

मैं प्रस्ताव करता हूँ :

पृष्ठ १, पंक्ति २० में :

‘1961’ (“१९६१”) के स्थान पर, “1962” (“१९६२”) रखा जाये।

यह संशोधन अनुषंगिक है। इस अधिनियम का नाम भी अब भारतीय उत्तराधिकार (संशोधन) अधिनियम, १९६१ के स्थान पर, भारतीय उत्तराधिकार (संशोधन) अधिनियम, १९६२ हो जायेगा।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

‘1961’ (“१९६१”) के स्थान पर, ‘1962’ (“१९६२”) रखा जाये।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खण्ड ४, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड ४, संशोधित रूप में, विधेयक में जोड़ दिया गया।

खण्ड १ (संक्षिप्त नाम)

संशोधन किया गया :

पृष्ठ १, पंक्ति ४ में ;

मूल अंग्रेजी में

'1961' ("१९६१") के स्थान पर, "1962 ("१९६२") रखा जाये।

[श्री हजूरनबीस]

†सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि खण्ड १, संशोधित रूप में विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खंड १, संशोधित रूप में विधेयक में जोड़ दिया गया।

अधिनियमन सूत्र

संशोधन किया गया :

पृष्ठ १, पंक्ति १, में

"twelfth year" (बारहवां वर्ष) के स्थान पर (thirteenth year)
(तेरहवां वर्ष) रख दिया जाये।

[श्री हजूरनबीस]

†सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि अधिनियमन सूत्र, संशोधित रूप में, विधेयक का अंग बने।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

अधिनियमन सूत्र, संशोधित रूप में विधेयक में जोड़ दिया गया।

विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिया गया।

†श्री हजूरनबीस : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

"कि विधेयक को, संशोधित रूप में, पारित किया जाये।"

†सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक को, संशोधित रूप में पारित किया जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

इसके पश्चात् लोक सभा बुधवार, २९ मार्च, १९६२/२ अंग, १८८४ (अंक) को ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

[बुधवार, २८ मार्च, १९६२]
[७ वें, १८८४ (शक)]

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर		८६६—६२२
तारांकित		
प्रश्न संख्या		
२४७	अमरीका को चीनी का निर्यात	८६६—६००
२५०	चीनी का निर्यात	६००—०३
२४८	डीजल से चलने वाले चार इंजन वाले रेलवे इंजन	६०४
२४६	हवाई जहाज से पर्वों का गिराया जाना	६०४—०५
२५१	हावड़ा-खड़गपुर सेक्शन पर बिजली से रेलें चलाना	६०५
२५३	पटसन का उत्पादन	६०६—०८
२५४	तृतीय योजना में कृषि के लक्ष्य	६०८—१०
२५६	इडुकी जल-विद्युत् परियोजना	६१०—१२
२५७	नर्मदा परियोजना बोर्ड	६१३
२५८	मुपर कांस्टेलेशन	६१३—१४
२६१	एलिस ब्रिज स्टेशन (अहमदाबाद) का हटाया जाना	६१४—१५
२६२	पासीघाट में हवाई अड्डा	६१६
२६३	सेलम-बंगलौर रेलवे लाइन	६१६—१७
२६४	रोगी के शरीर में रक्त चढ़ाना	६१७—१८
२६५	राजस्थान में गेहूं की कीमत	६१६—२०
२६६	हृत्विद्या पत्तन	६२०—२२
२६७	कोडरमा तथा हजारी बाग के बीच गाड़ी का पटरी से उतर जाना	६२२
प्रश्नों के लिखित उत्तर		६२२—५८
तारांकित		
प्रश्न संख्या		
२५२	रामगंगा नदी परियोजना	६२२—२३
२५५	स्वास्थ्य बीमा योजना	६२३

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर--क्रमशः

अतारांकित

प्रश्न संख्या

२५६	बेलगांव हवाई अड्डा	६२३
२६०	कलकत्ता में इंडियन एयर लाइंस कारपोरेशन के खजांची पर चलाया गया मुकदमा	६२३
२६८	काली नदी के ऊपर पुल	६२४
२६६	मंगलौर-हसन लाइन	६२४
२७०	उत्तरपूर्व सीमान्त अभिकरण प्रदेश तक राष्ट्रीय राजपथ	६२४
२७१	गुलाटी आयोग की रिपोर्ट	६२५
२७२	मद्रास का हवाई अड्डा	६२५

