

599
9.6.64

लोक-सभा वाद-विवाद
का
संक्षिप्त अनूदित संस्करण

**SUMMARISED TRANSLATED VERSION
OF
3rd
LOK SABHA DEBATES**

[सातवां सत्र]
[Seventh Session]



[खंड २६ में अंक ११ से २० तक हैं]
[Vol. XXVI contains Nos. 11-20]

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

**LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI**

मूल्य : एक रुपया

Price : One Rupee

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

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

विषय-सूची

अंक १२—मंगलवार, २५ फरवरी, १९६४/६ फाल्गुन, १८८५ (शक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	८६१-८१
*सारांकित	
प्रश्न संख्या	
२७८ फसल बीमा योजना	८६१—६३
२७९ गुड़ में मुनाफाखोरी	८६३—६८
२८० गेहूं का रक्षित भंडार	८६८—७०
२८१ हंस परीक्षण	८७०—७१
२८४ भारवाहक जहाज में आग	८७१
२८५ वन सम्पदा	८७१—७३
२८७ खराब चीनी का संभरण	८७४
२८९ विस्फोटक पदार्थों की चोरी	८७४—७६
२९० अखिल भारतीय सहकारी प्रशिक्षण संस्था, बम्बई	८७६—७८
२९१ "ब्रिटेन में भूख से छुटकारा" आन्दोलन	८७८—८१
प्रश्नों के लिखित उत्तर	८८१—९१७
सारांकित	
प्रश्न संख्या	
२८२ पर्यटन के लिये निगम	८८१—८२
२८३ चीनी मिलों का आधुनिकीकरण	८८२
२८६ कृषि वस्तुओं सम्बन्धी सलाहकार समिति	८८२
२८८ विद्युत सिगनल उपकरण	८८२—८३
२९२ नर्मदा तथा गंगा नदियों का मिलाया जाना	८८३
२९३ गुड़ निर्यात परमिट	८८३
२९४ पंचायती राज	८८३—८४
२९५ धान तथा चावल के मूल्य	८८४
२९६ खतरे की जंजीरें	८८५
२९७ पत्तन आयुक्त, कलकत्ता के अधीन कार्य कर रहे पाकिस्तानी राष्ट्र-जन	८८५

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

CONTENTS

No. 12-Tuesday, February 25, 1964/Phalguna 6, 1885 (Saka)

	Subject	PAGE
	Oral Answers to Questions	861—81
*Starred Questions Nos.		
278	Crop Insurance Scheme	861—63
279	Profiteering in Gur	863—68
280	Buffer Stock of Wheat	868—70
281	Hansa Test	870—71
284	Fire in Cargo Ship	871
285	Forest Wealth	871—73
287	Supply of Bad Sugar	874
289 *	Theft of Explosives	874—76
290	All India Cooperative Training Institute, Bombay	876—78
291	Freedom from Hunger Campaign in U. K.	878—81
	Written Answers to Questions	881—917
Starred Questions Nos.		
282	Corporation for Tourism	881-82
283	Modernisation of Sugar Mills	882
286	Agricultural Commodities Advisory Committee	882
288	Electrical Signalling Equipment	882-83
292	Linking of Narmada and Ganga Rivers	883
293	Gur Export Permits	883
294	Panchayati Raj	883-84
295	Paddy and Rice Prices	884
296	Alarm Chains	885
297	Pakistanis working under Port Commissioner, Calcutta	885

*The sign + marked above the name of a Member indicates that the question was actually asked on the floor of the House by the Member.

प्रश्नों के लिखित उत्तर--क्रमशः

तारांकित
प्रश्न संख्या

	विषय	पृष्ठ
२६८	चीनी विपणन बोर्ड	८८६
२६९	लाख उद्योग	८८६
३००	चीनी मिलें	८८७
३०१	डेरी उद्योग का विकास	८८७-८८
३०२	खाद्यान्नों का आयात	८८८
३०३	टिकटों की नई शृंखला	८८८

अतारांकित
प्रश्न संख्या

५२५	बीकानेर में औद्योगिक साइडिंग	८८९
५२६	राजगिर को पर्यटन केन्द्र बनाना	८८९
५२७	रेल के इंजन, डिब्बे और माल डिब्बे	८९०
५२८	चीनी का कारखाना-मूल्य	८९०-९१
५२९	पोर्ट ब्लेयर के लिये जलाने की लकड़ी	८९१
५३०	केरल में डाक और तार कर्मचारियों के लिये मकान	८९२
५३१	केरल में पश्चिमी तट सड़क	८९२
५३२	रेलवे के इंजीनियर	८९२-९३
५३३	नजंनगूड-चामराजनगर रेलवे लाइन	८९३
५३४	नजंनगूड और चामराजनगर के बीच लाइन	८९३-९४
५३५	कावेरी नदी पर पुल	८९४
५३६	माल-डिब्बा निर्माण कारखाना	८९४
५३७	शाहगंज से गोरखपुर तक रेलवे लाइन	८९४-९५
५३८	गांवों में सार्वजनिक भूमि का विकास	८९५
५३९	नेपाल का डाक तथा तार घर	८९५-९६
५४०	भाखड़ा और नंगल में रेस्टोरेंट	८९६-९७
५४१	भारतीय केन्द्रीय पटसन समिति	८९७
५४२	फिश फर्टिलाइजर	८९७-९८
५४३	रेलवे गार्ड परामर्शदाता समिति	८९८
५४४	मयूरभंज लाइट रेलवे	८९८
५४५	केरल में राष्ट्रीय राजपथ	८९८-९९

Written Answers to Questions—*contd.*

Starred Questions Nos.	Subject	PAGE
298	Sugar Marketing Board	886
299	Lac Industry	886
300	Sugar Mills	887
301	Development of Dairy Industry	887-88
302	Import of Foodgrains	888
303	New Series of Stamps	888
Unstarred Questions Nos.		
525	Industrial Siding at Bikaner	889
526	Rajgir as Tourist Centre	889
527	Locomotives, Coaches and Wagons	890-91
528	Ex-Mill Prices of Sugar	891
529	Fire Wood for Port Blair	891
530	Accommodation for P. & T. Employees, Kerala	892
531	West Coast Road, Kerala	892
532	Engineers on Railways	892-93
533	Nanjangud-Chamarajanagar Railway	893
534	Track between Nanjangud and Chamarajanagar	893-94
535	Bridge over Cauvery River	894
536	Wagon Building Factory	894
537	Railway Line from Shahganj to Gorakhpur	894-95
538	Development of Village Common Lands	895
539	P. & T. Office, Nepal	895-96
540	Restaurant at Bhakra and Nangal	896-97
541	Indian Central Jute Committee	897
542	Fish Fertilizer	897-98
543	Railway Guards Advisory Committee	898
544	Mayurbhanj Light Railway	898
545	National Highways in Kerala	898-99

प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

अतारांकित
प्रश्न संख्या

	विषय	पृष्ठ
५४६	आंध्र प्रदेश में रेलवे लाइनें	८६६
५४७	मिट्टी संरक्षण तेल	८६६-६००
५४८	राष्ट्रीय सामुदायिक विकास संस्था	६००
५४९	केरल में भांडागार	६००
५५०	आदर्श फार्म	६०१
५५१	व्यास नदी पर पुल	६०१
५५२	गोआ में डाक और तार विभाग के भूतपूर्व प्रमुख की मुअत्तिली	६०१
५५३	उर्वरकों का वितरण	६०२
५५४	पौन्टा साहब और जगाधरी के बीच रेलवे सम्पर्क	६०२
५५५	सियालदह में ज्जोनल प्रशिक्षण स्कूल	६०२
५५६	रेलवे वर्कशाप	६०३
५५७	रेलवे वर्कशाप	६०३
५५८	चरागाह और चारा गवेषणा संस्था	६०३-०४
५५९	मालगाड़ी द्वारा कूचला गया एक सिपाही	६०४
५६०	रेलगाड़ी और इंजन की टक्कर	६०४
५६१	उत्तर प्रदेश में "पोपलर" का उगाया जाना	६०४-०५
५६२	पंजाब में डाकिये	६०५
५६३	नारियल के वृक्षों के रोगों के सम्बन्ध में अनुसन्धान	६०५
५६४	सामुदायिक विकास आन्दोलन	६०५-०६
५६५	तार घर	६०६
५६६	कृषि अर्थशास्त्र तथा सहकार संस्था	६०६-०७
५६७	बौक्स वैगन	६०७
५६८	गया-क्योल मेक्शन पर रेलवे दुर्घटना	६०७
५६९	मैसूर में छोटी सिंचाई योजनायें	६०८
५७०	रेलवे कर्मचारी	६०८
५७१	उत्तर रेलवे में सहकारी समितियां	६०८
५७२	आंध्र में सड़कें	६०८-०९
५७३	सामुदायिक विकास खंड	६०९

Written Answers to Questions.—*contd.*

Unstarred Questions Nos.	Subject	PAGE
546	Railway Lines in Andhra Pradesh	899
547	Soil Preservation Oil	899-900
548	National Institute of Community Development	900
549	Warehouses in Kerala	900
550	Model Farm	901
551	Bridges over River Beas	901
552	Suspension of former Chief of P & T Department in Goa	901
553	Distribution of Fertilizers	902
554	Railway Link between Poanta Sahib and Jagadhri	902
555	Zonal Training School at Sealdah	902
556	Railway Workshops	903
557	Railway Workshops	903
558	Grassland and Fodder Research Institute	903-04
559	Policeman run over by a Goods Train	904
560	Train-Engine Collision	904
561	Poplars to be grown in U. P.	904-05
562	Postmen in Punjab	905
563	Research in Coconut Diseases	905
564	C. D. Movement	905-06
565	Telegraph Offices	906
566	The Institute of Agricultural Economics and Co-operation	906-07
567	Box Wagons	907
568	Railway Accident on Gaya-Kiul Section	907
569	Minor Irrigation Schemes in Mysore	908
570	Railway Employees	908
571	Co-operative Societies on Northern Railway	908
572	Roads in Andhra	908-09
573	C. D. Blocks	909

प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

अतारांकित
प्रश्न संख्या

	विषय	पृष्ठः
५७४	स्पोर्ट्स टीमों को रेलवे की रियायत	६०६
५७५	रेलवे वैगन मरम्मत कारखाना	६१०
५७६	सहकारी आधार पर चीनी कारखाने	६१०
५७७	खाद्यान्न का भेजा जाना	६१०-११
५७८	राज्य परिवहन सचिवों का सम्मेलन	६११
५७९	मेहसाना से पालनपुर तक रेलवे लाइन	६११
५८०	आस्ट्रेलियन गेहूं की खरीद	६११
५८१	अनूपपुर स्टेशन पर ऊपरी पुल	६१२
५८२	शहडोल के लिये क्रासिंग	६१२
५८३	मालगाड़ी और ट्रक की टक्कर	६१२
५८४	भारतीय पोत का डूबना	६१२-१३
५८५	दिल्ली में सड़क दुर्घटनाएँ	६१३
५८६	उत्तर अण्डमान के वन	६१३-१४
५८७	इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के कर्मचारी	६१४-१५
५८८	आसाम के लिये दुग्ध योजना	६१५
५८९	बीकानेर और भटिण्डा के बीच रेलवे लाइन	६१५
५९०	ज्वरक का लादा जाना	६१५
५९१	भोपाल-बम्बई-नागपुर विमान सेवाएँ	६१६
५९२	आसाम में रेलवे लाइनें	६१६
५९३	आसाम में सड़कें	६१६
५९४	सीमेंट की बोरियों की चोरी	६१७
५९५	सराय रोहिल्ला स्टेशन, दिल्ली	६१७

स्थगन प्रस्तावों और ध्यान दिलाने वाली सूचनाओं के बारे में

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	६१८-१९
नागा विद्रोहियों के पूर्वी पाकिस्तान में चले जाने का समाचार	६१९-२०
श्री नाथ पाई	६१९-२०
श्री दिनेश सिंह	६२०

Written Answers to Questions—*contd.*

Starred Questions Nos.	Subject	PAGE
574	Rail Concession to Sports Teams	909
575	Railway Wagon Repair Workshop .	910
576	Sugar Factories on Co-oprative Basis .	910
577	Movement of Foodgrains	910-11
578	Conference of State Transport Secretaries .	911
579	Railway Line from Mehsana to Palanpur .	911
580	Purchase of Australian Wheat	911
581	Over-bridge at Anuppur Station	912
582	Railway Crossing at Shahdol .	912
583	Goods Train-Truck Collision .	912
584	Sinking of Indian Ship .	912-13
585	Road Accidents in Delhi .	913
586	North Andaman Forest	913-14
587	I. A. C. Employees	914-15
588	Milk Scheme for Assam	915
589	Railway Line between Bikaner and Bhatinda	915
590	Transhipment of Fertilizer'	915
591	Bhopal-Bombay-Nagpur Air Services .	916
592	Railway Lines in Assam	916
593	Roads in Assam	916
594	Theft of Cement Bags	917
595	Sarai Rohila Station, Delhi .	917
 <i>Re</i> :Adjournment Motions and Calling Attention Notices		 918-19
 Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance		
Reported crossing over to East Pakistan of hostile Nagas		919-20
	Shri Nath Pai	919-20
	Shri Dinesh Singh	920

विषय	पृष्ठ
सभा पटल पर रखे गये चक्र	६२०-२१
रेलवे ग्राय व्ययक, १९६४-६५—सामान्य चर्चा	६२१-४१
श्रीमती जयाबेन झाह .	६२१-२२
श्री विभूति मिश्र .	६२३-२४
डा० लक्ष्मीमल्ल सिक्की .	६२४-२६
श्री अ० सि० सहगल .	६२६
श्री द्रा० ना० तिवारी .	६२६-२७
डा० राम मनोहर लोहिया	६२७-२८
श्री सें० वे० रामस्वामी	६२९-३२
श्री सेंझियान .	६३२-३३
श्री गहमरी	६३३
श्री अ० ना० विद्यालंकार	६३४
श्री माते .	६३४-३५
श्री शिवनारायण .	६३५-३६
श्री स० मो० बनर्जी	६३६
श्री तु० राम .	६३६-३७
श्री श्रींकार लाल बेरवा .	६३७-३८
श्री म० प० स्वामी .	६३८-३९
श्री कोया .	६३९-४०
श्री बालगोविंद वर्मा .	६४०-४१
श्री दासप्प .	६४१

Subject	Page
Papers laid on the Table	920-21
Railway Budget, 1964-65—General Discussion	921—41
Shrimati Jayaben Shah	921—23
Shri Bibhuti Mishra	923-24
Dr. L. M. Singhvi	924—96
Sardar A. S. Saigal	926
Shri D. N. Tiwary	926-27
Dr. Ram Manohar Lohia	927-28
Shri S. V. Ramaswamy	929—32
Shri Sezhian	932-33
Shri Gahmari	933
Shri A. N. Vidyalkar	934
Shri Mate	934-35
Shri Sheo Narain	935-36
Shri S. M. Banerjee	936
Shri T. Ram	936-37
Shri Onkar Lal Berwa	937-38
Shri M. P. Swamy	938-39
Shri Koya	939-40
Shri Balgovind Varma	940-41
Shri Dasappa	941

लोक-सभा

LOK SABHA

मंगलवार, २५ फरवरी, १९६४/६ फाल्गुन, १८८५ (शक)
Tuesday, February, 25, 1964 | Phalguna 6, 1885 (Saka)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

{ अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए }
{ MR. SPEAKER in the Chair }

प्रश्नों क मौखिक उत्तर

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

फसल बीमा योजना

+

*२७८. { श्री महेश्वर नायक :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
डा० पू० ना० खां :
श्री म० ला० द्विवेदी :

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

(क) क्या देश के कुछ भागों में फसल का बीमा कराने की योजना अब लागू कर दी गयी है ;
और

(ख) यदि हां, तो कहां और योजना की मुख्य मुख्य बातें क्या हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा-सचिव (श्री शिन्दे) : (क) और (ख) फसलों का बीमा अभी तक देश में कहीं भी शुरू नहीं किया गया है। यह प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है।

श्री महेश्वर नायक : इस बात को देखते हुए कि इस देश में कृषि जन्य उपज बहुत विचित्र है, किन्तु आधारों पर प्रस्तावित बीमा योजना बनाई जा रही है और सरकार ने इस बात के लिये क्या कार्रवाई की है कि जो प्रीमियम दरें नियत की जाएं वे ऐसी होनी चाहिये जिनको छोटे और बड़े दोनों प्रकार के कृषक दे सकने में समर्थ हों ?

श्री शिन्दे: योजना प्रारंभिक स्तर पर है और पंजाब में लागू की जाने वाली अग्रिम योजना बनाई जा रही है। प्रीमियम के बारे में विचार यह है कि कई वर्षों में प्राप्त होने वाले प्रीमियमों से

यह अपेक्षा होगी कि वे बुरी फसल वाले वर्षों में दी जाने वाली राशि को पूरा करेंगे और प्रीमियम भूमि लगान के साथ लिया जायेगा। इस योजना पर लंका सरकार के ढंग पर विचार किया गया था क्योंकि पंजाब का एक प्रतिनिधि मंडल लंका भेजा गया था तथा इस योजना के संबंध में अन्य देशों के विशेषज्ञों से भी परामर्श किया गया था।

श्री महेश्वर नायक : यह प्रश्न पिछले एक या दो वर्षों से पंजाब को संबंध में लटक रहा है। अभी तक योजना को लागू क्यों नहीं किया गया ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अ० म० थामस) : माननीय सदस्य ने उपराष्ट्रपति के अभिभाषण में देखा होगा कि संसद में भारतीय फसल बीमा विधेयक लाने का विचार है। न्यूनाधिक रूप में विधान को अन्तिम रूप दिया गया है और यथा समय यह प्रस्तुत किया जाएगा। चूंकि बीमा केन्द्रीय विषय है, अतः केन्द्रीय विधान बनाने की जरूरत है फसल बीमा के लिये।

श्री अ० ना० विद्यालंकार : क्या मेरा यह समझना ठीक है कि जब तक संसद इस पर विधि पारित न कर दे तब तक कोई राज्य सरकार इस योजना को लागू नहीं कर सकेगी ?

