[श्री राम नगीना मिश्र]

जिन शुगर फैक्ट्रियों ने बढ़े हुए गन्ने का दाम किसानों को अदा नहीं किया है वहां किसानों में काफी असन्तोष व्याप्त है। यह अत्यन्त लोक महत्व और उत्तर प्रदेश तथा केन्द्र सरकार से सम्बन्धित विषय है। ऐसी दशा में मैं आपके माध्यम से केन्द्रीय सरकार से आग्रह करना चाहता हूं कि सम्बन्धित माननीय मंत्री महोदय अविलम्ब बढ़े हुए गन्ने के दाम जिन फैक्ट्रियों ने अदा नहीं किए हैं, उन से उनका अविलम्ब भुगतान कराने की व्यवस्था कराएं।

(iii) PROBLEMS OF BONDED LABOUR AND UNTOUCHABILITY IN PALGHAT DISTRICT OF KERALA

SHRI V. S. VIJAYARAGHAVAN (Palghat): Even after 34 years of Independence the two evils of untouchability and bonded labour still exist in many parts of the country. Palghat district in Kerala is one such place where these two evils exist today.

According to press reports, in the border villages of Palghat such as Vadakarappati, Eruthempetty, Kozhinjampara, Meenakshipuram, Valayar, etc. a large number of people are still working as bonded labourers. The Government or any other agency has not been able to do anything so far to liberate these unfortunate people from the yoke of cruel landlords. When th's sordid story came to light, the landlords became angry and started hunting the bonded labourers. A correspondent of a prominent Tamil daily was mercilessly beaten by these landlords for publishing news about the slave labour in Palghat.

Similarly untouchability is being practised in Gopalapuram, Kozhinjampara and Serampi of Palghat district. The Chakliyas are not allowed to enter the portals of temples and are not given tea in steel glasses.

It is worth mentioning that these social evils had almost disappeared from these areas during the emergency but it is an irony that these evils have again raised their ugly heads when the present Government in Kerala is in power. The officials also do not take proper action in the matter.

Therefore, I strongly urge upon the Government to look into this matter and take immediate measures to liberate these bonded labourers and remove untouchability from these villages of Palghat.

(iv) NEED FOR PROPER MAINTENANCE OF TRIVANDRUM—KANYAKUMARI NATIONAL HIGHWAY

SHRI N. DENNIS (Nagercoil): The Trivandrum-Kanyakumari National Highway is deplorably in a very bad condition for a long time without maintenance. This road, which earned high reputation and praise with the highest distinction as the longest cement road in India, is now curs with full of pits and cracks. T. passenger and vehicular traffic has become so difficult in this busiest road, the terminus of which is the southernmost part of our land, Kanyakumari. The vehicles take a long time to cover a short distance. So, the passengers, tourists and pilgrims face a lot of difficulties. Traffic accidents have become quite frequent. The Tamil Nadu part of the road is worse than the Kerala part of the road. So, Government may be pleased to take immediate steps for the speedy execution of this southern most highway from Trivandrum to Kanyakumari.

(v) NEED FOR A PERMANENT SOLUTION OF THE FLOOD PROBLEM

श्री अशफाक हुसैन (महाराजगंज) : मान्यवर, घाघरा, गंडक, राप्ती, रोहिनी और उसकी सहायक नदियों की बाढ़ ने इस साल फिर पूर्वी उत्तर प्रदेश और पश्चिमी बिहार को भयंकर रूप से तबाह कर दिया है। इनमें से कुछ नदियों की बाढ ने तो पिछले 10 साल का रेकार्ड तोड़ दिया। सैलाब, भुखमरी और महामारी, यह तीनों पूर्वी उत्तर प्रदेश और पश्चिमी बिहार के नाम खास तौर से लिख गई है। सैलाब की तबाही