अतारांकित

प्रश्न संख्या

३७७	हिमाचल प्रदेश में मालगुजार	६२५-२६
३७८	दिवी प्वाइंट, आंध्र प्रदेश में प्रकाश-स्तम्भ	६२६
३७९	द्रुत माल वहन सेवा	६२६-२७
३८०	दिल्ली से माल की बुकिंग	६२७
३८१	वरिष्ठ कर्मचारी परिषदें	६२८
३८२	वरिष्ठ कर्मचारी परिषदें	६२८
३८३	वरिष्ठ कर्मचारी परिषदें	६२९
३८४	वरिष्ठ कर्मचारी परिषदें	६२९
३८५	वरिष्ठ कर्मचारी परिषदें	६२९
३८६	वरिष्ठ कर्मचारी परिषदें	६३०
३८७	चीनी का उपभोग	६३०
३८८	खाद्य अपमिश्रण	६३०
३८९	नांगल में उर्वरकों के न उठाये गये स्टॉक	६३१
३९०	केन्द्रीय स्वास्थ्य पदाली की रचना	६३१
३९१	डाक तथा तार विभाग द्वारा धन के भुगतान में विलम्ब	६३१-३२
३९२	दिल्ली में आंत्रशोथ रोग	६३२-३३

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

प्रतारकित

प्रश्न संख्या

३६३	सरकारी प्रकाशनों में वनस्पति के विज्ञापन	६३३
३६४	भीम कुण्ड परियोजना	६३३-३४
३६५	नल कूपों के लिए उड़ीसा को वित्तीय सहायता	६३४
३६६	वन गवेषणा संस्था, देहरादून	६३४
३६७	नई दिल्ली के पास यमुना पर दूसरा पुल	६३४
३६८	रेल गाड़ियों में डकैती और हत्या की घटनायें	६३४-३५
३६९	एयर इंडिया इंटरनेशनल के विज्ञापन	६३५
४००	दिल्ली से रक्सौल तक राष्ट्रीय राजमार्ग	६३५-३७
४०१	प्रधान मंत्री की चुनाव सभाएं	६३७
४०२	रेलवे के यात्री-किराया और भाड़े की दरें	६३७
४०३	कृषि ऋण बैंक	६३७-३८
४०४	माही बांध	६३८
४०५	रतलाम-बांसवाड़ा रेलवे लाइन	६३८
४०६	बीकानेर नगर में रेलवे के ऊपरी पुल	६३८-३९
४०७	चुरू से नोहर तक रेलवे लाइन	६३९
४०८	रेलवे द्वारा रही लोहे का बेचा जाना	६३९
४०९	चेचक के टीके का रूस द्वारा उपहार	६४०
४१०	डिब्रूगढ़-तथा कलकत्ता के बीच टेलीग्राफ तथा टेलीप्रिंटर सम्पर्क	६४०
४११	पंचकुई रोड पर पूर्वाभिमत दूकानें	६४०-४१
४१२	नई दिल्ली में पूर्व-निर्मित दूकानें	६४१
४१३	अमरीका को फालतू चीनी का निर्यात	६४१-४२
४१४	पूर्वोत्तर रेलवे में ए० एम० ई० का चुनाव	६४२
४१५	आंध्र प्रदेश की जल-विद्युत् परियोजनायें	६४२-४३
४१६	आंध्र प्रदेश में बस परिवहन	६४३
४१७	मसुल्लीपट्टम पत्तन	६४३
४१८	विजयवाड़ा से हैदराबाद तक विमान सेवा	६४४
४१९	गुजरात में टिड्डियों से फसल को नुकसान	६४४