श्री अ० म० थामस : संसद् द्वारा पारित विधेयक इसके लिये अवश्य होना चाहिये। वॉम संघ सूचि में ४७ वीं मद है और यदि इसे किसी क्षेत्र विशेष में अनिवार्य बनाना है, तो केन्द्र द्वारा अपेक्षित विधि पारित होनी चाहिये।

श्री स० चं० सामन्त : फसल बीमा का विचार कब प्रारंभ हुआ था और क्या यह सुझाव आया कि इसको सामान्य बीमा में सम्मिलित कर लेना चाहिए।

श्री अ० म० थामस : फसल बीमा जारी करने का प्रश्न १९४७ से आरम्भ हुआ था और अभी से सिचाराधीन है। पंजाब राज्य के कुछ चुने हुए जिलों में इसको लागू करने का विचार है।

डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : क्या राज्य ने प्रस्तावित योजना को कार्यान्वित करना स्वीकार कर लिया है और क्या राजस्थान में भी इस योजना को लागू किया जाएगा ?

श्री शिन्डे : सभी राज्यों को कुछ वर्ष हुए यह योजना भेजी गई थी। किन्तु केवल पंजाब ने इसको अग्रिम योजना के रूप में स्वीकार किया है। राजस्थान के संबंध में मैं समझता हूं कि वित्तीय कठिनाइयों के कारण वे इसमें आगे नहीं बढ़ सकें।

अध्यक्ष महोदय : श्री रंगा।

डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी : क्या राजस्थान ने इसको स्वीकार नहीं किया ?

श्री रंगा : अन्तर्राज्य तथा राज्य स्तर पर प्राकृतिक आपत्तियों से बीमा की भारत सरकार की योजना की क्या स्थिति रही है ?

श्री अ० म० थामस : वास्तव में, यथा समय, योजना संभवतः समूचे देश में फैलेगी। हम पंजाब में शुरुआत करना चाहते हैं। निस्संदेह, इस बीमा की आवश्यकता अनुभव की जा रही है। परन्तु आपको वित्तीय कठिनाइयों को भी ध्यान में रखना होगा। हम पंजाब में शुरुआत करना इसलिये चाहते हैं क्योंकि वह राज्य इसको करने में आगे आता है और कार्यान्वित करने को तैयार हैं।

Shri Bibhuti Mishra : In our country the responsibility for the distribution of foodgrains is that of the Central Government and the farmers have to suffer on account of droughts and floods. I want to know whether the Central and all State Governments have agreed to the principle of crop insurance and if so, the steps being taken by the Government in this direction.

श्री शिन्दे : जहां तक सिद्धांत का प्रश्न है वह भारतीय सरकार द्वारा मान लिया गया है और राज्य सरकारें भी इसके विरोध में नहीं, किन्तु परन्तु इस पर होने वाले वित्तीय व्यय तथा अन्य बातों की समस्या बड़ी है। इन सब तकनीकी बातों पर विचार किया जा रहा है और किसी क्षेत्र विशेष में इस अभियम योजना के सफल हो जाने के पश्चात्, इसका समूचे देश में विस्तार किया जाएगा।

Profiteering In Gur

+

*279. { **Shri Prakash Vir Shastri :**
Shri Yashpal Singh :
Shri Dhaon :
Shri Bishan Chander Seth :
Shri B. P. Yadava :
Shri D. C. Sharma :
Shri Onkar Lal Berwa :
Shri Kachhavaia :
Shri M. L. Dwivedi :
Shri Nath Pai :

Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state :

- (a) whether the enquiry into excessive profiteering in gur by the Delhi Central Co-operative Store has been completed;
- (b) if so, the result thereof ;
- (c) whether other irregularities regarding the working of the said store have also come to the notice of Government ; and
- (d) whether Government will allow the said store to continue to function in spite of these gross irregularities ?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas) : (a) Yes, Sir.

(b) The report is being examined by legal experts.

(c) Yes, Sir.

(d) The matter will be considered when the alleged irregularities have been proved.

Shri Prakash Vir Shastri: May I know the names of the persons found guilty in the enquiry conducted by Delhi police in connection with the alleged profiteering by Delhi Central Cooperative Stores and the nature of the police report against them ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्री (श्री स्वर्ण सिंह) : मैं माननीय सदस्य से अपील करूंगा कि पुलिस द्वारा जांच किया गया मामला न्यायिक मामला है, जो न्यायालय के समक्ष जाएगा और जांच का परिणाम बताना या जांच के परिणाम की चर्चा करना उचित नहीं होगा।

अध्यक्ष महोदय : क्या उन्होंने कुछ व्यक्तियों को न्यायालय के समक्ष पेश करने का फैसला किया है? उस हालत में जिन लोगों को वे न्यायालय के सामने पेश कर रहे हैं, उनके नाम बताये जा सकते हैं। वे अपराधी हैं या नहीं, यह भिन्न मामला है, जिस के बारे में न्यायालय ही निर्णय देगा, किन्तु उन व्यक्तियों के नाम तो बताये जा सकते हैं।

श्री स्वर्ण सिंह: आपको न्यायालयों का बड़ा अनुभव है अतः मुझे यह बताने की आवश्यकता नहीं कि न्यायालय के सामने जो चालान पेश किया जाता है वह सार्वजनिक सम्पत्ति होती है, अतः

चालान पेश किये जाने से पूर्व, क्या सिद्ध हुआ है इसके बारे में टिप्पणी करना या उन व्यक्तियों के नाम बताना, जिनके विरुद्ध कुछ सिद्ध हो चुका है. प्रथम दृष्टया मामला

अध्यक्ष महोदय : किन्तु एक बात है । यदि पुलिस ने जांच पूरी कर ली है और इस निर्णय पर पहुंची है कि वे अमुक व्यक्तियों पर अभियोग चला रहे हैं, तब इस समय यही प्रश्न पूछा जा सकता है कि किन लोगों के विरुद्ध अभियोग न्यायालय में चलाया जा रहा है ?

श्री स्वर्ण सिंह : अभी पुलिस इस स्तर पर नहीं पहुंची है ।

Shri Prakash Vir Shastri : How far is it true that among the persons found guilty by Delhi police in their report, the Chairman of the Central Co-operative Stores has been found most guilty and only with a view to defend him the case has been referred to the Law Ministry and they have been advised that his name may be removed therefrom ?

Shri Swaran Singh: I think that it would not be proper to say that some reference has been made to the Ministry of Law with a view to defend some body.

Mr. Speaker : So far challan has not been sent. It will not be proper to draw inference at this stage.

श्री उ० मू० त्रिवेदी: एक औचित्य प्रश्न है । माननीय मंत्री यह कहते सुने गये थे कि उनके लिये उन व्यक्तियों के नाम बताना उचित नहीं होगा जिनके विरुद्ध जांच की गई है क्योंकि उनके विरुद्ध न्यायालय के समक्ष अभियोग चलाये जाने की सम्भावना है । विधि के किस विशिष्ट उपबन्ध के कारण वह न्यायालय के अवयान के कारण पकड़े जाने के भय से नाम बताने से इन्कार करते हैं ?

अध्यक्ष महोदय : यह डर नहीं है किन्तु पुलिस मामले की जांच करती रहती है । आज उनके पास कोई साक्ष्य होगा और कल वह उसे अपर्याप्त समझ सकते हैं । जब तक जांच चलती रहती है

श्री रंगा : कठिनाई यह है कि जांच वर्षों तक चलती रहती है ।

अध्यक्ष महोदय : यह सर्वथा भिन्न बात है ।

श्री उ० मू० त्रिवेदी : यदि माननीय मंत्री को यह भय है कि कुछ बात निकल जाएगी, जिसे वह बताना नहीं चाहते, तो यह अलग बात है, परन्तु यदि भय यह है कि ऐसा करना न्यायालय का अवयान करने के उपबन्ध में आ जाएगा, तब

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य इसे वैसा भय समझ सकते हैं, जो उन को जंचे ।

श्री उ० मू० त्रिवेदी : माननीय मंत्री जी कहते हैं वह ठीक है या नहीं ।

Shri Onkar Lal Berwa : It is provided in Article 10 of the Essential Commodities Act that if any scandal takes place with the connivance or with in the knowledge of a Director, the Director should be legally proceeded against. When Delhi police has recorded statement of Chaudhari Brahm Perkash and the allegation of profiteering has been established, what are the reasons for not proceeding against him ?

Mr. Speaker : They are investigating into this matter.

Shri Onkar Lal Berwa : His statement has been recorded and the allegation has been proved.

Mr. Speaker : We cannot admit here that allegations have been proved. Let the police send the challan. If he is not proceeded against a discussion may take place. But talking in this way that he is being left and no action is being taken against him

Shri Onkar Lal Berwa : His name is not being included among the persons proposed to be proceeded against.

Mr. Speaker : In that event I cannot intervene. He will appreciate my position.

डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : व्यवस्था का एक प्रश्न है। हम यह जानना चाहते हैं कि क्या जांच हो चुकी है, यदि हो चुकी है, तो किस के विरुद्ध हुई है और क्या पूरी हो चुकी है। यह बात बताई नहीं जा सकती, यह तर्क सभा के पूर्व वृत्तों के प्रतिकूल है। आपको याद होगा कि जब कुछ फिल्म कलाकारों के विरुद्ध जांच की गई थी तो सभा में उनके नाम बताये गये थे।

विधि के किसी भी उपबंध के आधीन मंत्री उन लोगों के नाम बताने से इन्कार नहीं कर सकता जिसके विरुद्ध जांच की गई हो।

अध्यक्ष महोदय : यदि प्रश्न किसी विशिष्ट बात के बारे में है कि जिन व्यक्तियों के विरुद्ध शिकायत की गई है या एफ आई आर दिया गया है, तो उनके नामों का सवाल है, तो वह सर्वथा भिन्न बात होगी। परन्तु जहां तक जांच चलती रहती है, वर्णित नामों के अतिरिक्त, जांच के अन्दर कुछ अन्य लोग भी अन्तर्ग्रस्त हो सकते हैं या कुछ छूट सकते हैं। अतः मैं इसकी अनुमति नहीं दूंगा।

डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी : उस हालत में, हमें कम से कम उन लोगों के नाम पता लगाने चाहियें जिनके विरुद्ध शिकायत की गई थी और क्या जांच उनमें से प्रत्येक के मामले में की गई थी ?

श्री स्वर्ण सिंह : छिपाने की कोई बात नहीं। यदि माननीय सदस्यों ने कोई दूसरी धारणा बना ली है, तो मुझे खेद है। तथ्य सर्वविदित है और सभा पटल पर तथा प्रेस में भी उसका व्यापक उल्लेख हुआ है। इस मामले में एक आई आर० एक विशिष्ट सौदे के बारे में था। उस समय कोई नाम नहीं था। जैसा कि ऐसे मामलों में होता है, पुलिस की जांच के परिणामस्वरूप पुलिस ने ऐसे प्रत्येक व्यक्ति के विरुद्ध जांच की, जो जांच के परिणामस्वरूप, सीधे या प्रसंगवश, विधि के जाल में आया। पुलिस ने प्रायः जांच पूरी कर ली है और मामला अन्तिम रूप में है। विधि मंत्रालय से परामर्श करने के पश्चात्, न्यायालय में उन लोगों के विरुद्ध, जिनके विरुद्ध प्रथम वृष्टया मामला है, अन्तिम पत्र पेश किया जाएगा।

श्री हरि विष्णु कामत : इस मामले को दबाइयेगा मत।

Shri Prakash Vir Shastri : On a point of order, the hon. Minister while replying to the original question said that police investigation has been completed and the matter has been referred to legal advisers for legal advice. When police investigation is complete, what is the objection to the Government in disclosing names of those people who have been found guilty as a result of investigation ? Why does the Government want to hide them ?

Mr. Speaker : Unless police gives their report and send the challan after consulting their legal department above them, the names cannot be disclosed. May be these may not ultimately be approved by their officers.

Shri Onkar Lal Berwa : Will the statement recorded by the police be laid on the Table of the House ?

Mr. Speaker : Statement given before the police cannot be placed on on the Table.

Shri Onkar Lal Berwa : Legal action has been taken against them.

Shri Yashpal Singh : Is the Government aware of the fact that five hundred workers of P.S.P. have been arrested under the Defence of India Rules because they were carrying five and a quarter kilos of Gur with them ? Members of Parliament and State Assemblies were included among them. Have Government arrested any person responsible for such a big scandal ?

Shri Swaran Singh : To say something about a case which is under investigation....

Mr. Speaker : Has any person been arrested or not under D.I.R. ?

Shri Swaran Singh : I am not aware under which law action has been taken against them.

श्री नाथ पाई : क्या यह सच नहीं है कि फरवरी के पहले सप्ताह में दिल्ली पुलिस ने एक रिपोर्ट दी जिसमें कहा गया कि, तीन पहले से अभियुक्तों के अतिरिक्त, जिनके नाम उन्होंने बताये ऐसे पांच व्यक्तियों के विरुद्ध अत्यावश्यक पथ्य अधिनियम के अन्तर्गत नहीं, बल्कि भारत दंड संहिता की धाराओं ३४, १२०ख और ४७७क के अन्तर्गत अभियोग चलाया जाए ? यदि यह सच है तो किन व्यक्तियों के विरुद्ध पुलिस ने यह सिफारिश की है ? क्या पुलिस की जांच पहले सप्ताह में पूरी हो गई थी और उसने यह रिपोर्ट दी या नहीं और जिन लोगों के विरुद्ध अभियोग चलाने की पुलिस द्वारा सिफारिश की गई है, क्या वे धारार्थे यहीं हैं जिनका उल्लेख किया गया है ?

श्री स्वर्ण सिंह : जहां तक पुलिस की सिफारिशों का संबंध है, मैंने उनको नहीं देखा और पुलिस की डायरियां देखना, कि वे क्या करते हैं, आवश्यक नहीं। न्यायालयों में भी पुलिस के समक्ष दिये गये वक्तव्यों का विशिष्ट उद्देश्य के लिये ही प्रयोग किया जा सकता है। ये आन्तरिक कार्रवाई है। चाहे विधि मंत्रालय हो या पुलिस हो, दोनों एक ही सरकार के अंग हैं और पुलिस जांच के लिये विधि मंत्रालय के किसी अधिकारी या सरकारी वकील की मंजूरी लेना जरूरी होता है। मुझे नहीं पता कि जब तक मामला न्यायालय के सामने नहीं पहुंच जाता, पुलिस ने क्या सिफारिशें की हैं।

श्री नाथ पाई : . व्यवस्था का प्रश्न है। ये दो सर्वथा भिन्न बातें हैं। मैंने पूछा है कि क्या पुलिस ने ऐसी रिपोर्ट दी है या नहीं। क्या रिपोर्ट दी गई थी और यदि हां तो इसमें क्या कहा गया था और व्यक्तियों के विरुद्ध क्या आरोप थे, क्या सरकार अर्थात् दिल्ली के अधिकारियों ने पुलिस को मामले की जांच करने को कहा था। मेरा दावा है कि उन्होंने जांच पूरी कर ली है और उन लोगों की सूची पेश कर दी है, जिनके विरुद्ध पुलिस के अनुसार धारा ३४, ४७१ और १२०ख के अन्तर्गत अभियोग चलाया जाना चाहिये। वे व्यक्ति कौन हैं। सरकार बाद में विधि मंत्रालय या सरकारी अभिभोक्ता का मत प्राप्त कर सकती है कि उनके विरुद्ध कार्रवाई की जाए या नहीं। मैं पूछता हूं कि पुलिस की जांच में क्या स्थिति है ? यह सूचना देने में क्या कठिनाई है ?

अध्यक्ष महोदय : कठिनाई है ; उन्होंने कहा है कि वह पुलिस के अभिलेख नहीं देखते कि क्या डायरी रखी गई है ।

श्री नाथ पाई : पुलिस दिल्ली प्रशासन को रिपोर्ट दे चुकी है।

श्री स्वर्ण सिंह : मुझे इसका ज्ञान नहीं किन्तु पुलिस के कार्य के सम्बन्ध में मेरा जो अनुभव है, उसके अनुसार किसी अधिकारी को रिपोर्ट देने का प्रश्न नहीं होता।

अध्यक्ष महोदय : क्या दिल्ली प्रशासन को रिपोर्ट दी गई है ?

श्री स्वर्ण सिंह : मैं इसका पता लगाऊंगा।

श्री स० मो० बनर्जी : गुड़ की चोर बाजारी के सौदे के इलावा—

श्री दे० जी० नायक : एक प्रश्न को कितने मिनट दिए जाते हैं। पन्द्रह मिनट हो चुके हैं।

श्री नाथ पाई : क्या यह सभाध्यक्ष के प्रति आरोप नहीं है।

श्री स० मो० बनर्जी : इस सहकारी संस्था के द्वारा गुड़ के इस विशिष्ट सौदे के इलावा क्या यह सहकारी संस्था अन्य गन्दे सौदे करती रहती है और यदि हां, तो क्या सरकार इस सहकारी संस्था के सभी सौदे विशेष पुलिस संस्थान को, न कि स्थानीय पुलिस को सौंपने का विचार करती है ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अ० म० थामस) : मैं विशेष पुलिस संस्थान को यह मामला सौंपने की कोई जरूरत नहीं समझता। वास्तव में इसकी जांच दिल्ली पुलिस की अपराध शाखा द्वारा की गई है। बड़े भारी अभिलेखों की जांच पड़ताल हुई है और बहुतेरे लोगों पर जिरह हुई है और जांच अन्तिम स्तर पर है।

माननीय सदस्य के अन्य प्रश्न का उत्तर यह है कि ऐसा कोई मामला नहीं है जिसके कारण इसको विशेष पुलिस संस्थान को सौंपने की जरूरत हो। उनको सामान्यतया अपराधों के मामले सौंपे जाते हैं न कि गैर सरकारी लोगों के। दिल्ली सेंट्रल सहकारी स्टोर समिति को लेखा परीक्षा रिपोर्ट के परिणामस्वरूप, जो ३० जून, १९६२ तक की अवधि के बारे में है, कुछ अनियमितताएं पाई गई हैं जिनकी जांच दिल्ली प्रशासन द्वारा की जा रही है।

Dr. Ram Manohar Lohia : Mr. Speaker, Sir, I rise on a point of order. Last time I raised this question in the House. It is well known that I possess more material regarding this case. Should such a member not be allowed to ask a supplementary question ? If it is not done, the result will be that the names of such persons alone will appear as have a good luck and others will remain mere spectators and listeners. On last occasion the Minister had stated that the work had been entrusted to Delhi Administration. When we pressed that Central Govt. should take initiative, and now when the work of Delhi Admn. has been completed, why the Central Govt. is standing into the way ? May I submit that charges of wrong accounting and conspiracy have been levelled against certain persons who happens to be a Member of this House.

Mr. Speaker : No point of order arises out of this statement, so I cannot accept it.