देखने में तो चन्द हफ्ते या एक, दो महीने की लगती है लेकिन वास्तव में सैलाब अपने पीछे स्थाई तबाही छोड़ जाता है। सैलाब या बाढ़ से जहां एक तरफ जमीन का कटाव होता है, खड़ी फसल का नुकसान होता है या खेतों में पानी लग जाने से खेत अगली-फसल के लिए बोने लायक नहीं रह जाता है। मवेशी और इन्सान मरते हैं, कच्चे पक्के मकान और सड़कों को नुकसान पहुंचता है वहीं सैलाब के बाद बाढ़ पीड़ित क्षेत्र में मलेरिया, कालाजार, एंसेफिलाइटिस, गैस्ट्रो-ऐण्ट्राइटिस वगैरह बीमारी भी भयंकर रूप धारण करती है। सैलाब का असर पीड़ित क्षेत्र तक ही सीमित नही रहता बल्कि यह पूरे देश की आर्थिक हालत पर गहरी छाप छोड़ता है।

इस वर्ष जुलाई, अगस्त की बाढ़ से पूर्वी उत्तर प्रदेश में गोरखपुर जिले की महाराजगंज और फरेंदा तहसील बुरी तरह से प्रभावित है। बाढ़ पीड़ितों को तत्काल राहत पहुंचाना और उनका चना, दिया-सलाई, नमक या मिट्टी का तेल बांटना या बाढ़ रोकने के लिए इधर उधर छोटे बन्धे बंधवाने से बाढ़ पीड़ितों को तत्काल राहत जरूर मिल जाती है लेकिन समस्या का वास्तविक और स्थाई समाधान नहीं होता।

मैं इस सदन का ध्यान इस पूरी समस्या के साइन्टिफिक और स्थाई हल की तरफ दिलाना चाहूंगा जिसके लिए आवश्यक है कि पूरे देश को प्रमुख नदियों के हिसाब से बांटा जाय और हर नदी क्षेत्र के लिए अलग-अलग योजना बनाई जाय। इस योजना में नदियों के बैड को गहरा करना, लूप काट कर इसके रास्ते को सीधा करना और हर इस तरह का उपाय करना जिससे दरियाओं का पानी बिना किसी रुकावट के समुद्र में जा गिरे। इन अलग-अलग नदी क्षेत्रों को मिला कर देश भर के लिए एक समन्वित जल व्यवस्था की आवश्यकता है।

मुसीबत के वक्त राहत पहुंचाना भी आवश्यक है महामारी और भुखमरी से निपटने के लिए समय पर आवश्यक उपाय करना भी जरूरी है। इसलिए केन्द्र सरकार को अपने कर्तव्य से गाफिल नहीं रहना चाहिए। लेकिन हर साल की मुसीबत और तबाही से छुटकारा पाने के लिए और पूरे देश की आर्थिक हालत को दृढ़ बनाने के लिए पूरे देश के पैमाने पर एक समन्वित जल व्यवस्था और राष्ट्रीय जल नीति बनाई जाए और उस पर अमल किया जाए।

(vi) PROPOSAL FOR ESTABLISHMENT OF SHORE-BASED INSTITUTION FOR TRAINING OF NAVIGATING OFFICERS ON WESTERN COAST.

SHRI BAPUSAHEB PARULEKAR (Ratnagiri): The Government of India, Ministry of Shipping and Transport, have under their consideration a proposal to establish a shore-based institution for training of navigating officers on Western Coast. The Ministry has estimated that for this purpose about 40 to 50 acres of land with sheltered water frontage, having adequate draft, would be required.

On the West Coast of Maharashtra, in Ratnagiri district, there are four natural harbours and safe ports. They are Dabhol, Jaigad, Dhamankhol and Ranpar. These ports, being surrounded by mountains, are best protected from south-westerly winds, and hence safe during monsoon also. All these ports are well connected to district headquarters and Bombay by motorable road. The required land with sheltered water frontage having adequate draft is available at these places. Any of these places would be most suitable for establishment of a shore-based institution for training of navigating officers. Moreover, many persons from these areas were and are serving in Indian or Merchant Navy.

I, therefore, request the hon. Minister for Shipping and Transport that a team of officers, having expertise in this field, may be sent to these sites,