प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

अतारंकित

प्रश्न संख्या

४२०	भारत में मानसिक रोगों आपाता	६४४
४२१	सरस्वती परियोजना (गुजरात)	६४४
४२२	गन्ने के काश्तकारों को अतिरिक्त मूल्य दिया जाना	६४५
४२३	गोहाना से पानीपत तक रेलमार्ग	६४५
४२४	दिल्ली-अम्बाला रेल लाइन	६४५
४२५	व्यास बांध परियोजना	६४५—४८
४२६	उत्तर रेलवे में कर्मचारियों का जबरदस्ती सेवा-निवृत्त किया जाना	६४८
४२७	रेलवे डाक सेवा "डी" डिवीजन, नई दिल्ली के कर्मचारी	६४८—४९
४२८	निजामुद्दीन, दिल्ली में टेलीफोन	६४९—५०
४२९	भुवनेश्वर स्टेशन	६५०
४३०	चिल्का विकास योजना	६५०
४३१	उड़ीसा में पिपली से कोणार्क तक सड़क	६५०
४३२	उड़ीसा में गोपालपुर पत्तन	६५०—५१
४३३	पारलाकिमेडी में गाड़ियों का चलना	६५१
४३४	कलकत्ता में नीचे का पुल	६५१
४३५	योजना आयोग के द्वारा नियुक्त आयुर्वेद सम्बन्धी तालिका की सिफारिशों	६५१
४३६	भारत में आयुर्वेदिक शिक्षा	६५१—५२
४३७	केन्द्रीय आयुर्वेदिक अनुसन्धान परिषद्	६५२
४३८	रंगपुर के समीप कृष्णा नदी पर सड़क का पुल	६५२
४३९	विशाखापटनम में सूखी गोदी	६५३
४४०	सेतु समुद्र परियोजना	६५३
४४१	विजयवाड़ा-येरु भल्पम रेलमार्ग को दोहरा करना	६५३—५४
४४२	तदर्थ न्यायाधिकरण	६५४
४४४	रामावरम् स्टेशन	६५४
४४५	काजीरोड़ स्टेशन का पुनर्निर्माण	६५४—५५
४४६	पुरली-बैजनाथ का लाटूर के साथ मिलाया जाना	६५५
४४७	इन्टीग्रल कोच फैक्टरी, पेराम्बूर	६५५
४४८	विजयवाड़ा तथा गुडूर के बीच रेलमार्ग का दोहरा किया जाना	६५६
४४९	पश्चिम रेलवे में यात्रियों के शोड	६५६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

अतारंकित

प्रश्न संख्या

४५०	पासीघाट का मुरकौंग सेलेक के साथ मिलाया जाना .	६५६
४५१	साइल नदी (नीफा) में जल विद्युत् परियोजना .	६५७
४५२	दिल्ली तार विभाग के कर्मचारियों के लिये सर्दी की वर्दी	६५७
४५३	डाक व तार यूनियन .	६५७
४५४	सफदरजंग हवाई अड्डा नई दिल्ली के पास नाला	६५८
	२. अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	६५८

श्री आसर ने कोयला खानों के नगर कोत्तागुडियम में कोयला खनिकों के दो दलों के बीच हुए कथित झगड़े और पुलिस द्वारा गोली चलाये जाने की ओर, जिसके फलस्वरूप सात खनिक मारे गये, श्रम और रोजगार मंत्री का ध्यान दिलाया ।

श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) ने इस बारे में एक वक्तव्य दिया ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

६५६-६०

(१) आत्याशयक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत निम्नलिखित आदेशों की एक-एक प्रति :—

(एक) दिनांक ३ मार्च, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २७६ में प्रकाशित उर्वरक (नियंत्रण) संशोधन आदेश १९६२ ।

(दो) दिनांक १७ मार्च, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ३२४ में प्रकाशित उर्वरक (नियंत्रण) दूसरा संशोधन आदेश, १९६२ ।

(२) कम्पनीज अधिनियम, १९५६ की धारा ६१६क की उप-धारा (१) के अन्तर्गत गवर्नमेंट टेलीफोन बोर्ड लिमिटेड की १ अप्रैल, से ८ सितम्बर, १९६२ तक की अवधि के लिये वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे और उस पर नियंत्रक महालेखा परीक्षक की टिप्पणियों सहित ।

(३) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति :—

(एक) दिल्ली विकास अधिनियम, १९५७ की धारा २५ की उप-धारा (४) के अन्तर्गत, दिल्ली विकास प्राधिकार के वर्ष १९५८-५९ के प्रमाणित लेखे उस पर लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सहित ।