गेहूं का रक्षित भण्डार

+

- *२८०. { श्री अ० ना० विद्यालंकार :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री श्रींकारलाल बेरवा :
श्री हिम्मतसिंहका :
श्री दे० जी० नायक :

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

(क) क्या भारत ने गेहूं का रक्षित भण्डार बनाने के लिए गेहूं के आयात के बारे में अमरीका से कहा है ; और

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

खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा सचिव (श्री शिन्दे) : (क) और (ख) मई, १९६३ में चालू पी० एल० ४८० करार के चलन पर समीक्षा के समय इस सम्बन्ध में अमरीका सरकार की प्रतिक्रिया जानने की कोशिश की गई थी कि जून, १९६४ में चालू करार की अवधि पूरी हो जाने पर पी० एल० ४८० के अन्तर्गत नया करार करके अमरीका से अनाज मंगाया जा सकता है या नहीं। ऐसा लगता था कि अमरीका सरकार भारत की सहायता करना चाहती है। कोई फैसला नहीं किया गया था। अब भारत सरकार इस सम्बन्ध में औपचारिक प्रस्तावों पर विचार कर रही है कि चालू खपत और रक्षित भंडार बनाने के लिए अनाज मंगाने के वास्ते एक नया पी० एल० ४८० करार किया जाय।

श्री अ० ना० विद्यालंकार : क्या सरकार ने इस बात की जांच की है कि मूल्यों की वृद्धि को रोकने के लिये मुख्य रूप से जो रक्षित भंडार बनाये जाते हैं, वे मूल्यों को बढ़ने से रोकने में असफल क्यों रहते हैं ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री अ० म० थामस) : चावल के भंडार बनाने की कुछ सीमायें हैं। हमारे पास गेहूं का पर्याप्त भंडार है और जिन क्षेत्रों में फसल अच्छी नहीं होती और कीमतों में बड़ी वृद्धि हो जाती है, वहां हम भारी मात्रा में गेहूं भेजते हैं। जिस मात्रा तक हम रक्षित भंडार बनाना चाहते हैं, हम बनाने में समर्थ नहीं हुए हैं।

श्री अ० ना० विद्यालंकार : क्या सरकार ने हमारी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपना पर्याप्त रक्षित भंडार बनाने के लिये आवश्यक आयात की जाने वाली मात्रा का अनुमान लगाया है ?

श्री अ० म० थामस : हमारा विचार साठ लाख टन गेहूं और बीस लाख टन चावल का है। उतना भंडार बनाने में दो या तीन वर्ष लगेंगे।

श्रीमती सावित्री निगम : क्या संयुक्त राज्य अमरीका से गेहूं प्राप्त करने में कुछ विलम्ब हुआ है। यदि हां, तो क्या कारण है ?

श्री अ० म० थामस : कोई विलम्ब नहीं हुआ।

श्री श० ना० चतुर्वेदी : रक्षित भंडार का हमने जो लक्ष्य निर्धारित किया है, उस में इस समय कितनी कमी है ?

श्री अ० म० थामस : हम गत दो तीन वर्षों में प्रति वर्ष लगभग चालीस लाख टन गेहूं का वितरण कर रहे हैं, अब जो वितरण किया जाता है उसके अनुसार यह पचास लाख टन तक बढ़ सकता है।

श्री वारियर : विश्वबाजार में गेहूं के बढ़ते हुए दामों को देखते हुए क्या सरकार पी० एल० ४८० के अन्तर्गत सौदा को जल्दी करवा रही है ?

श्री अ० म० थामस : इसको जल्दी करने का कोई ब्रश नहीं है। हम अपनी आवश्यकता के अनुसार आयात करते हैं और हमारे पत्तन भी इस स्थिति में होने चाहिये कि वे भारी माल को संभाल सकें। हमारे पत्तन प्रति मास लगभग ४०-४५ लाख टन संभाल सकते हैं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मंत्री ने कहा है कि रक्षित भंडार बनाने में लगभग तीन वर्ष लगेंगे। क्या सरकार ने यह निश्चय किया है कि इस अवधि में रक्षित भंडार पी० एल० ४८० के अग्रेतर नवीकरण के आधार पर ही बनाए जायेंगे ? क्या उसने अन्य देशों से भी गेहूं प्राप्त करने की संभावना बनाई है ?

श्री अ० म० थामस : हमको अमरीका, आस्ट्रेलिया और कनाडा से गेहूं मिल सकता है किन्तु हम आस्ट्रेलिया तथा कनाडा से लेना चाहते हैं, तो हमें विदेशी मुद्रा खर्च करनी होगी। पी० एल० ४८० के अन्तर्गत हम अपनी निजी मुद्रा में भुगतान कर सकते हैं। इसी कारण हम अमरीका से आयात करते हैं और उनके पास बड़ा भारी स्टॉक फालतू है, जिसका रूस जैसे देश भी लाभ उठाते हैं।

श्री हिरश्चन्द्र माथुर : माननीय मंत्री ने कहा है कि चावल का पर्याप्त रक्षित भंडार नहीं था और गेहूं का पर्याप्त स्टॉक था और क्या गेहूं के दाम तेज हो गये हैं और चढ़ रहे हैं। इसका क्या कारण है कि रक्षित भंडार गेहूं के दामों को गिराने में असफल रही है तथा उत्तर प्रदेश में लूट के द्वारा कीमतें गिर गई हैं ? सरकार ने इससे क्या शिक्षा प्राप्त की है ?

श्री स्वर्ण सिंह : यह सच है कि देशी गेहूं की कीमतें गत कुछ सप्ताहों में बहुत चढ़ी हैं किन्तु इस आयातित गेहूं की खपत काफी बढ़े पैमाने पर होती है, जैसा मैंने कुछ दिन हुए सभा में बताया था, जनवरी के महीने में खपत लगभग ४ १/२ लाख टन थी जिसमें आटा मिलों का आटा था जो केवल आयातित गेहूं को पीस रहे हैं और आयातित गेहूं गेहूं के रूप में भी बांटी जा रही है। अतः यह प्रत्यक्ष है कि यद्यपि देशी गेहूं के दाम बहुत बढ़े हैं, अधिकतर आवश्यकता आयातित गेहूं से पूरी की जा रही है और इसका थोड़ी देर में ही प्रभाव होना निश्चित है। देशी गेहूं का कम सम्भरण होने या न मिलने के कारण, जमा होने की प्रवृत्ति होती है, किन्तु मैं स्पष्टतः देखता हूँ कि अब वह स्थिति धीरे धीरे समाप्त हो रही है।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर : प्रश्न सर्वथा भिन्न है कि इतना भारी स्टॉक होते हुए और इतनी खपत होते हुए भी क्या कारण है कि कीमतें चढ़ रही हैं और लूट के द्वारा कीमतें गिर रही हैं।

श्री स्वर्ण सिंह : दूसरी चीज के बारे में, यह उनका अपना निष्कर्ष है कि लूट के द्वारा कीमतें नीचे गिरी हैं। मैं इसे नहीं मानता। (अन्तर्बाधा) जहां तक पहले प्रश्न का सम्बन्ध है, यदि किसी वस्तु विशेष का सम्भरण बहुत कम होता है, तो दुर्भाग्यवश की के व्यापारी, खाद्य के सम्बन्ध में, यह शिष्टाचार नहीं अपनाते कि कीमतों को न बढ़ायें। किन्तु दूसरी वैकल्पिक वस्तु कम दामों पर उपलब्ध है। यद्यपि देशी गेहूं का दाम बहुत अधिक है, अधिक कीमत पर बहुत कम गेहूं बिकता है।

Shri Sheo Narain : When wheat and flour are not available at the Govt. shops in U. P. may I know what has been given to U. P. from Buffer stock ?

Shri Swaran Singh : Supplies were made to U. P. Govt. according to the demand made by them.

श्री अ० म० थामस : मैं अपने एक वक्तव्य को सुधारना चाहता हूँ। मैं समझता हूँ कि मैंने यह कहा है कि मारे रक्षित भंडार का लक्ष्य साठ लाख टन गेहूँ है। यह चालीस लाख टन गेहूँ और बीस लाख टन चावल है। (अन्तर्वाधा)

अध्यक्ष महोदय : लक्ष्य साठ लाख टन का है— ४० लाख टन गेहूँ का तथा २० लाख टन चावल का। उन्होंने यही शुद्धि की है। अगला प्रश्न।

'हंस परीक्षण'

*२८१. श्री श्रीनारायण दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है करनाल की राष्ट्रीय डेरी अनुसन्धान संस्था ने गाय और भैंस के दूध के बीच पहचान करने के लिए 'हंस परीक्षा' के नाम से कही जाने वाली एक नई परीक्षण विधि ईजाद की है; और

(ख) यदि हां, तो जो विधि तथा प्रक्रिया खोज निकाली गई है वह वस्तुतः क्या है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा-सचिव (श्री शिन्दे) : (क) जी हां ।

(ख) इस परीक्षणके लिये एक सीरम का प्रयोग किया जाता है। यह सीरम खरगोश को भैंस के दूध का इंजेक्शन दे कर प्राप्त किया जाता है। परीक्षण करने के लिये नमूने के दूध को परिश्रमअच्छी तरह मिला लिया जाता है और उस की एक बूंद कांच की साक स्लाइड पर डाली जाती है। उस के ऊपर एक बूंद सीरम की डालने के बाद उन को कांच की नली से अच्छी तरह मिला दिया जाता है। अगर वह दूध भैंस का हो तो एक मिनट में जम कर दही जैसा हो जाता है लेकिन यदि गाय का दूध हो तो वैसे नहीं जमता। गाय के दूध में एक प्रतिशत भी भैंस का दूध मिलाया गया हो तो उस का भी पता इस परीक्षण से चल जाता है।

अध्यक्ष महोदय : यह तकनीकी तरीका है। मा० सदस्य मंत्री से पूछें बिना किसी दूसरे से पूछ सकते थे।

श्री श्रीनारायण दास : क्या सरकार ने इसका एकस्व प्राप्त किया है, यदि हां, तो क्या उसको कायम रखा जायेगा ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री अ० म० थामस) : सरकार ने कोई एकस्व नहीं लिया किन्तु राष्ट्रीय डेरी अनुसन्धान संस्था करनाल इस को बना रही है और विविध डेरियों को दे रही है वास्तव में प्रत्येक किट और उपकरण की लागत ३० रुपये है तथा सीरम की लागत प्रति औंस १४.२५ पये है।

श्री मानसिंह पृ० पटेल : क्या सरकार ने यह सलाह दी है कि इस परीक्षण का सभी डेरियों में प्रयोग किया जाना चाहिये।

श्री शिन्दे : जहां कहीं इस की जरूरत होती है, इस का प्रयोग किया जाता है। वास्तव में गई डेरियां इस का उपयोग कर रही हैं।

श्री श० ना० चतुर्वेदी : क्या इस परीक्षण का प्रयोग भैंस के दूध में मिले हुए गाय के दूध को मालूम करने के लिये ही किया जाता है, अथवा अन्य मिलावट को भी मालूम करने के लिये अर्थात् गाय के दूध में भेड़ या बकरी के दूध की मिलावट लिये ?

श्री अ० म० थामस : मिलावट के द्वारा भैंस का दूध गाय के दूध के रूप में बेचा जाता है। यथार्थ में, इसी को रोकने के लिये इस परीक्षण का प्रयोग किया जाता है। यदि भैंस का दूध १ प्रतिशत भी मिलाया जाता है तो इस तरीके से मालूम हो जाता है।

श्री द्वा० ना० तिवारी : यदि भैंस के दूध में पर्याप्त जल मिला दिया जाय और दूध हल्का कर दिया जाय ताकि वह गाय का दूध ही दिखाई दे, क्या परीक्षण सफल होगा ?

श्री अ० म० थामस : जी हां, तब भी यह प्रयोग लाभदायक होगा।

भारवाहक जहाज में आग

+

*२८४। { श्री वी० चं० शर्मा :
श्री प्र० चं० बरुआ :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई की अलैक्जेंडर गोदी में खड़े "स्टेट आफ महाराष्ट्र" नाम के भारवाहक जहाज में २५ दिसम्बर, १९६३ को अथवा इस के लगभग आग लग गई थी ?

(ख) यदि हां, तो उस दुर्घटना में कितनी क्षति हुई; और

(ग) आग लगने का क्या कारण था ?

परिवहन मन्त्रालय में नौवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) इस दुर्घटना की प्रारम्भिक जांच की जा रही है जिस से कि यह पता चल सके कि इस का कारण क्या था और कितनी हानि हुई।

श्री वी० चं० शर्मा : प्रारम्भिक जांच ७ कब आरम्भ की गई थी और इस का कार्य कब पूर्ण होजाने की आशा है ?

श्री राज बहादुर : मैं ठीक तिथि बताने में असमर्थ हूँ क्योंकि कब यह जांच आयोग आरम्भ हुई थी। किन्तु यह कार्य इसी महीने के अन्त तक पूरा हो जायेगा।

श्री वी० चं० शर्मा : क्या रेलवे निरीक्षक रेलवे दुर्घटनाओं की जांच करता है अथवा इस जांच के लिये कोई तदर्थ समिति नियुक्त की गई है ?

श्री राज बहादुर : जांच वणिक् पोत विभाग द्वारा व्यापार नौवहन अधिनियम के अन्तर्गत की जाती है। इसी के अनुपालन में यह जांच आरम्भ की गई थी। दुर्घटना २५ दिसम्बर, १९६३ को हुई। और जांच जनवरी के महीने में आरम्भ हो गई होगी।

वन सम्पदा

*२८५। { श्री वे० ब० पुी :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :

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

(क) वन महोत्सव अभियानों ने देश की वन सम्पदा को बढ़ाने की दिशा में कहां तक सहायता प्रदान की है ;

(ख) सरकार का इस प्रकार के अभियानों को कब तक चलाने का विचार है; और

(ग) अभियान पर होने वाला वार्षिक खर्च कितना है ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्री के सभा सचिव (श्री शिन्दे) : (क) वन महोत्सव के अवसर पर लोगों को यथा संभव अधिक से अधिक वृक्ष लगाने की प्रेरणा दे कर यह अभियान देश की वन सम्पदा को बढ़ाने में बड़ी सहायता दे रहा है ;

(ख) क्योंकि ऐसी भूमि कम है जिस में वन लगे हुए हैं इसलिये वन महोत्सव अभियान को लम्बी अवधि तक जारी रखना आवश्यक है ।

(ग) जानकारी राज्यों संघ राज्य क्षेत्रों से एकत्रित की जा रही है और प्राप्त होने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी

श्री दे० द० पुरी : क्या सरकार ने इस आन्दोलन के परिणामों का अनुमान लगाया है, विशेषकर एक, दो या तीन वर्षों के पश्चात् कितने वृक्ष बचते हैं ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अ० म० थामस) : हमें राज्य सरकारों से सूचनायें मिलती हैं और १९५० से १९६० तक की सूचनायें प्राप्त हुई हैं । ७ वर्षों की अवधि में ४१ करोड़ वृक्ष लगाये गये और लगभग ५००० बचे ।

श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा : कब से यह आन्दोलन आरम्भ किया गया, कितनी बार केन्द्रीय सरकार ने इस की बाद में देख रेख की है ताकि हमें यह पता लग सके कि कितने प्रतिशत वृक्ष जीवित हैं ?

श्री अ० म० थामस : हम ने विशेष हिदायतें दी हैं कि इस की देख रेख की जाए और जल आदि देने की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये । वास्तव में, आन्दोलन के आकार को देखते हुए ५० प्रतिशत वृक्षों का बचा रहना अच्छा काम है ।

Shri Yashpal Singh : People are continuously cutting trees from gardens owing to poverty, and almost all the trees of old gardens have been cut. Are new gardens making up that deficiency or not ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्री (श्री स्वर्णसिंह) : यह सच है कि कुछ वृक्ष कुछ बागों में से काटे जा रहे हैं परन्तु बागान भी लगाये जा रहे हैं, उत्तर प्रदेश में भी, जहां से मा० सदस्य का संबंध है ।

Shri Yashpal Singh : Does the number of new trees planted correspond to the number of the trees cut ?

Shri Swaran Singh : It is difficult to say whether the number of newly planted trees is equal to the trees cut. But people are planting tree

Shri Bade : How many trees survive out of the trees planted in van mohotsav and is their number ascertained next year ? Have Govt. made any assessment or not ?

Shri. Swaran Singh : Full assessment is made. I shall place a small booklet on the Table of the House which contains all the information. [Placed in Library See No. LT-2394/64]

श्री प्र० के० देव : वन महोत्सव के द्वारा वन सम्पदा को बढ़ाने की हमारी उत्सुकता के बावजूद क्या यह सच है कि विविध नदी घाटियों में, विशेष कर महानदी घाटी में वनों की बड़े पैमाने पर इस तर्क पर कटाई की जा रही है कि वहां पूर्वी बंगाल के शरणार्थियों को बसाया जाएगा, और उसके परिणामस्वरूप वहां बाढ़ की स्थिति तथा भूमि कटाव बढ़ रहा है ?

श्री स्वर्ण सिंह : समूची आवश्यकताओं के बीच संतुलन करना पड़ता है। कुछ भागों में कुछ इलाकों से वनों को साफ करना पड़ेगा ताकि उस भूमि पर खेती की जा सके। माननीय सदस्य ने जो उद्देश्य बताया है, जिस के बारे में इस सभा के सभी वर्गों ने चिन्ता प्रकट की है, कि हमें पूर्वी पाकिस्तान के शरणार्थियों को बसाने के लिये कुछ करना चाहिये। अतः यदि कुछ क्षेत्रों से वनों को काट कर वहाँ खेती की जाती है, तो वह समूची आवश्यकताओं का एक भाग है और हमें उस पर आपत्ति नहीं करनी चाहिये। मैं मानता हूँ कि कुल मिला कर हमें यथासंभव अधिकाधिक वनों का परीक्षण करना चाहिये, किन्तु इस प्रकार की सर्वोपरि आवश्यकताओं की अवहेलना नहीं की जा सकती।

डा० सरोजिनी महिषी : पौधों और उर्वरकों के मुफ्त संभरण के अतिरिक्त, क्या बाग लगाने के बाद देख-रेख के काम के लिये भी कोई दूसरा प्रोत्साहन दिया जाता है ?

श्री अ० म० थामस : और कोई विशिष्ट प्रोत्साहन नहीं दिया जाता, केवल लोगों की चेतना को जगाया जाता है ताकि पेड़ लगाने के बाद उनकी देख-रेख की जाती रहे।

Shri P. L. Barupal : Is it a fact that *vona mahotsava* has become only tradition and the trees planted are not looked after and old forests are cut indiscriminately and their cutting is not stopped by the Govt. ?

श्री शिन्वे : यह सत्य नहीं है। वास्तव में इसका शिक्षात्मक एवं व्यावहारिक मूल्य है। इसके फल निकलते हैं।

श्री दे० जी० नायक : क्या राजस्थान और गुजरात के पेड़ पीधे रहित क्षेत्रों में वन महोत्सव योजना के अन्तर्गत वन रोपण कार्य आरम्भ किया गया है ?

श्री अ० म० थामस : यह नितान्त भिन्न प्रश्न है। केवल केन्द्र तथा राज्य दोनों के द्वारा वन रोपण कार्यक्रम चलाये जा रहे हैं। यह वन नीति कार्यक्रम के अन्तर्गत किया जाता है।

श्री कपूर सिंह : यदि सरकार वन महोत्सव में दिखावे को ठोस कार्य से पृथक करने का विचार करती है ?

श्री अ० म० थामस : वास्तव में, दिखावा भी कुछ सीमा तक जरूरी होता है। जब तक कुछ प्रचार न हो, हम कैसे लोगों में रुचि पैदा कर सकते हैं ? जनता में वृक्षों को बचाने, वनों को सुरक्षित रखने आदि के सम्बन्ध में चेतना होनी चाहिये। लोगों को वृक्षों के साथ कुछ प्रेम होना चाहिये।

श्री कपूर सिंह : मेरा अभिप्राय वन महोत्सव के अवसर में गण मान्य व्यक्तियों की फोटो लेने से है। (अन्तर्वाधा)।

डा० रानेन सेन : गत महायुद्ध में हिमालय की तलहटियों में, विशेषतः उत्तर बंगाल और बंगाल के समीप, वन पूर्णतया उजाड़ दिये गये थे। उन क्षेत्रों में पेड़ लगाने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

श्री स्वर्ण सिंह : माननीय सदस्य मेरे से इस बात में सहमत होंगे कि यह सर्वथा राज्य विषय है, विशिष्ट क्षेत्र में वन रोपण का। यदि उनको रुचि है तो वह दूसरे प्रश्न की सूचना दें और मैं राज्य सरकार से सूचना प्राप्त करके बतला दूंगा।

खराब चीनी का सम्भरण

*२८७. { श्री स० च० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :
डा० पू० ना० खां :
श्री म० ला० द्विवेदी :

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

(क) क्या सरकार के ध्यान में यह बात लाई गई है कि दिसम्बर, १९६३ के दौरान संसद् सदस्यों की उपभोक्ता सहकारी समिति सहित दिल्ली की कुछ उपभोक्ता सहकारी समितियों ने घूल से मिली खराब किस्म की चीनी का संभरण किया;

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार की चीनी कहां से खरीदी गई; और

(ग) यह चीनी किस मूल्य पर खरीदी गई तथा किस पर उपभोक्ताओं को बेची गई ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा सचिव (श्री शिन्वे) : (क) जी, नहीं

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठते ।

श्री स० च० सामन्त : क्या यह सच नहीं है कि संसद् सदस्यों के उपभोक्ता सहकारी स्टोरों से जो चीनी आई थी, उसमें कुछ तलछट मिली हुई थी ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री अ० म० थामस) : वास्तव में, हमारे पास ऐसी कोई शिकायत नहीं आई । उक्त स्टोर से ली गई चीनी में गन्दगी थी ।

श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या ऐसी कोई व्यवस्था है जिसके द्वारा सरकार, जब वह चीनी बेती है, यह परीक्षण करे कि बेची जा रही चीनी शुद्ध है या उसमें मिलावट है ?

श्री अ० म० थामस : वास्तव में, समूचा उत्पादन हमारे नियंत्रण के अधीन है । हम समूची चीनी प्रत्येक राज्य की आवश्यकता के अनुसार निश्चित अभ्यंशों के आधार पर देते हैं । चीनी कुछ मानकों के अनुसार बननी होती है । बाद में यदि कोई मिलावट होती है, तो हमें उसका पता नहीं । हमारे पास ऐसी मिलावट की कोई सूचना नहीं आई ।

श्री स० मो० बनर्जी : क्या यह सच है कि न केवल दिल्ली में बल्कि उत्तर प्रदेश में भी केन्द्रीय सरकार ने बुरी चीनी दी थी और हालांकि उत्तर प्रदेश ने उसे लेने से इनकार किया था, किन्तु केन्द्रीय सरकार ने बुरी चीनी लेने के लिये उनको बाध्य किया ?

श्री अ० म० थामस : हमें इसके बारे में कुछ पता नहीं है ।

श्री नम्बियार : क्या सरकार ने इस बात की जांच की है कि क्या बुरी किस्म की चीनी दिल्ली में नहीं दी गई थी, जिसमें संसद् सदस्यों की सहकारी समिति भी शामिल है ?

श्री अ० म० थामस : मैं इसमें सरकार द्वारा जांच करवाने की जरूरत नहीं समझता । यदि ऐसी कोई बात हुई थी तो हमें उसकी सूचना मिल जायेगी ।

विस्फोटक पदार्थों की चोरी

*२८६. श्री हरि विष्णु कामत : क्या रेलवे मंत्री एक मुहर बन्द रेलवे वैगन से विस्फोटक पदार्थों की चोरी के बारे में १७ दिसम्बर, १९६३ के अतारांकित प्रश्न संख्या १८०४ के उत्तर

के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या "बाहर के व्यक्तियों" (आउट साइडर्स) शब्दों का अभिप्राय अवैध रूप से आये पाकिस्तानियों से है;

(ख) क्या जांच पड़ताल के दौरान पाकिस्तानी जासूसी या कोई तोड़ फोड़ करने वालों के गिरोह का पता लगा या संदेह किया गया;

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या उपाय किये गये हैं या किये जाने का विचार है; और

(घ) चार "बाहर के व्यक्तियों" और एक रेलवे कर्मचारी पर मुकदमा चलाने के मामले में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

†रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). जी नहीं ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(घ) गौहाटी में अदालत में अभी मुकदमा चल रहा है ।

श्री हरि विष्णु कामत : भाग (क) का उत्तर नहीं है । पिछले उत्तर में "बाहर के व्यक्तियों" शब्दों का प्रयोग किया गया है । इस संदर्भ में उन शब्दों का ठीक-ठीक अर्थ क्या है ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : जो रेलवे सेवा से बाहर हैं ।

श्री हरि विष्णु कामत : क्या यह सच है कि इस विशेष जांच पड़ताल में आसाम राज्य पुलिस और स्थानीय रेलवे पुलिस ने प्रभावशाली ढंग से और उचित प्रकार से जांच पड़ताल नहीं की और यदि हां, तो क्या इस संदेह के लिए कोई आधार है कि राज्य सरकार के मंत्रिमंडल के कुछ लोगों और मुख्य सचिव और पुलिस के इन्स्पेक्टर जनरल ने गलत तरीके से इस जांच पड़ताल में हस्तक्षेप किया ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : मुझे समझ में नहीं आता कि यह प्रश्न है या भाषण है ?

श्री हरि विष्णु कामत : क्या यह भाषण है ? श्रीमन्, यह आप पर आक्षेप है । आप उन को डांटें । भाषण से उनका क्या मतलब था ?

अध्यक्ष महोदय : जब तक मुझे अवसर न दिया जाय तब तक मैं यह कैसे कर सकता हूं । वह अपनी जगह बैठ जायें । जब प्रश्न पूछा जाता है तो यह कहना अनुचित है कि वह प्रश्न नहीं बल्कि एक भाषण है ।

श्री सें० वें० रामस्वामी : मुझे खेद है । वह बहुत लम्बा था और मैं उसे समझ नहीं सका ।

अध्यक्ष महोदय : जब माननीय सदस्य एक दूसरे के प्रति आदर प्रकट करेंगे तभी उनका बाहर सम्मान होगा ।

श्री सें० वें० रामस्वामी : मुझे खेद है । बात यह है कि न केवल स्थानीय पुलिस ने जांच की बल्कि केन्द्रीय गुप्तचर विभाग ने भी इस मामले को अपने हाथ में लिया और उसी की रिपोर्ट पर सारी रिपोर्ट आधारित है ।

श्री स्वैल : औचित्य प्रश्न के हेतु । एक निश्चित प्रश्न यह पूछा गया था कि क्या आसाम मंत्रिमंडल का एक अनुभाग जांच पड़ताल में हस्तक्षेप कर रहा है ? इसका क्या जवाब है ?

† मूल अंग्रेजी में

श्री सें० वें० रामस्वामी : वे ऐसा नहीं कर रहे हैं ।

श्री हरि विष्णु कामत : क्या यह सच है कि पिछले कई महीनों में इस क्षेत्र के आस-पास काफी संख्या में पाकिस्तानी घुस आये हैं और यदि हां तो क्या सरकार यह साफ़-साफ़ बताने के लिए तैयार है कि इस मामले में पाकिस्तानियों ने कोई गड़बड़ नहीं की है ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : प्रश्न रेलवे के सम्बन्ध में है और क्या कोई तोड़फोड़ हुई है । हमें मालूम नहीं है कि बाहरी व्यक्ति घुस आये हैं ।

श्री हरि विष्णु कामत : इस मामले में ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : इस मामले में केन्द्रीय गुप्तचर विभाग की रिपोर्ट यह है कि वह तोड़फोड़ नहीं है ।

Shri P. L. Barupal : Is it not a fact that Railways loose about 99% cases instituted by the Railway Ministry on account of improper prosecution and they have to pay compensation to parties.

Mr. Speaker : It would be another question.

श्री उ० मू० त्रिवेदी : रेलवे उपमंत्री का जवाब इस मामले में अस्पष्ट है कि जो उन्हें मालूम हुआ है वह वे बताना नहीं चाहते ।

अध्यक्ष महोदय : वह सीधे प्रश्न पूछ सकते हैं ।

श्री उ० मू० त्रिवेदी : क्या यह सच नहीं है कि आसाम में पुलिस इंस्पेक्टर जनरल, मंत्री, मुख्य सचिव और पुलिस सुपरिन्टेन्डेन्ट ने जांच पड़ताल में बाधा पहुंचायी है और क्या इस सरकार के गृह मंत्रालय ने इस सम्बन्ध में किसी उचित निष्कर्ष पर पहुंचने के लिए कोई कार्यवाही की है ?

रेलवे मंत्री (श्री दासप्पा) : मेरे माननीय मित्र को चाहे जहां से जानकारी मिली हो, रेलवे को ऐसी कोई जानकारी नहीं मिली है। हम केवल इतना ही जानते हैं कि यह मामला गृह मंत्रालय को सौंप दिया गया जिसने इस मामले की पूरी छानबीन की और उसे ऐसी किसी बात का पता नहीं लगा कि किसी ने तोड़फोड़ की हो या कोई घुस आया हो ।

श्री सें० वें० रामस्वामी : क्या मैं यह भी बता दूं कि खनन प्रयोजन के लिए गेलाटीन की कमी को देखते हुए केवल लाभ के उद्देश्य से चोरी की गई थी ।

श्री श० ना० चतुर्वेदी : क्या बाहरी व्यक्ति केवल गैर-रेलवे कर्मचारी ही थे या गैर-भारतीय भी थे ?

अध्यक्ष महोदय : यह वह पहले ही बता चुके हैं ।

अखिल भारतीय सहकारी प्रशिक्षण संस्था, बम्बई

+

*२६०. { श्री बी० चं० शर्मा :
श्री महेश्वर नायक :

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

(क) क्या बम्बई में एक अखिल भारतीय सहकारी प्रशिक्षण संस्था स्थापित करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्ताव तथा प्रशिक्षण कार्यक्रम की मोटी रूपरेखा क्या है ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री श्यामधर मिश्र): (क) जी हां, एक उपभोक्ता कारोबार प्रबन्ध प्रशिक्षण संस्था बम्बई में खोलने का विचार है।

(ख) कारोबार प्रबन्ध में थोक भंडारों के कार्यपालक अधिकारियों तथा अन्य प्रमुख कर्मचारियों को प्रशिक्षण देना इस संस्था का उद्देश्य है ताकि वे लोग अधिक कुशलता से अपने कर्तव्य निभायें। पाठ्यक्रम में इन लोगों को अधिक मात्रा में खरीद करने, मूल्य लगाने, दुकान सजाने, विज्ञापन देने, सार्वजनिक सम्पर्कों, कर्मचारी प्रबन्ध आदि के तरीकों से अवगत कराया जायेगा। सफल वाणिज्यिक सार्थों में इन पहलुओं के व्यावहारिक प्रशिक्षण तथा व्यापार गृहों के अनुभवी कार्यपालकों द्वारा वार्ताओं की भी व्यवस्था की जायेगी।

श्री दी० चं० शर्मा : क्या इससे सहकारी आन्दोलन पर सरकार का नियंत्रण अधिक हो जायेगा या इससे कर्मचारियों का सहकारी आन्दोलन पर अधिकार और प्रभुत्व कम हो जायेगा ?

श्री श्यामधर मिश्र : वास्तव में इस कार्यवाही से इस आन्दोलन पर से कर्मचारियों का प्रभुत्व पूरी तरह से समाप्त हो जायेगा और उसका यह मतलब भी होगा कि गैर-सरकारी कर्मचारियों का प्रभाव सुदृढ़ हो जायेगा क्योंकि इस संस्था में थोक भंडारों के गैर-सरकारी कर्मचारियों को प्रशिक्षण दिया जायेगा।

श्री दी० चं० शर्मा : जो गैर-सरकारी कर्मचारी प्रशिक्षण के लिए वहां जायेंगे क्या उन्हें सरकार द्वारा समर्थित सहकारी कर्मचारियों में शामिल कर लिया जायेगा या वे इस प्रशिक्षण के बाद भी गैर-सरकारी कर्मचारी ही बन रहेंगे ?

श्री श्यामधर मिश्र : वे सहकारी कर्मचारी होंगे। उन्हें सहकारी थोक भंडारों में रख लिया जायगा। उन्हें सरकारी नौकरी में नहीं रखा जायगा।

श्री पें० वेंकटसुब्बया : क्या ये व्यक्ति देश में उन उन सहकारी भंडारों द्वारा चुने जायेंगे और प्रशिक्षण के लिए भेजे जायेंगे या सरकार खुद उनको चुनकर प्रशिक्षण के लिए भेजेगी ?

श्री श्यामधर मिश्र : चुनाव स्वतः भंडार करेंगे और प्रबन्धशाला उन्हें प्रशिक्षित करेगी।

श्री भट्टेश्वर नायक : इस समय सभी राज्यों में अपनी-अपनी सहकारी प्रशिक्षण शालाएं हैं। अब अखिल भारतीय सहकारी प्रशिक्षण शाला से क्या अतिरिक्त लाभ होगा और जो लाभ होगा क्या वह उस खर्च के अनुरूप होगा जो इस प्रशिक्षण शाला पर संभवतः किया जायेगा ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्री (श्री सु० कु० डे) : इस प्रबन्ध संस्था के उद्देश्य के संबंध में शायद कुछ गलतफहमी है। इसका सहकारिता से कोई संबंध नहीं है, उद्देश्य यह है कि जो संस्थाएं स्थापित की जा रही हैं उन्हें चलाने के लिए कर्मचारियों को फुटकर और थोक व्यापार का अनुभव कराया जाये।

श्री रामसहाय पाण्डेय : एक बार में कितने कर्मचारियों को प्रशिक्षण दिया जायेगा ?

श्री श्यामधर मिश्र : ३० से ५० तक।

श्री बसुमतारी : इस शाला के लिए बम्बई को क्यों चुना गया है।

श्री सु० कु० डे : क्योंकि शायद वह सबसे बड़ा व्यापारिक केन्द्र है और वहां गैर-सरकारी क्षेत्र तथा व्यापार के अन्य क्षेत्रों से विशेषज्ञ प्राप्त हो सकते हैं ?

श्री त्यागी : इस संस्था की पूंजीगत लागत और उसका आवर्तक व्यय कितना होगा ? क्या इस प्रशिक्षण के बजाय गैर-तकनीकी काम के संबंध में पुस्तिकाएं देकर प्रयोजन पूरा नहीं किया जा सकता ?

श्री सु० कु० डे : आजकल प्रबन्ध बहुत पेचीदा काम है और यदि इन सहकारी संस्थाओं को गैर-सरकारी व्यापार के साथ मुकाबला करना है तो हमें इन कर्मचारियों को विशेष अनुभव दिलाना होगा।

श्री त्यागी : इस संस्था की पूंजी लागत और आवर्तक व्यय कितना होगा ?

श्री श्यामधर मिश्र : अनुमान है कि हमें बम्बई सरकार से २४ फ्लैट मिल जायेंगे जिसके बारे में बातचीत चल रही है। इन इमारतों का किराया लगभग ४००० से ५००० रुपया संभवतः होगा। पूंजी लागत के बारे में, हम बम्बई में ही एक इमारत बनाने का विचार कर रहे हैं। कीमत के बारे में हमने कोई फैसला नहीं किया है। वह ५ से १० लाख हो सकता है।

श्री श्यामलाल सराफ : क्या इस प्रशिक्षण शाला में थोक व्यापार के लोगों को प्रशिक्षण दिया जायेगा जिससे छोटी सहकारी उपभोक्ता समितियों को प्रशिक्षित कर्मचारी उपलब्ध किये जा सकें ?

श्री श्यामधर मिश्र : वास्तव में यह संस्था थोक भंडारों में काम करने वाले प्रबन्धकों और अन्य कर्मचारियों को प्रशिक्षण देगी। उनकी संख्या बढ़ती जा रही है। अनुमान है कि यहां पर दूसरी समितियों के लिए अन्य प्रकार के कर्मचारियों को प्रशिक्षण नहीं दिया जायेगा। अन्य समितियों के लिए प्रशिक्षण की व्यवस्था अन्यत्र, दूसरे राज्यों में की जा रही है।

डा० मा० श्री अणे : यह संस्था चालू करने के लिए बंबई राज्य को ही क्यों चुना गया ? जब संपूर्ण देश को इसके अन्तर्गत लाना है तब उसके लिए एक केन्द्रीय स्थान क्यों न रखा जाये ?