- (दो) अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना मूल्यांकन समिति की रिपोर्ट ।
- (४) मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३६ की धारा १३३ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिल्ली मोटर गाड़ी नियम, १९४० में कुछ और संशोधन करने वाली निम्नलिखित अधिचनाओं की एक-एक प्रति :—
- (एक) दिनांक २१ सितम्बर, १९६१ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ १२/५४-६१/ परिवहन ।
- (दो) दिनांक १६ नवम्बर, १९६१ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ १२/५३/६०/ परिवहन ।
- (तीन) दिनांक १८ जनवरी, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ १२/३८/५७—६१/ परिवहन ।
- (५) वणिक् नौवहन अधिनियम, १९५८ की धारा १६ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत नौवहन विकास निधि समिति की ३१ मार्च, १९६० को समाप्त होने वाली अवधि के लिये प्रमाणित लेखे और प्रतिवेदन की एक प्रति लेखापरीक्षा प्रतिवेदन सहित ।
- (६) पंचायतों और सहकारी समितियों सम्बन्धी कार्यकारी दल के प्रतिवेदन की एक प्रति ।
- (७) विधि आयोग की निम्नलिखित प्रतिवेदन की एक-एक-प्रति :—
- (एक) जहाजों के बीमे के बारे में इक्कीसवां प्रतिवेदन ।
- (दो) ईसाईयों के विवाह तथा विवाह सम्बन्धी वाद विल, १९६१ के बारे में बाईसवां प्रतिवेदन ।

पाचिका समिति का प्रतिवेदन और कार्यवाही सारांश उपस्थापित

६६०-६१

पन्द्रहवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया और समिति का कार्यवाही का सारांश सभा-पटल पर रखा गया

राज्य सभा से संदेश

६६१

सचिव ने राज्य सभा से प्राप्त एक संदेश की सूचना दी कि राज्य सभा को विनियोग विधेयक १९६२ के बारे में जो लोक सभा द्वारा १६ मार्च, १९६२ को पारित किया गया था, लोक सभा से कोई सिफारिश नहीं करनी है ।

प्राक्कलन समिति का प्रतिवेदन उपस्थापित १६१

एक सौ पैसठवां और एक सौ छियासठवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया ।

विधेयक पारित १६१--७१

(१) अधिवक्ता (संशोधन) विधेयक पर विचार करने के प्रस्ताव पर अग्रेतर चर्चा समाप्त हुई और प्रस्ताव स्वीकृत हुआ खण्ड वार चर्चा के पश्चात् विधेयक संशोधित रूप में पारित किया गया ।

(२) विधि उपमंत्री (श्री हजरनवीस) ने प्रस्ताव किया कि भारतीय उत्तराधिकार (संशोधन) विधेयक पर राज्य सभा द्वारा पारित रूप में विचार किया जाये । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ । खंडवार चर्चा के पश्चात् विधेयक संशोधित रूप में पारित किया गया ।

विचाराधीन विधेयक १७१--८२

प्रमैनिक उ ड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) ने प्रस्ताव किया कि विमान निगम (संशोधन) विधेयक पर राज्य सभा द्वारा पारित रूप में विचार किया जाये ।

चर्चा समाप्त नहीं हुई ।

हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड के वार्षिक प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव १८२--१०

श्री दी० चं० शर्मा ने हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड के वर्ष १९५९-६० के वार्षिक प्रतिवेदन के बारे में, जो कि ४ अगस्त, १९६० को सभा पटल पर रखा गया था, प्रस्ताव प्रस्तुत किया । उन्होंने वाद-विवाद का उत्तर भी दिया ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

गुरुवार, २६ मार्च, १९६२/८ चैत्र, १८८४ (शक) के लिये कार्यावलि ११०--१२

विमान निगम (संशोधन) विधेयक पर राज्य सभा द्वारा पारित रूप में अग्रेतर विचार और उसका पारित किया जाना । हिन्दी साहित्य सम्मेलन विधेयक पर राज्य सभा द्वारा पारित रूप में विचार और उसका पारित किया जाना ।