अध्यक्ष महोदय : इसका उत्तर वह पहले ही दे चुके हैं।

“ब्रिटेन में भूख से छुटकारा” आन्दोलन

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

(क) क्या सरकार को जानकारी है कि हाल में ही ‘भूख से छुटकारा’ आन्दोलन की ब्रिटेन की समिति द्वारा समस्त ब्रिटेन में भारतीयों के फोटोग्राफ्स का प्रदर्शन किया गया था ;

(ख) क्या यह सच है कि इन फोटो में भारतीयों को भूखा तथा नंगा दिखाया गया है ; और

(ग) क्या सरकार ने इस सिलसिले में भारत का दौरा करने के लिये ब्रिटिश पत्रकारों तथा कैमरामेनों के दल को सुविधायें दी थीं ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्री के सभा सचिव (श्री शिन्दे) : (क) सरकार ने समाचारपत्रों में ऐसे कुछ फोटोग्राफ्स देखे हैं।

(ख) ऐसा प्रतीत होता है कि ये फोटोग्राफ्स आहारपोषण की कमी तथा त्रुटियों की मात्रा दिखाने के लिये हैं।

(ग) ब्रिटिश पत्रकारों का दल 'भूख से छुटकारा' आन्दोलन की ब्रिटेन की समिति की ओर से भारत आया था और उसी समिति द्वारा सारा खर्च किया गया था। भारत सरकार द्वारा दल को कोई विशेष सुविधायें नहीं दी गई थीं। मित्र देशों से आने वालों के प्रति जो सामान्य शिष्टाचार दिखाया जाता है केवल उतना ही किया गया था।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या सरकार का ध्यान आब्जर्वर और एक्सप्रेस जैसे ब्रिटिश अखबारों में छपी हुई उन खबरों की ओर दिलाया गया है जिनमें भारतीयों के चित्रों को दयनीय बताते हुए यह कहा गया है कि उनकी अपनी सरकार भी उनकी देखभाल नहीं कर सकती ? क्या सरकार इसे आपत्तिजनक समझती है या नहीं ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अ० म० थामस) : ऐसी बात नहीं है। वास्तव में, 'भूख से छुटकारा' ब्रिटिश आन्दोलन का विकसित तथा अविकसित देशों के लिए एकसा उद्देश्य है और खाद्य तथा कृषि संगठन ने इस को आरम्भ किया है और उसी के सुझाव से ८० से अधिक देशों में विभिन्न समितियां कायम की गयी हैं और वे आन्दोलन को अपना रहे हैं। हमारे अपने देश में भी 'भूख से छुटकारा' आन्दोलन चल रहा है और हमारे कुछ प्रचारात्मक कार्य भी हैं। उसे अन्य किसी दृष्टिकोण से देखना उपयुक्त नहीं होगा।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : माननीय मंत्री ने अभी जो कुछ कहा है उसे ध्यान में रखते हुए ब्रिटिश समिति और हमारी सरकार के बीच क्या सम्बन्ध है और इस प्रकार विदेशों में चित्रों के प्रदर्शन से आहारपोषण की कमी दूर करने में वह किस प्रकार हमारी मदद करेंगे ?

श्री अ० म० थामस : ब्रिटिश समिति और हमारी सरकार के बीच कोई राजकीय सम्बन्ध नहीं है। जैसा कि मैं बता चुका हूँ, लगभग ८० से अधिक देशों में ऐसी समितियां हैं और वे यह कार्यक्रम शुरू कर रही हैं। भूख से छुटकारा आन्दोलन संबंधी ब्रिटिश समिति ने विभिन्न देशों की सहायता के लिए कुछ प्रयोजनाएँ स्वीकार की हैं और उन्हीं के अनुसार वह अपने देश से धन इकट्ठा कर रही थी।

श्री स्वैल : क्या मैं यह समझूँ कि विदेशों में भारत का जो चित्र प्रदर्शित किया जा रहा है उससे माननीय मंत्री महोदय संतुष्ट हैं ? यदि नहीं तो विदेशों की जनता को यह समझाने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं कि यह भारत का समूचा चित्र नहीं है।

श्री अ० म० थामस : वास्तव में, उनके प्रचार पर हमारा कोई नियंत्रण नहीं है। वह एक गैर-सरकारी संगठन है और इसलिए उस पर हमारा कोई नियंत्रण नहीं है।

श्री स्वैल : क्या माननीय मंत्री उससे संतुष्ट हैं ?

श्री अ० म० थामस : संतुष्टि का कोई प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा : अब तक इस ब्रिटिश समिति ने इस आन्दोलन के लिए वित्तीय तथा अन्य प्रकार का क्या अंशदान दिया है ?

श्री अ० म० थामस : मुझे नोटिस चाहिये ?

श्री त्यागी : चूंकि इस प्रचार का उद्देश्य खाद्य आदि की निःशुल्क सहायता प्राप्त करना है, क्या सरकार की राय में यह राष्ट्रीय अपमान नहीं है कि भीख मांगने के लिए, दुनिया के सामने हमारी नग्नता और भुखमरी प्रदर्शित की जाय ?

श्री अ० म० थामस : जैसा कि मैं बता चुका हूं इस सरकार का या इस देश का ऐसे गैर-सरकारी संगठनों के प्रचार पर कोई नियंत्रण नहीं है ?

एक माननीय सदस्य : वह उसको रोकती क्यों नहीं ?

श्री त्यागी : माननीय मंत्री ने यह मंजूर किया है कि सरकार ने उसको सहयोग दिया है । इसका मतलब है कि वह भी इसके लिए दोषी है ।

अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री ने अभी बताया है कि सामान्य शिष्टाचार दिखाया गया है ।

श्री अ० म० थामस : श्री त्यागी जैसे वरिष्ठ सदस्य को मालूम होना चाहिये कि अन्य देशों में गैर-सरकारी संगठनों के प्रचार पर हमारा कोई भी नियंत्रण नहीं है ।

डा० रानेन सेन : क्या सरकार ने इस प्रचार के प्राकर विरुद्ध कोई विरोध व्यक्त किया है ?

श्री हरि विष्णु कामत : चूंकि ये चित्र ब्रिटेन में दिखाये गये हैं क्या ब्रिटेन स्थित भारतीय दूतावास ने यह बताकर इस प्रचार का विरोध किया है कि अकाल, भुखमरी और कुपोषण भारत में दो शताब्दियों तक ब्रिटिश साम्राज्यवादी अत्याचार का परिणाम है ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्री (श्री स्वर्ण सिंह) : इस संबंध में मैं यह बताना चाहता हूं कि केवल भारत के चित्र ही नहीं बल्कि दूसरे कई देशों के जहां आहारपोषण की कमी है, चित्र भी दिखाये गये हैं । उन देशों के चित्र भी दिखाये गये हैं जिससे यह बताया जा सके कि वहां आहारपोषण की कमी है । इस तरह आन्दोलनकारी उन अविकसित देशों की सहायता के लिए धन इकट्ठा करना चाहते थे । लेकिन ऐसे मामलों में कभी कभी ऐसा भी होता है कि वे उस देश का ऐसा चित्र प्रदर्शित करते हैं जो उस देश को पूरी तरह पसन्द न हो । लेकिन हमें इस मामले में अत्यधिक भावना प्रधान नहीं होना चाहिये ।

श्री हरि विष्णु कामत : क्या आपने इस प्रचार का खंडन किया है ?

श्री स्वर्ण सिंह : सबसे बुरी बात यह है कि यहां गरीबी है और यदि दूसरे लोग दूसरे देशों में उसे प्रदर्शित करते हैं तो यह नहीं कहा जा सकता कि हम उन्हें ऐसा करने के लिए कहते हैं । इसलिए मैं नहीं समझ पाता कि हम किस प्रकार उस पर गहरी आपत्ति कर सकते हैं । यदि सदन यह चाहे कि हम उनसे कोई मदद न लें तो मैं यह बता सकता हूं कि हमें कोई बहुत सहायता नहीं मिल रही है ।

श्री हरि विष्णु कामत : कम से कम हम तथ्य तो बता सकते हैं ।

श्री ही० ना० मुकर्जी : इन चित्रों के अलावा, आब्जर्वर और एक्सप्रेस जैसे पत्रों में प्रकाशित समाचारों को देखते हुए क्या सरकार भारत के विरुद्ध इस प्रकार के कुत्सित प्रचार की इस कारण उपेक्षा करती है कि इस देश को खाद्य के रूप में कुछ सहायता मिलेगी? क्या इस संबंध में कोई विशेष कदम उठाने का सरकार का विचार नहीं है?

श्री स्वर्ण सिंह : मैं नहीं समझता कि उनका उद्देश्य भारत की निन्दा करना है। मैंने बताया है कि इस प्रकार की दुर्भाग्यपूर्ण परिस्थितियों, जो दूसरे देशों में भी विद्यमान हैं, के चित्र धन इकट्ठा करने के लिए दिखाये गये हैं। मैं नहीं जानता कि हमें क्या खास कार्रवाई करनी चाहिये। हमने उन्हें ऐसा करने के लिए नहीं कहा और न ही हमने उन्हें प्रोत्साहित किया है।

अब ये भावनाएं व्यक्त किये जाने के बाद मुझे विश्वास है कि वे हमारी भावनाओं की ओर ध्यान देंगे और ऐसी कोई बात नहीं करेंगे जिससे उन भावनाओं को ठेस पहुंचे।

श्री रंगा : क्या यह सच नहीं है कि सरकार ने खुद यह मंजूर कर लिया है कि देश में काफी बड़े पैमाने पर आहार की कमी है, भुखमरी है और यदि हां, तो सरकार को इस पर संकोच क्यों होता है कि न केवल १५० साल के ब्रिटिश शासन बल्कि इस सरकार के १६ साल के शासन के कारण भी देश की मौजूदा सचाई के बारे में कुछ परोपकारी संगठन ने चित्रों का प्रदर्शन किया है ?

श्री स्वर्ण सिंह : मैं नहीं समझता कि इसके उत्तर की आवश्यकता है। मुझे कोई संकोच नहीं हो रहा है। सदन के कुछ सदस्यों के इस बारे में बहुत उग्र विचार हैं। मैं ने उसका समर्थन करने का प्रयत्न किया है और प्रोफेसर रंगा अन्य सदस्यों के मन की अपेक्षा मेरे मन से ही अधिक सहमत हैं।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न काल समाप्त हो गया है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

पर्यटन के लिये निगम

*२८२. { श्री भी० प्र० यादव :
श्री बिशनचन्द्र सेठ :
श्री धवन :
श्री वासुदेवन नायर :
श्री मणियंगाडन :

क्या परिवहन मंत्री १६ नवम्बर, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ३३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पर्यटन से सम्बन्धित वाणिज्यिक स्वरूप के कार्यों को करने के लिए एक निगम के निर्माण पर विचार किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके मुख्य कार्य, इसका स्वरूप तथा कार्यक्षेत्र क्या होगा ?

परिवहन मन्त्रालय में नौवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख). यह प्रस्ताव अभी तक सरकार के विचाराधीन है कि पर्यटन सम्बन्धी वाणिज्यिक कार्यकलाप के लिए एक निगम बनाया जाये। आशा है कि जल्दी ही इस सम्बन्ध में फैसला कर लिया जायेगा।

*283. **Shri Vishram Prasad** : Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state :

- (a) whether it is a fact that Government propose to modernise the sugar mills of Uttar Pradesh and also to advance a loan of five crores of rupees for the purpose ;
- (b) whether Government have also constituted a Committee to step up the production of sugar ; and
- (c) if so, the main suggestions and recommendations of this Committee ?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas) : (a) to (c). The U. P. Government had set up a High Power Sugar Industry Advisory Committee for going into the problems of the Sugar Industry in that State. This Committee has submitted a report and a statement giving the main suggestions and recommendations of this Committee is laid on the table of the Sabha [Placed in the Library, See No. LT-2390/64]. One of the recommendations of this Committee relates to rehabilitation and modernisation of sugar mills in U. P. and provision of Rs. 5 crores for financial assistance for this purpose.

कृषि वस्तुओं सम्बन्धी सलाहकार समिति

- *२८६. { श्री नि० रं० लास्कर :
श्री रामचन्द्र उलाका :
श्री सुबोध हंसदा :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री ३ दिसम्बर, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ३३५ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि कृषि वस्तुओं सम्बन्धी सलाहकार समिति की स्थापना के लिये इस बीच क्या कार्यवाही की गई है ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : कृषि वस्तुओं संबंधी सलाहकार समिति की स्थापना के प्रश्न पर अभी कोई निर्णय नहीं किया गया है।

विद्युत् सिगनल उपकरण

*२८८. श्री ईश्वर रेड्डी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या रेलवे बोर्ड विद्युत् सिगनल उपकरण बनाने के लिये एक फैक्टरी स्थापित करने का विचार कर रहा है ;
- (ख) यदि हां, तो फैक्टरी की क्षमता क्या होगी ;
- (ग) क्या किसी विदेशी फर्म का सहयोग प्राप्त किया जा रहा है ; और
- (घ) फैक्टरी कहां स्थापित किये जाने की संभावना है ?

रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खाँ) : (क) जी हाँ ।

(ख) पहले चरण में लगभग १५० लाख रुपये की लागत का उत्पादन करने के लिये ।

(ग) जी हाँ । सहयोग प्राप्त किया जायेगा ।

(घ) सिकन्दराबाद ।

Linking of Narmada and Ganga Rivers

*292. { **Shri Onkar Lal Berwa** :
Shri Subodh Hansda :
Shri P. R. Chakraverti :
Shri S. N. Chaturvedi :

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

(a) whether it is a fact that the Central Government are contemplating to connect Narmada river with the Ganga river ; and

(b) if so, the amount likely to be spent on this scheme ?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport (Shri Raj Bahadur) (a) No, Sir,

(b) Does not arise ;

OUR EXPORT PERMITS

293. **Shri Bade:** Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state :

(a) the basis on which the Gur Export Permits were issued ;

(b) whether in January, 1964 the Indian Sugar Mills Association submitted a four-point proposal in this behalf ;

(c) if so, the broad outlines thereof ; and

(d) the action taken thereon ?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A.M Thomas): (a) Export permits for gur are issued by the exporting States on the basis of the quotas fixed by the Central Government.

(b) No, Sir.

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

पंचायती राज

*२९४. { **श्री विश्वनाथ पाण्डेय** :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्रीमती सावित्री निगम :

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

(क) क्या यह सच है कि संघ सरकार सभी राज्य योजनाओं में पंचायती राज्य क्षेत्र बनाने के संबंध में विचार कर रही है जिससे पंचायती राज संस्थाओं द्वारा क्रियान्वित किये जाने योग्य योजनाएँ उसमें शामिल की जा सकें ; और

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

सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री ब० सू० मूर्ति): (क) चौथी योजना के निमित्त सामुदायिक विकास तथा पंचायती राज के प्रस्ताव बनाने के लिये नियुक्त किये गये कार्यकारी वर्ग ने अपने अन्तरिम प्रतिवेदन में सभी राज्य योजनाओं में पंचायती राज क्षेत्र स्थापित करने और पंचायती राज संस्थाओं द्वारा क्रियान्वित की जा सकने वाली योजनाओं को शामिल करने की सिफारिश की है ।

(ख) राज्य सरकारों से अभी इसके संबंध में औपचारिक रूप से परामर्श नहीं किया गया ।

धान तथा चावल के मूल्य

*२६५. { श्री त्रिविव कुमार चौधरी :
श्री इन्द्रजीत गुप्त :
श्रीमती सावित्री निगम :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री स० मो० बनर्जी :
श्री बालकृष्णन :

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

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश, आसाम, बिहार, मद्रास, उड़ीसा तथा पश्चिम बंगाल राज्य सरकारों ने अत्यावश्यक वस्तु अधिनियम तथा /अथवा भारत प्रतिरक्षा नियम के अधीन अपने अपने राज्यों में आदेश द्वारा धान तथा चावल के मूल्य निर्धारित किये हैं ;

(ख) क्या मूल्यों की दरों के बारे में इन राज्य तथा केन्द्रीय सरकार के बीच आपस में पहले परामर्श हुआ था; और

(ग) क्या संघ सरकार ने घोषित मूल्य अनुसूचित अनुसूचियों का अनुमोदन कर दिया था ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) चावल तथा धान के दाम भारत प्रतिरक्षा नियमों के अन्तर्गत किसी राज्य में निश्चय नहीं किये गये । उड़ीसा तथा बिहार राज्यों में चावल या धान के संविहित दाम नियत नहीं किये गये । चावल के विशिष्ट श्रेणियों के सौदों पर लागू होने वाली अधिकतम नियंत्रित कीमतें केन्द्रीय सरकार द्वारा आन्ध्र प्रदेश, आसाम तथा मद्रास राज्यों के लिये अत्यावश्यक वस्तु अधिनियम के अन्तर्गत नियत की गई है । धान के अधिकतम तथा न्यूनतम मूल्य केन्द्रीय सरकार द्वारा अत्यावश्यक वस्तु अधिनियम के अन्तर्गत आसाम के लिये भी नियत किये गये हैं । ये क्षेत्र समाहार करने की दृष्टि से नियत किये गये हैं । पश्चिम बंगाल सरकार ने चावल तथा धान के अधिकतम दाम नियत किये हैं, जो उत्पादक, मिल वाले, थोक तथा खुदरा व्यापारी द्वारा पश्चिम बंगाल मुनाफा खोरी रोधक अधिनियम, १९५८ के अन्तर्गत लिये जायेंगे ।

(ख) और (ग). उपरोक्त भाग (क) के उत्तर में उल्लिखित राज्यों के मामले में, जिनमें मूल्य संविहित रूप में नियत किये गये हैं, दाम केन्द्रीय सरकार तथा पश्चिम बंगाल को छोड़ कर सम्बद्ध राज्य सरकारों के बीच परामर्श के पश्चात् नियत किये गये थे, पश्चिम बंगाल सरकार संविहित रूप से दाम नियत करने से पूर्व भारत सरकार से परामर्श नहीं कर सकी ।

खतरे की जंजीरें

*२९६. श्री राम हरल्ल यादव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ रेलगाड़ियों में से खतरे की जंजीरें हटा दी गई हैं ;

(ख) यदि हां, तो किन किन तथा कितनी रेलगाड़ियों में से इनको हटाया गया है ;

और

(ग) इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां ।

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [पुस्तकालय में रखा गया ।
देखिये संख्या एल० टी० २३९१/६४]

(ग) खतरे की जंजीरों को हटाना इसलिये आवश्यक समझा गया कि क्योंकि इसका लगा-
तार दुरुपयोग होता रहता था और उसके बुरे प्रभाव होते थे तथा गाड़ियां ठीक समय पर
नहीं चल सकती थी जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को बड़ी परेशानी उठानी पड़ती थी ।

पत्तन आयुक्त, कलकत्ता के अधीन कार्य कर रहे पाकिस्तानी राष्ट्रजन

*२९७. { श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री त्रिदिव कुमार चौधरी :
श्री श० ना० चतुर्वेदी :
डा० रानेन सेन :
श्री दीनेन भट्टाचार्य :
डा० सारादीश राय :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कलकत्ता के पत्तन आयुक्त के अधीन कितने पाकिस्तानी राष्ट्रजन काम कर रहे
हैं ;

(ख) जनवरी १९६३ में उन में से कितने व्यक्तियों ने त्यागपत्र दे दिये थे ;

(ग) कितने त्यागपत्र स्वीकार कर लिये गये ; और

(घ) उन के स्थान पर अन्य व्यक्तियों को नियुक्त करने के लिये क्या प्रबन्ध किए गए
हैं ?

परिवहन मन्त्रालय में नौवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (घ). १९५१ पाकि-
स्तानी राष्ट्रजन १९६४ के आरम्भ में कलकत्ता पत्तन आयुक्त के अधीन काम करते थे । जनवरी
१९६४ के अन्त में उन में से ३५० ने त्यागपत्र दिये । १९ फरवरी, १९६४ तक त्यागपत्रों की
संख्या १०७३ हो गई । पत्तन अधिकारियों ने सभी त्यागपत्र स्वीकार कर लिये हैं । परि-
णाम स्वरूप रिक्त हुए स्थानों पर सामान्य प्रक्रिया के अनुसार भरती की जायगी ।

चीनी विपणन बोर्ड

*२६८. { श्री सं० ब० पाटिल :
श्री दे० जी० नायक :

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

(क) क्या यह सच है कि चीनी के वितरण का काम करने के लिये आगामी मौसम से पहले ही सरकार द्वारा चीनी विपणन बोर्ड स्थापित किये जाने की आशा है ; और

(ख) यदि हां, तो बोर्ड के क्या कृत्य होंगे तथा इसके सदस्य कौन होंगे ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) मामला विचाराधीन है ।

(ख) बोर्ड जब बन जायेगा तो फैक्ट्रियों द्वारा उत्पादित चीनी की देश में वितरण तथा विदेश में निर्यात के लिये भेजने की व्यवस्था करने के लिए उत्तरदायी होगी । जब इसकी स्थापना के बारे में निर्णय हो जायेगा तब इसके सदस्यों आदि के बारे में निर्णय किया जायेगा ।

लाख उद्योग

*२६९. { श्री महेश्वर नायक :
श्री रा० बरभ्रा :

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

(क) क्या सरकार को जानकारी है कि लाख उगाने वाले क्षेत्रों में लाख का उत्पादन बहुत कम हो रहा है ;

(ख) क्या सरकार ने इस कमी के कारणों की जांच की है तथा इस उद्योग को सभी प्रकार से उन्नत करने के संबंध में कार्यवाही की है ; और

(ग) यदि हां, तो क्या परिणाम निकले ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जी हां । पहले वर्ष की तुलना में १९६३-६४ में उत्पादन कम हो गया है ।

(ख) और (ग). जी हां । कम उत्पादन का मुख्य कारण यह है कि लाख के मूल्य गिर गए हैं । स्थिति को ठीक करने के लिए निम्नलिखित कार्य किए गए हैं :—

(१) राज्य व्यापार निगम द्वारा बीज की लाख की खरीद जिससे बीज की लाख का मूल्य स्थिर किए जा सकें ।

(२) बिहार सरकार ने सहकारी लाख विपणन फेडरेशन को वाध्य किया है कि उत्पादकों से लाख खरीदें ।

आशा है कि लाख विपणन फेडरेशन जो काम आरम्भ करने वाला है, इसके द्वारा खरीदारी करने से मूल्यों के सुधरने में सहायता मिलेगी ।

चीनी मिलें

*३००. { श्री हरि विष्णु कामत :
श्री बीनेन भट्टाचार्य :
श्री उ० मिश्र :
डा० रानेन सेन :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १७ दिसम्बर, १९६३ के अतारांकित प्रश्न संख्या १८१८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) क्या ३० जून, १९६३ तक चीनी मिलों की स्थापना के लिए प्राप्त आवेदन पत्रों पर इस बीच विचार कर लिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या ३० जून, १९६३ के बाद प्राप्त किसी आवेदन पर भी सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है ;

(ग) क्या करेली, जिला नरसिंहपुर से और जिला होशंगाबाद, मध्यप्रदेश से दो आवेदन पत्रों पर विचार किया जा रहा है ; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) धान बीज समिति ने ३० जून, १९६३ तक प्राप्त आवेदन पत्रों का परीक्षण पूरा कर लिया है ।

(ख) ३० जून, १९६३ के बाद मिले आवेदन पत्रों का परीक्षण किया जा रहा है ।

(ग) जी, हां ।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता ।

डेरी उद्योग का विकास

*३०१. { श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री मानसिंह पृ० पटेल :
श्री विश्वनाथ पाण्डेय :

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

(क) क्या देश में डेरी उद्योग के विकास के उपायों पर विचार करने के लिये हाल में ही बंगलौर में डेरी विशेषज्ञों का सम्मेलन हुआ था ;

(ख) यदि हां, तो सम्मेलन में व्यक्त किये गये मुख्य विचार तथा सिफारिशें क्या हैं ; और

(ग) इन विचारों के आधार पर सरकार ने क्या निर्णय किये हैं ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जी हां ।

(ख) मुख्य सिफारिशें इस प्रकार हैं जैसे नस्ल सुधारने में अधिक पशु विकास कार्य : (ख) उत्पादन तथा मिश्रित फार्मिंग का विकास ; डेरी विस्तार कार्य का पशु विकास कार्यक्रम से एकीकरण ; डेरी सहकारी समितियों का विकास ; उत्पादन बढ़ाने के लिये डेरी उपकरण निर्माताओं को सहायता ; डेरियों में नियुक्त प्रवीण कर्मचारियों के लिये उपयुक्त थोड़ी अवधि का पाठ्यक्रम

चालू करना ; तथा डेरी के डिप्लोमा तथा डिग्री पाठ्यक्रम में डेरी प्रबन्ध तथा प्रशासन के प्रशिक्षण को बढ़ाना।

(ग) सिफारिशें विचाराधीन हैं।

खाद्यान्नों का आयात

*३०२. श्री श्रीनारायण दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चालू वर्ष में खाद्यान्नों की आवश्यकता के बारे में कोई अनुमान लगाया गया है ;

(ख) क्या इस वर्ष किये जाने वाले आयात के बारे में कोई निर्णय किया गया है ; और

(ग) यदि हां, तो कितने खाद्यान्नों का आयात किये जाने की संभावना है ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जी हां।

(ख) और (ग). जून १९६४ के अन्त तक नीचे लिखी अन्न का आयात किया जायेगा :

गेहूं लगभग २५ लाख टन

चावल लगभग ३.६ लाख टन

खाद्यान्नों का अधिकांश निर्यात पी० एल० ४८० करार के अधीन अमरीका से किया जाता है वर्तमान करार जून १९६४ को समाप्त हो रहा है परन्तु अमरीका सरकार से अनुरोध किया गया है कि करार के अधीन गेहूं का आयात पूरा करने के लिए एक वर्ष और बढ़ा दें। पी० एल० ४८० का नया करार करने का प्रश्न विचाराधीन है।

टिकटों की नई शृंखला

*३०३. { श्री हरि विष्णु कामत :
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :

क्या डाक और तार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार भारत के मानचित्र वाले निष्प्रभ तथा अनाकर्षक डाक टिकटों के स्थान पर टिकटों की कोई नई शृंखला जारी करने का विचार कर रही है ;

(ख) यदि हां, तो कब ; और

(ग) नई शृंखला का डिजायन किस प्रकार का होगा ?

डाक और तार विभाग में उपमन्त्री (श्री भगवती) : (क) यद्यपि वर्तमान शृंखला को निष्प्रभ तथा अनाकर्षक नहीं माना गया है परन्तु इनको बदल कर विभिन्न प्रकार के टिकट परिचालित करने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है।

(ख) आशा है कि नई शृंखला का एक भाग इस वर्ष के उत्तरार्ध में जारी कर दिया जायेगा।

(ग) डिजायन आदि बनाये जा रहे हैं।

बीकानेर में औद्योगिक साइडिंग

५२५. श्री कर्णोसिंह जी : क्या रेलवे मंत्री १६ जून १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ३२१४ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या इस बीच में बीकानेर में औद्योगिक साइडिंग में बिजली लग गई है ; और
(ख) जल सम्भरण के लिए और क्या व्यवस्था की गई है ?

रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) हां ।

(ख) बीकानेर में औद्योगिक साइडिंग में पीने के पानी के संभरण के लिए एक नल लगाया गया है ।

Rajgir as Tourist Centre

526. श्री Sidheshwar Prasad :
श्री Yashpal Singh :

Will the Minister of Transport be pleased to state :

- (a) whether it is a fact that a decision has been taken to develop Rajgir as an international tourist centre and health resort ;
(b) if so, by when and the estimated expenditure to be incurred thereon ;
and
(c) other salient features of this development scheme ?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport (Shri Raj Bahadur) (a) to (b). The Government of Bihar constituted in 1962 the Rajgir Development Committee under the Chairmanship of Shri Morarjibhai R. Desai. The Committee also includes as members the State Chief Minister and Ministers for Tourism, P. W. D., Finance, L.S.G. & Town Planning, Education and a number of other state officials, representatives of Buddhist Organisations and non-officials.

The Rajgir Development Committee has met three times so far and considered various proposals for the overall development of Rajgir. At its third meeting held at Patna on January 4, 1964, the Committee considered a draft Master Plan for the integrated development of Rajgir as a Tourist resort as well as a health centre. The rough cost estimates of these proposals are placed at Rs. 1.93 crores and their implementation is to be taken up in a phased manner.

The Master Plan has not been finalised as yet because detailed plans and estimates are still being worked out.

The proposals envisage establishment of a Shanti Stupa, an International home, a Vipasana (meditation) Centre, construction of shopping Centre, a Spa, a Tourist hostel, clearance of slums.

The State Government have already incurred an expenditure of Rs. 45.00 lakhs on afforestation, landscaping and beautification of areas, roads, paths, parks, and improvement to existing rest houses, monuments, provision of water supply, sewerage and electric supply.

रेल के इंजन डिब्बे और माल डिब्बे

*५२७. श्री हेमराज : क्या रेलवे मंत्री वह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तीसरी पंच वर्षीय योजना काल में तंग लाइन के कितने रेल के इंजन, डिब्बे और माल-डिब्बे आयात करने का विचार है ;

(ख) अब तक ये वस्तुएं कितनी मात्रा में आयात की गयी हैं और विभिन्न खंडों तथा रेलवे सेक्शनों में इन्हें किस प्रकार बांटा गया है ;

(ग) आयोजना काल में देश में कितने रेल के इंजनों, आदि का निर्माण होया ;

(घ) अब कितने रेल के इंजन, डिब्बे और माल-डिब्बे बनाये गये हैं ; और

(ङ) इन्हें किस प्रकार खण्डवार बांटा गया है ?

रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां) : (क)

रेल के इंजन	.	.	.	२५ (डीजल के इंजन) :
डिब्बे	.	.	.	शून्य
माल-डिब्बे	.	.	.	शून्य

(ख) अब तक कोई रेल का इंजन, आदि नहीं आया है। तंग लाइन के डीजल के २५ इंजनों का आर्डर दिया गया है जिन्हें निम्नानुसार बांटा जायेगा :—

उत्तर रेलवे	.	.	.	.	.	१५
दक्षिण पूर्व रेलवे	.	.	.	.	.	१०
(ग) रेल के इंजन	.	.	.	.	.	२७
डिब्बे	.	.	.	.	.	३६०
माल डिब्बे (चौपहिये)	.	.	.	.	.	५८०
(घ) रेल के इंजन	.	.	.	.	.	शून्य
डिब्बे	.	.	.	.	.	१८५
माल डिब्बे	.	.	.	.	.	५२४
(ङ) डिब्बे						
मध्य रेलवे	.	.	.	.	.	७१
उत्तर रेलवे	.	.	.	.	.	६
दक्षिण पूर्व रेलवे	.	.	.	.	.	५३
पश्चिम रेलवे	.	.	.	.	.	५२
						१८५
जोड़	.	.	.	.	.	१८५

माल डिब्बे

	(चौपहिये)।
दक्षिण पूर्व रेलवे	३६८
मध्य रेलवे	७०
पश्चिम रेलवे	५६
	<hr/>
जोड़	५२४
	<hr/>

चीनी का कारखाना मूल्य

५२८. श्री च० का० भट्टाचार्य : क्या स्याद तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १७ अप्रैल, १९६३ से चीनी नियन्त्रण आदेश के मुख्यापन से १८ नवम्बर, १९६३ तक दक्षिण बिहार के चीनी मिलों को एक क्विन्टल का कारखाना मूल्य ६.५० रु० बढ़ाने की अनुमति दी गयी है ;

(ख) क्या इसी अवधि में पश्चिमी बंगाल के चीनी मिलों को एक क्विन्टल का कारखाना मूल्य ५.३० रु० बढ़ाने की अनुमति दी गयी है ; और

(ग) इस भेद भाव पूर्ण व्यवहार का क्या कारण है ?

स्याद तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) दक्षिण बिहार में चीनी का कारखाना-मूल्य, जो १७ अप्रैल, १९६३ को १०६.८५ रु० प्रति क्विन्टल निर्धारित किया गया था, १८ नवम्बर, १९६३ को बढ़ाकर १२२ रु० प्रति क्विन्टल कर दिया गया है।

(ख) जी हां।

(ग) दक्षिण बिहार के कारखानों का उचित कारखाना-मूल्य, जिसकी गणना प्रशुल्क आयोग के सिद्धांत और चीनी की प्राप्ति के अनुमानों और इसमें लगे समय के आधार पर की गयी है ; पश्चिमी बंगाल के मूल्य से अधिक है।

पोर्टब्लेयर के लिये जलाने की लकड़ी

५२९. श्री अ० सि० सहगल : क्या स्याद तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अन्दमान द्वीप समूह के पोर्ट ब्लेयर स्थित बन विभाग ने पोर्ट ब्लेयर के नगरपालिका क्षेत्र में जनता को जलाने की लकड़ी किस कीमत पर देने का ठेका दिया है ?

स्याद तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : जनता को जलाने की लकड़ी देने का जो ठेका दिया गया है, उसके अनुसार पोर्ट ब्लेयर के नगरपालिका क्षेत्र के लोगों को जंगली घाट, अबेरदीन और हड्डों के डिपो से काम की लकड़ी और जंगल की लकड़ी क्रमानुसार ४५ रु० और ३४ रु० प्रति कार्ड मिलेगी। यदि खरीदार कम से कम आधा कार्ड लकड़ी एक सा खरीदें तो लकड़ी उसके मकान पर पहुंचा दी जायेगी और डिपो से उपभोक्ता क घर तक लकड़ी ले जाने का व्यय नहीं लिया जायेगा।

केरल में डाक और तार कर्मचारियों के लिये मकान

५३०. { श्री अ० ब० राघवन् :
श्री पोट्टे काट्ट :

क्या डाक और तार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल राज्य में कितने डाक और तार कर्मचारियों को सरकारी मकान दिये गये हैं ;
और

(ख) १९६२-६३ में इस कार्य के लिए कितनी राशि नियत की गयी थी और उसमें से वास्तव में कितनी रकम खर्च हुई ?

डाक और तार विभाग में उपमन्त्री (श्री भगवती) : (क) ५७७ ।

(ख) (१) १९६२-६३ में नियत की गयी रकम ३८,३८३ रु०

(२) वास्तव में खर्च हुई रकम ३७,२०८ रु०

केरल में पश्चिमी तट सड़क

५३१. { श्री अ० ब० राघवन् :
श्री पोट्टे काट्ट :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल में पश्चिमी तट सड़क पर अभी और कितने पुल पूरे होने हैं ;

(ख) क्या पुलों के अनुमान बन गये और पूरे हो गये हैं ; और

(ग) सड़क को पूरा करने में कितना समय लगेगा ?

परिवहन मन्त्रालय में नौवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) : (क) २३ ।

(ख) उपरोक्त प्रश्न-भाग (क) में उल्लिखित २३ पुलों में से १४ पुलों के अनुमान तैयार हो गये हैं और स्वीकार हो गये हैं। इनमें १३ पुलों पर काम हो रहा है और चौदहवें पुल पर निर्माण-कार्य आरम्भ होगा। बाकी पुलों के काम के अनुमान तैयार हो रहे हैं।

(ग) पश्चिमी तट सड़क पर आजकल २३.१५ करोड़ रुपया व्यय होने का अनुमान है जबकि पहले १०.५४ करोड़ रुपया व्यय होने का अनुमान था। लागत बढ़ने का आंशिक कारण यह है कि आम तौर पर कीमतें बढ़ गई हैं और आंशिक कारण यह है कि सड़क को गोआ में से होकर निकालने का निश्चय किया गया है। सड़क के लिए तीसरी पंचवर्षीय योजना में ७.५० करोड़ रुपया की व्यवस्था की गयी है जो परियोजना की बढ़ी हुई कीमत को पूरा करने के लिए काफी नहीं है। संकट कालीन स्थिति के फलस्वरूप संभव है कि तीसरी पंचवर्षीय योजना में इस कार्य के लिए और रकम न दी जा सके। इन कारणों से सारी पश्चिमी तट सड़क तीसरी पंचवर्षीय योजना-काल में पूरी न होगी जैसा कि पहले विचार था। अतः कुछ काम चौथी आयोजना में शामिल करना होगा।

रेलवे के इंजीनियर

५३२. श्री सिद्दिया : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में प्रत्येक रेलवे खण्ड में कितने इंजीनियर कार्मिक अधिकारियों के रूप में काम कर रहे हैं ;

- (ख) क्या यह सच है कि उनकी तकनीकी योग्यता का प्रयोग नहीं किया जा रहा है ;
- (ग) क्या उनकी सेवा को अतकनीकी से बदल कर तकनीकी बनाने का विचार है ;
- (घ) यदि हां, तो वह कब लागू किया जायेगा ; और
- (ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खाँ) : (क) पश्चिम रेलवे में तीन और उत्तर और उत्तरपूर्व रेलवे में एक एक ।

- (ख) नहीं ।
- (ग) नहीं ।
- (घ) प्रश्न ही नहीं उठता ।
- (ङ) सभी विभागों के अधिकारियों के लिए आवश्यक है कि उन्हें संस्थापन-कार्य का महत्वपूर्ण अनुभव हो ताकि वे अपने अधीनस्थ कर्मचारियों की समस्याओं को कुशलतापूर्वक हल कर सकें ।

नंजनगूड-चामराज नगर रेलवे लाइन

५३३. श्री सिद्ध्या : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण रेलवे की नंजनगूड-चामराजनगर रेलवे लाइन को मैसूर सरकार से ले लिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो कब से ; और

(ग) मैसूर सरकार ने कितना मुआवजा मांगा है और संघ सरकार ने वास्तव में कितनी रकम दी है ?

रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) से (ग). १-४-१९६४ से नंजनगूड-चामराजनगर रेलवे लाइन को मैसूर सरकार से लेने का निश्चय किया गया है और मुआवजे या मूल्य के रूप में ४.८८ लाख रुपये दिये जायेंगे ।

जिन स्थानीय निकायों की ओर से मैसूर सरकार ने बातचीत की थी, उन्होंने कोई विशेषरूप से कोई मुआवजा नहीं मांगा, परन्तु वे चाहते थे कि आदायगी सम्पत्तियों के वर्तमान बाजार मूल्यों के अनुसार हों ।

दोनों सरकारों के बीच बात-चीत द्वारा फैसला हो गया जो लाइन की वर्तमान हिसित कीमत के आधार पर था और इसके अनुसार संघ सरकार को १२.२२ लाख रु० के मूल पूंजीगत परिव्यय के लिए ४.८८ लाख रुपये देने होंगे । ये सम्पत्तियां ३६ साल पहले बनाई गयी थी और इनका किताबों में यही मूल्य दिया हुआ है । १९६४-६५ के रेलवे बजट संबंधी व्याख्यात्मक ज्ञापन के पृष्ठ ३५ पर ४.८८ लाख रु० के मूल्य का विशिष्ट उल्लेख है ।

नंजनगूड और चामराजनगर के बीच लाइन

५३४. श्री सिद्ध्या : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण रेलवे के नंजनगूड और चामराजनगर के बीच लाइन को अच्छा बनाने के लिए क्या कार्यवाही की गयी है या करने का विचार है ; और

(ख) कुल कितना व्यय होने का अनुमान है ?

रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) आजकल नजंनगूड—टाऊन चामराजनगर लाइन पर मैसूर सरकार का स्वामित्व है। परन्तु रेलवे बोर्ड ने यह निश्चय किया है कि इस लाइन को १-४-१९६४ से खरीद लिया जाय।

इस सेक्शन की लाइन को सुधारने के लिए दक्षिण रेलवे से कहा गया है कि वह योजना बनाये।

(ख) सुधारने के अनुमान अभी निश्चित नहीं हुए हैं।

कावेरी नदी पर पुल

५३५. श्री सिद्ध्या : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नजंनगूड—चामराजनगर लाइन पर मैसूर में नजंनगूड के पास कावेरी नदी पर कोई नया रेलवे पुल बनाने का प्रस्ताव है, और

(ख) यदि हां, तो इसका क्या व्यौरा है ?

रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख) शायद माननीय सदस्य काबीनी नदी के पुल का उल्लेख कर रहे हैं। यह नदी कावेरी नदी की सहायक है और नजंनगूड टाऊन के पास से जाती है। यह सड़क-व-रेलवे पुल है। राज्य सरकार का विचार नदी पर सड़क का नया पुल बनाने का है। आजकल इस नदी पर रेल का नया पुल बनाने का कोई विचार नहीं है।

माल-डिब्बा निर्माण कारखाना

५३६. श्री सिद्ध्या : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में माल डिब्बा बनाने का कोई कारखाना खोलने का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो इसका क्या व्यौरा है ; और

(ग) क्या यह कारखाना मैसूर नगर में होगा जहां सभी आवश्यक वस्तुएँ उपलब्ध हैं ?

रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां।

(ख) माल डिब्बा बनाने का कारखाना खोलने का प्रस्ताव है जिसमें रेलवे मन्त्रालय के अधीन विभागीय उत्पादन यूनिट के रूप में २०,००० माल डिब्बे (चौपहिये) प्रति वर्ष बनाये जा सकेंगे।

(ग) प्रस्तावित कारखाने का स्थान अभी निश्चित नहीं हुआ है, परन्तु यह कारखाना ऐसे स्थान पर होगा जहां बड़ी और छोटी दोनों लाइनें हों।

Railway Line from Shahganj to Gorakhpur

537. { Shri Vishram Prasad :
Shri Yashpal Singh:

Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Patel Committee suggested the conversion of metre gauge line from Shahganj to Gorakhpur (N.E.R.) into broad gauge under the plan for the development of four districts in Eastern U. P.;

- (b) if so, the time required for its conversion ; and
(c) the estimate of the expenditure ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy) : (a) The Patel Committee which was appointed by the Planning Commission, has submitted their report to the Commission. No communications in respect of their recommendations have been received in this Ministry so far.

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

गांवों में सार्वजनिक भूमि का विकास

५३८. श्री भागवत झा आजाद : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब सरकार ने गांवों में सार्वजनिक भूमि का कृषि कार्यों के लिये विकास करने के लिये ट्रेक्टरों के अधिक आवंटन के लिये कहा है ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर केन्द्रीय सरकार ने क्या फैसला किया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) पंजाब सरकार ने १२०० से १५०० तक ट्रेक्टर मांगे हैं।

(ख) केन्द्रीय सरकार ने वर्ष १९६४ में १००० ट्रेक्टरों के संभरण व्यवस्था कर देने को कहा है।

नेपाल का डाक तथा तार घर

५३९. श्री भागवत झा आजाद :
श्री विभूति मिश्र :
श्री विश्राम प्रसाद :
श्री रा० गि० दुबे :
श्री मोहन स्वरूप :
श्री बी० चं० शर्मा :
श्री बिशन चन्द्र सेठ :
श्री भी० प्र० यादव :
श्री धवन :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्रीमती सावित्री निगम :

क्या डाक और तार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या नेपाल सरकार ने बाह्य विश्व के साथ अपना निजी डाक और तार सम्पर्क बनाने की योजना बनायी है ; और

(ख) क्या भारत सरकार नेपाल में राजदूतावास डाक और तार घर को बन्द करने को सहमत हो गयी है ?

डाक और तार विभाग में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) बीमा शुदा पत्रों और पार्सलों को छोड़ कर नेपाल का डाक विभाग बाह्य विश्व से सभी रजिस्टर्ड या गैर-रजिस्टर्ड डाक का काम संभाल रहा है। यह पता नहीं है कि नेपाल का डाक और तार प्रशासन समस्त कार्य कब तक संभाल सकेगा।

(ख) नेपाल से भारतीय दूतावात डाक और तार घर को हटाने के प्रश्न पर भारत और नेपाल की सरकारों के बीच बातचीत चल रही है और इस मामले में अन्तिम रूप से अभी कोई समझौता नहीं हो पाया है।

भाखड़ा और नंगल में रेस्टोरेन्ट

५४०. { श्री बिशन चन्द्र सेठ :
श्री भी० प्र० यादव :
श्री धवन :
श्री यशपाल सिंह :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री सुधांशु दास :
श्री महेश्वर नायक :
श्री द्वारका दास मंत्री :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार का विचार भाखड़ा और नंगल में पर्यटकों के लिये एक कैफेटेरिया और रेस्टोरेन्ट बनाने का है,
(ख) यदि हां, तो इसमें कितना धन व्यय होगा;
(ग) यह धन केन्द्रीय सरकार खर्च करेगी या राज्य सरकार; और
(घ) पर्यटकों को भाखड़ा बांध के दौरे के लिये सुविधाएँ देने के लिये क्या उपाय किये गये हैं ?

परिवहन मंत्रालय में नौबहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ख). पर्यटन के विकास के लिये तीसरी योजना में गोविन्दसागर (भाखड़ा) और नंगल में पर्यटकों को सुविधायें देने के लिये १५ लाख रुपये का उपबन्ध किया गया है। इस योजना पर केन्द्रीय सरकार धन व्यय करेगी।

भाखड़ा बांध प्रशासन के अनुरोध पर केन्द्रीय स्वास्थ्य मंत्रालय के कस्बा तथा नगर आयोजन संगठन ने गोविन्दसागर में पर्यटन के विकास और मनोरंजन सुविधाओं के बारे में एक विस्तृत प्रतिवेदन तैयार किया। केन्द्रीय सरकार की उपरोक्त योजना को इस प्रतिवेदन की सिफारिशों के अनुसार क्रियान्वित किया जा रहा है और इसमें निम्नलिखित सुविधाएं दी जायेंगी:—

- (१) रेस्टोरेन्ट—एंव—कैफेटेरिया।
- (२) पर्यटक होस्टल जिसमें २४ शय्याएं होंगी।
- (३) क्रीडांगन, नौका-विहार और मछली पकड़ना सम्बन्धी सुविधाएं।

यह तै हुआ है कि रेस्टोरन्ट-एवं-कैफेटेरिया और पर्यटक होस्टल का निर्माण-काब भाखड़ा बांध प्रशासन को सौंपा जाय। रेस्टोरन्ट पर ३.५० लाख रुपये व्यय होने का अनुसाइ और इसका निर्माण कार्य शीघ्र हो आरम्भ हो जायेगा।

पंजाब सरकार की भी, शिक्षा विभाग में खेलकूद और युवक कल्याण कार्यक्रम के अन्तर्गत एक नौका-विहार क्लब स्थापित करने की एक योजना है।

पंजाब सरकार ने नंगल में पर्यटक सूचना कार्यालय खोल दिया है। भाखड़ा बांध प्रशासन का नंगल स्थित जन-सम्पर्क कार्यालय भी भाखड़ा जाने वाले पर्यटकों की सहायता करता है।

नंगल में पर्याप्त आवास सुविधाओं की पहले ही व्यवस्था की जा चुकी है। दिल्ली और चंडीगढ़ से नंगल और भाखड़ा को जाने वाली नियमित बस और रेलगाड़ी सेवाएँ हैं।

हिमाचल प्रदेश सरकार गोविन्दसागर में अन्तर्देशीय जल परिवहन सुविधाओं का विकास करने की एक योजना पर विचार कर रही है। नौका-विहार सुविधा की व्यवस्था को इस योजना से मिलाया जा रहा है।

INDIAN CENTRAL JUTE COMMITTEE

541. { Shri Bibhuti Misra :
Shri Mohan Swarup :
Shri Onkar Lal Berwa :

Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state :

- (a) whether it is a fact that the Agricultural Research Sub-committee has recommended introduction of schemes of an experimental nature in the fourteen jute-growing districts of the country ;
- (b) if so, the objects of the schemes, ; and
- (c) the districts in which the same will be introduced ?

The Ministry of Stste in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) Yes.

- (b) The object of the scheme is to educate the jute cultivators in the use of improved seeds, fertilisers, plant protection measures, better cultural practices and retting by organising demonstrations.
- (c) The scheme is proposed to be taken up in the first instance in five out of 14 jute growing districts, namely Nadia, Murishidabad and West Dinajpur in West Bengal and Purnea and Saharsa in Bihar, which have a low per-acre yield and produce fibre of poor quality.

फिश फर्टिलाइजर

५४२. श्रीमती सावित्री निगम : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने फिश फर्टिलाइजर और फिश पेस्ट का ढोरों और मुर्गियों के लिये एक बहुत पोषक खाद्य के रूप में लोकप्रिय बनाने के लिये कोई कार्यवाही की है ; और

(ख) वर्ष १९६२-६३ में भारत ने कितनी मात्रा में फिश पेस्ट और फिश फर्टिलाइजर का निर्यात किया?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) फिश फर्टिलाइजर (मील) भारत में पहले ही ढोरों और मृगियों के लिये भोजन के रूप में लोकप्रिय है। विभिन्न प्रकार के फिश पेस्ट तैयार करने के बारे में प्रयोग किये जा रहे हैं और इसके पर्याप्त मात्रा में उत्पादन के बाद इसको लोकप्रिय बनाने के प्रश्न पर विचार किया जायेगा।

(ख) भारत से फिश पेस्ट का कोई निर्यात नहीं किया जा रहा है; वर्ष १९६२-६३ में भारत ने ६५,७८७ रुपये के मूल्य का २०७ टन फिश फर्टिलाइजर (मील) निर्यात किया :

रेलवे गार्ड परामर्शदाता समिति

५४३. भीमती सावित्री निगम : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अखिल भारतीय रेलवे गार्ड परामर्शदाता समिति ने अच्छी सेवा की शर्तों और उच्च वेतन-स्तर की मांग की है ; और

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

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) सरकार को कुछ पत्रों के बारे में सूचना मिली है जिन्हें बताया गया है कि ये अखिल भारत रेलवे गार्ड परामर्शदाता समिति से आये हैं।

(ख) गैर-मान्यता प्राप्त वर्ग संघों से प्राप्त अभ्यावदनों पर कोई कार्यवाही नहीं की जाती। तथापि, इस मामले में जो बातें उठायी गयी हैं, उन पर सरकार विचार कर रही है।

मयूरभंज लाइट रेलवे

५४४. श्री गो० महन्ती : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मयूरभंज (उड़ीसा) लाइट रेलवे (दक्षिण-पूर्व) के सुधार की परियोजना में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : इस समय मयूरभंज (उड़ीसा) छोटी लाइन के सुधार की कोई बड़ी योजना नहीं है।

केरल में राष्ट्रीय राजपथ

५४५. { श्री वारियर :
श्री वासुदेवन नायर :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तृतीय योजना-काल में केरल में राष्ट्रीय राजपथ के निर्माण में अब तक कितनी प्रगति हुई है ;

(ख) इस बारे में अब तक कुल कितना व्यय किया गया है ; और

(ग) यह कार्य कब तक पूरा होगा ?

परिवहन मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) तृतीय योजना-काल में २० मील लम्बे राष्ट्रीय राजपथ का सुधार किया गया है और काफी मात्रा में डामर डालने का काम पूरा हो गया है। चार पुल (जिनमें दो ऊपरी पुल शामिल हैं) भी बन कर पूरे हो गए हैं और उनको यातायात के लिए खोल दिया गया है।

(ख) चालू योजना की अवधि में ५५ लाख रुपए।

(ग) जारी हुए काम को तृतीय योजना काल के भीतर ही पूरा करने की आशा है।

आंध्र प्रदेश में रेलवे लाइनें

५४६. श्री ईश्वर रेड्डी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में आंध्र प्रदेश में नई लाइनों के बिछाए जाने के लिये राज्य सरकार ने क्या प्रस्ताव भेजे हैं ; और

(ख) राज्य सरकार ने जिन लाइनों का सुझाव दिया है, उनमें से कौन कौन सी लाइनों को चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में शामिल किए जाने की भावना है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) आंध्र प्रदेश सरकार ने चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में निम्नलिखित नई रेलवे लाइनों को शामिल किए जाने की सिफारिश की है :

(१) बरास्ता नागार्जुनसागर अंगोल से हैदराबाद तक बड़ी लाइन जिसे बाद में एक बड़ी लाइनें द्वारा अदीलाबाद जिले में सिरपूर कागजनगर तक बढ़ाया जाएगा।

(२) बरास्ता भद्रचलम, कोठागुडम से विशाखापटनम तक बड़ी लाइन और भद्रचलम और बस्तर जिला, मध्य प्रदेश में बैलाडिल्ला के बीच भी एक लाइन।

(३) बरास्ता श्रीरामनगर, नालगोंडा और खम्माम, रायचूर से कोठागुडम तक एक मीटर गेज लाइन और मचेरलर तक एक शाखा लाइन।

(४) रामगुंडम से निजामाबाद तक एक बड़ी लाइन।

(५) (क) नेल्लोर से मीटुकुर तक बड़ी लाइन।

(ख) बरास्ता मीटुकुर, कडप्पा, पिल्लेस और पकाला, ननदियाल से कठयदी तक बड़ी लाइन।

(६) बरास्ता, मचेरला, काजीपेट और नेल्लोर के बीच।

(ख) चतुर्थ योजना में नई लाइनों के निर्माण के बारे में अभी किसी प्रस्ताव पर कोई विचार नहीं किया गया है।

मिट्टी संरक्षण तेल

५४७. श्री कर्णी सिंहजी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार का ध्यान समाचार-पत्रों में प्रकाशित इस समाचार की ओर आकृष्ट किया गया है कि हाल में किए गए अनुसंधानों से पता लगा है कि पेट्रोलियम उत्पादों से रेत को दबाने में सहायता मिलती है और मिट्टी संरक्षण तेल का इस्तेमाल कर रेगिस्तान में वन लगाए जा सकते हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : यह समझा जाता है कि शायद भारत की एस्सो आयल कम्पनी द्वारा राजस्थान में एक विशेष प्रकार का तेल छिड़क कर रेत को दबा देने के लिए किए गए प्रयोगों का जिक्र किया गया है। ये प्रयोग केन्द्रीय एरिड जोन रिसर्च इंस्टीट्यूट जोधपुर के पर्यवेक्षण में किए गये। तेल छिड़कने पर लगभग ७५० रुपए प्रति एकड़ लागत आयी। अधिक लागत को देखते हुए रेत दबा देने के इस तरीके को इस देश में बहुत सीमित मात्रा में प्रयोग का समझा जाता है।

राष्ट्रीय सामुदायिक विकास संस्था

५४८. { श्री श० ना० चतुर्वेदी :
श्री विश्वनाथ पाण्डेय :
श्री राम हरख यादव :

क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार ने राष्ट्रीय सामुदायिक विकास संस्था को किन कारणों से मसूरी से हैदराबाद स्थानान्तरित कर रही है ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० सू० मूति) : कारण ये हैं:—

- (१) मसूरी में सामुदायिक विकास कार्यकर्त्ताओं के लिये ग्राम कार्य और निम्न स्तरीय प्रशिक्षण संस्थाओं के साथ अच्छे संबंध बनाने की सुविधाएं नहीं हैं। इस कार्य के लिए हैदराबाद मध्यवर्ती स्थान पर और ठीक से स्थित है।
- (२) मसूरी की जलवायु में एक वर्ष में पांच महीनों तक अनुस्थिति ज्ञान पाठ्यक्रमों का संचालन नहीं हो सकता। बाकी महीनों में किए गए पाठ्यक्रमों में भाग लेने वालों ने खराब मौसम के बारे में शिकायतें की हैं। इसके अतिरिक्त, मसूरी के दक्षिणी राज्यों के बहुत दूर होने से, इन राज्यों से आने वाले अफसरों के बारे में यात्रा भत्ता बहुत अधिक बैठता है।

केरल में भांडागार

५४९. श्री मणियंगाडन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) केन्द्रीय भांडागार निगम ने केरल में अब तक कितने भांडागार बनाए हैं ;
- (ख) जिन स्थानों पर ये भांडागार बनाए गए हैं, उनके नाम क्या हैं ;
- (ग) केरल राज्य भांडागार निगम ने कितने भांडागार बनाए हैं ; और
- (घ) ये किन स्थानों पर बनाए गये हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० स० थामस) : (क) एक।

(ख) कोचीन।

(ग) पांच।

- (घ) १. कन्हानगाड
२. मुथलमाडा
३. थोडुपुज्हा
४. थाकोझी
५. नेदुमनागाड

MODEL FARM

550. Shri Onkar Lal Berwa : Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state :

- (a) whether it is a fact that a model farm is being established in Jullundur ;
 (b) if so, whether Government have decided to give one thousand tractors to this farm ;
 (c) the terms and conditions thereof ; and
 (d) the number of farms which have been supplied with tractors by Government and the number of tractors supplied to each farm ?

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) No such farm is being established by the Government of India.

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

(d) The Government of India have not supplied any tractor to any of the private or State Government farms.

Bridges Over River Beas

551. Shri Onkar Lal Berwa : Will the Minister of Transport be pleased to state :

- (a) whether it is a fact that the Central Government and the Punjab Government have taken decision in respect of sharing the expenditure to be incurred on the construction of bridges over the river Beas, and
 (b) if so, the details of the decision taken ?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport (Shri Raj Bahadur) : (a) and (b). No, Sir. Two bridges over river Beas in Punjab, one on National Highway No. 1 (Delhi-Amritsar Road) and the other on National Highway No. 1-A (Jullundur-Pathankot Road), are to be constructed. As these bridges fall on the National Highways, their entire construction cost will be met by the Government of India and no expenditure will be shared by the State Government of Punjab.

गोआ में डाक और तार विभाग के भूतपूर्व प्रमुख की मुअत्तिली

५५२. श्री नाथपाई : क्या डाक और तार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गोआ में डाक और तार विभाग के भूतपूर्व प्रमुख को मुअत्तिल कर दिया गया है ;

(ख) क्या उसी विभाग में एक सतर्कता अधिकारी को भी मुअत्तिल किया गया है ;

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

(घ) क्या इसमें कानूनी कार्यवाही की जाएगी ?

डाक और तार विभाग में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) और (ख). जी हां ।

(ग) सरकार समझती है कि आरोप गम्भीर है और इसमें वस्तुओं की तस्करी के आरोप शामिल हैं और उन्हें मुअत्तिल किया जाए ।

(घ) जी, हां । दोनों अफसरों पर मुकद्दमा चलाया जाएगा ।

उर्वरकों का वितरण

५५३. श्री दे० जी० नायक : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि विभिन्न राज्यों को उर्वरकों का, जैसे अमोनियम सल्फेट, डबल साल्ट, उरिया और कैल्शियम अमोनियम नाइट्रेट, वितरण की क्या कसौटी है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : राज्यों को उर्वरकों का आवंटन सामान्यतः निम्नलिखित पहलुओं को ध्यान में रख कर किया जाता है :—

- (१) राज्यों से प्राप्त मांग ;
- (२) देशीय उत्पादन और आयात द्वारा उपलब्ध संभरण की जा सकने वाली कुल मात्रा ;
- (३) राज्यों के पास पहले से पड़ा स्टॉक ;
- (४) राज्यों को आवंटित कोटे में से भूतकाल में उनके द्वारा उठाया गया सामान ; और
- (५) राज्यों में उत्पादन के लिए आयोजित उर्वरकों को लोकप्रिय बनाने की आवश्यकता ।

पौन्डा साहब और जगाधरी के बीच रेलवे सम्पर्क

५५४. श्री दे० द० पुरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार हिमाचल प्रदेश को उत्तर रेलवे में जगाधरी रेलवे स्टेशन से मिलाना चाहती है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस बारे में आवश्यक सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है ; और

(ग) इस परियोजना पर कार्य कब से आरम्भ होगा और यह कब पूरा होगा ?

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

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठते ।

सियालदह में जोनल प्रशिक्षण स्कूल

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

(क) क्या यह सच है कि सियालदह (कलकत्ता) स्थित जोनल प्रशिक्षण स्कूल को धनबाद स्थानान्तरित किया जा रहा है ;

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

(ग) क्या सरकार को धनबाद में नई इमारत के निर्माण के कारण २० लाख रुपए अधिक खर्च करने पड़ेंगे ?

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

(ख) सियालदह में जोनल प्रशिक्षण स्कूल में वर्तमान सुविधाएं अपर्याप्त और असन्तोषजनक हैं। यह स्कूल बड़ी भीड़भाड़ वाले क्षेत्र में स्थित है और होस्टल संबंधी सुविधाएं भी बहुत थोड़ी हैं ।

(ग) इस कार्य के प्रथम क्रम की अनुमानित लागत ४१.५६ लाख रुपए होगी ।

रेलवे वर्कशाप

५५६. श्री नम्बियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सभी रेलवे वर्कशापों में व्यापार अप्रेंटिस लागू करके बड़ी संख्या में श्रमिकों को, जो अकुशल और अर्ध-कुशल हैं, जो दस से पन्द्रह वर्षों तक सेवा कर चुके हैं, पदोन्नति के सामान्य अवसरों से वंचित किया गया है ; और

(ख) प्रभावित वर्कशापों में हालात सुधारने और सामान्य सम्पर्क कायम करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

रेलवे वर्कशाप

५५७. श्री नम्बियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे वर्कशापों में प्रोत्साहन योजना लागू किए जाने से चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों में कारीगर लोगों के लिए कई वर्षों के लिए बड़ी मात्रा में पदोन्नति के मार्ग रुक गए हैं ;

(ख) यदि हां, तो स्थिति सुधारने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ; और

(ग) क्या अधिक कार्य अधिक प्रोत्साहन बोनस के भुगतान के अनुरूप है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, नहीं । तथापि वर्कशापों में पदोन्नति के बारे में गति कुछ अस्थायी तौर पर मन्द कर दी गयी है, यह अंशतः प्रोत्साहन योजना के कारण है और अंशतः कर्मचारियों की सेवा-निवृत्ति की आयु-सीमा बढ़ाये जाने के कारण ।

(ख) यह एक अस्थायी व्यवस्था है । उत्पादन की नयी व्यवस्था होने पर और नयी अधिवाषिकी आयु पर कर्मचारियों की सेवा-निवृत्ति में कुछ स्थिरता आने पर, पदोन्नति को सामान्य रूप दिए जाने की आशा है ।

(ग) जी, हां ।

चरागाह और चारा गवेषणा संस्था

५५८. श्री हेमराज : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री ३ दिसम्बर, १९६३ के अतारांकित प्रश्न संख्या ९९६ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या झांसी में एक चरागाह और चारा गवेषणा संस्था की स्थापना के प्रस्ताव को अन्तिम रूप दिया जा चुका है ; और

(ख) हिमालय के क्षेत्र में इसके उप-केन्द्र के लिये कौन सा स्थान चुना गया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) २०-८-१९६३ के अतारांकित प्रश्न संख्या ४८२ के उत्तर की ओर ध्यान आकृष्ट किया जाता है जहां यह कहा गया था कि प्रस्तावित संस्था के लिये संयुक्त राष्ट्र संघ निधि के अधिकारियों से सहायता की प्रार्थना की गयी है । अभी वे इस प्रार्थना पर विचार कर रहे हैं । इतने समय में, संबंधित

राज्य सरकारों के परामर्श से इस योजना के अन्तर्गत स्थापित किए जाने वाले विभिन्न उप-केन्द्रों के लिए स्थान चुनने की कार्यवाही आरम्भ कर दी गयी है।

(ख) उप-केन्द्र की स्थापना के लिये अभी स्थान चुना नहीं गया है।

मालगाड़ी द्वारा कुचला गया एक सिपाही

५५६. श्री विश्वनाथ पाण्डेय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ६ दिसम्बर, १९६३ की बेलीगंज (पूर्व रेलवे) पर रेलवे पुलिस का एक सिपाही एक मालगाड़ी के नीचे कुचल गया था तथा मर गया था जबकि वह मालगाड़ी के डिब्बों की सीलों की जांच कर रहा था ; और

(ख) यदि हां, तो दुर्घटना के क्या कारण थे ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) रेलवे पुलिस का एक सिपाही ५ दिसम्बर, १९६३ को डिब्बों की सीलों की जांच करते समय एक हल्के इंजन के नीचे कुचला गया था तथा मर गया था।

(ख) आकस्मिक।

रेलगाड़ी और इंजन की टक्कर

५६०. श्री विश्वनाथ पाण्डेय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ४ दिसम्बर, १९६३ को उत्तर-पूर्व रेलवे के गोरखपुर-धामनगर नगर स्टेशन के मनीराम स्टेशन के निकट एक हल्के इंजन के कर्मचारियों की एक रेलगाड़ी टकरा जाने के कारण कुछ व्यक्तियों को चोटें आई थीं ;

(ख) यदि हां, तो दुर्घटना के क्या कारण थे ; और

(ग) रेलवे को कुल कितने रुपये की क्षति हुई ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) जी, हां। मनीराम स्टेशन पर।

(ख) रेलवे कर्मचारियों की असावधानी।

(ग) लगभग १६८१ रुपये की रेलवे सम्पत्ति की क्षति हुई।

उत्तर प्रदेश में 'पोपलर' का उगाया जाना

५६१. श्री विश्वनाथ पाण्डेय : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इटली से मंगाये गए जल्दी उगाने वाले 'पोपलर' नामक पौधों को उत्तर प्रदेश में बड़े पैमाने पर उगाया जायेगा ; और

(ख) यदि हां, तो इसकी क्या उपयोगिता है तथा उत्तर प्रदेश में यह किन किन स्थानों पर उगाया जाएगा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) 'पोपलर' की जो किशोरियाँ मंगाई गई हैं उनको उत्तर प्रदेश में बड़े पैमाने पर उगाने के लिये प्रयोग किए जा रहे हैं।

इनकी कुछ किस्में तो बहुत अच्छी तरह से उग रही हैं परन्तु अन्तिम निष्कर्ष निकालने से पूर्व कम से कम २ अथवा ३ वर्ष तक और भी परीक्षण करने की आवश्यकता है।

(ख) 'पोपलर' के वृक्ष बहुत जल्दी उगने वाले वृक्षों की किस्म के हैं तथा इनसे लुगदी, दियासलाई की तीलियां, प्लाईवुड, पैकिंग की पेटियों आदि के लिये अच्छी किस्म की लकड़ी उपलब्ध होती है।

यदि ये उपयुक्त पाए गये तो 'पोपलर' वृक्षों को उत्तर प्रदेश के तराई क्षेत्र में उगाया जाएगा।

पंजाब में डाकिये

५६२. श्री बलजीत सिंह : क्या डाक और तार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पंजाब के विभिन्न डाकखानों में इस समय कुल कितने डाकिया लोग हैं ; और

(ख) प्रति वर्ष उन्हें कुल कितना मकान का किराया दिया जाता है ?

डाक और तार विभाग में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) २१७१।

(ख) लगभग ४ हजार रुपये।

नारियल के वृक्षों के रोगों के सम्बन्ध में अनुसंधान

५६३. श्री केपन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कायमकुलम स्थित केन्द्रीय नारियल अनुसंधान केन्द्र को नारियल के वृक्षों के रोगों के संबंध में प्रारम्भिक अनुसंधान करने वाली एक संस्था के रूप में विकसित किया जा रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो किस प्रकार का अनुसंधान किया जायेगा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख) केन्द्रीय नारियल अनुसंधान केन्द्र, कायमकुलम में पहले ही से नारियल वृक्षों के रोगों के संबंध में अनुसंधान किया जा रहा है। नारियल वृक्षों तथा सुपारी वृक्षों के कीड़ों तथा रोगों के संबंध में अनुसंधान करने के लिये इस केन्द्र को एक संस्था के रूप में विकसित करने का प्रस्ताव विचाराधीन है।

सामुदायिक विकास आन्दोलन

५६४. श्री बालकृष्णन : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या किसी राज्य सरकार ने केन्द्रीय सरकार से यह प्रार्थना की है कि सामुदायिक विकास आन्दोलन का नगरपालिका क्षेत्रों तक विकास किया जाय ; और

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

सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति) : (क) और (ख) जी हां। सामुदायिक विकास कार्यक्रम का नगरपालिका क्षेत्रों तक विकास करने की प्रार्थनायें दो राज्यों—बिहार और केरल—से प्राप्त हुई थीं।

बिहार सरकार ने यह प्रार्थना की थी कि पुरनिथा जिले में किशनगंज नगरपालिका के कुछ क्षेत्रों को सामुदायिक विकास कार्यक्रमों में सम्मिलित कर लिया जाय। ये क्षेत्र उन नौ गावों के

भाग हैं जो कि पश्चिम बंगाल से निकाल कर बिहार राज्य को दे दिये गये थे। बिहार सरकार की प्रार्थना मान ली गई थी क्योंकि प्रश्नाधीन क्षेत्र किसी नगरपालिका के क्षेत्र का एक भाग नहीं था परन्तु विशेष परिस्थितियों में नगरपालिका क्षेत्र में जोड़ा गया था और यह नगरपालिका के शेष क्षेत्र की भांति न होकर मुख्य रूप से ग्रामीण रूप का क्षेत्र था।

केरल के मामले में ग्रामीण रूप की उन नगरपालिकाओं के क्षेत्रों को जिनकी जनसंख्या २५,००० से अधिक नहीं है सामुदायिक विकास कार्यक्रम में सम्मिलित करने की बात निम्नलिखित शर्तों पर मान ली गई है ; अर्थात्

- (१) संबंधित खण्ड की सम्पूर्ण आवश्यकता पर इसका किसी भी प्रकार से प्रभाव न पड़े।
- (२) इसके लिये खण्ड विकास समिति की सहमति प्राप्त कर ली जाये।
- (३) निधियों का उपयोग केवल कृषि, पशु पालन और लघु सिंचाई संबंधी कार्यों में ही किया जाये ; और
- (४) संस्थाओं की स्थापना पर और नगरपालिकायें सामान्यतया जिन सुविधाओं की व्यवस्था करती हैं उन पर कोई व्यय न किया जाये।

तार घर

५६५. श्री ह० च० सोय : क्या डाक और तार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण-पूर्व रेलवे पर राजखरसवां से लेकर चक्रधरपुर तक और इस लाइन के उत्तर के क्षेत्र में जो कि कुल मिलाकर १५० वर्ग मील से अधिक है केवल एक ही डाकखाना है और इस इतने बड़े क्षेत्र में चक्रधरपुर के तारघर के अतिरिक्त और कोई तारघर भी नहीं है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या गोपीडीही और टोकलो में नये डाकखाने और राजखरसवां तथा खरसवां में और बिहार के सिधभूम जिले में गोईकेड़ा में तारघर खोलने का सरकार का प्रस्ताव है ?

डाक और तार विभाग में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता। तथापि, टोकला में एक डाकखाना खोलने के लिये मंजूरी दे दी गई है। परन्तु गोपीडीही में डाकखाना खोलने का इस समय कोई प्रस्ताव नहीं है।

इस समय भी खरसवां तथा गोइलकेड़ा में तारघर है। राजखरसवां में तार की सुविधाओं की व्यवस्था करने का प्रश्न विचाराधीन है और यदि लाभप्रद समझा गया तो वहां पर एक तारघर खोलने के लिये मंजूरी दी जायेगी।

कृषि अर्थशास्त्र तथा सहकार संस्था

५६६. डा० महादेव प्रसाद : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गोरखपुर की कृषि अर्थ शास्त्र तथा सहकार संस्था के लिये हाल ही में कुछ रुपया मंजूर किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उपर्युक्त संस्था की महत्वपूर्ण बातें क्या हैं ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

बोक्स वैगन

५६७. { श्री हेडा :
श्री रघुनाथ सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बोक्स वैगन पद्धति लागू किये जाने से ढोने की क्षमता और ढोये गये माल की कुल मात्रा में सुधार हुआ है ;

(ख) अब तक कितने बोक्स वैगन लगाये गये हैं अधिक ढोये गये माल की मद में कितना सुधार हुआ है और भाड़ा-राजस्व में कितनी वृद्धि हुई है ; और

(ग) क्या अत्यावश्यक कच्चे माल और खाद्यान्न पर भाड़ा दरों में परिवर्तन करने का कोई प्रस्ताव है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सै० बें० रामस्वामी) : (क) ढोने की क्षमता और ढोये गये कुल माल की मात्रा में सुधार के लिये बोक्स वैगन लागू किया जाना भी एक है।

(ख) जनवरी, १९६४ के अन्त तक बड़ी लाइन रेलवे पर १३,७१० बोक्स वैगन लगाये गये हैं। क्यों कि भाड़े के बारे में बोक्स और ४ पहिये वाले वैगनों में कोई भेद नहीं है, बोक्स और ४ पहिये वाले वैगनों द्वारा अर्जित भाड़े और कुल माल के टन-योग के इकट्ठे आंकड़े रखे जाते हैं। यदि बोक्स वैगन द्वारा ढोये गये माल के टन-योग और उनसे प्राप्त भाड़े के पृथक आंकड़े रखे भी जायें, तो बोक्स वैगन लगाये जाने से अतिरिक्त भार ढोये जाने और भाड़ा राजस्व में वृद्धि के बारे में स्पष्ट रूप से पता लगाना संभव नहीं है क्योंकि ये सभी सुधार अन्य कई बातों पर हुए हैं, जैसे लाइनों की क्षमता में वृद्धि, डीजल के इंजन, विद्युतीकरण, ब्लाक रेक पद्धति चालू करना, तेज रफ्तार आदि।

(ग) जी, हां। जैसा कि आयव्ययक भाषण में घोषणा की गयी है, १ अप्रैल, १९६४ से कोयले के भाड़ा दर में परिवर्तन करने और कच्चे माल, कोयले और खाद्यान्न समेत सभी माल परिवहन पर अनुपूरक प्रभार को १० प्रतिशत से बढ़ा कर १२ प्रतिशत करने का प्रस्ताव है।

गया-क्योल सेक्शन पर रेलवे दुर्घटना

५६८. { श्री द्वारका दास मंत्री :
श्री विश्वनाथ पाण्डेय :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ५ जनवरी, १९६४ को पूर्व रेलवे के गया-क्योल सेक्शन पर एक बिना चौकीदार वाले रेलवे क्रॉसिंग पर एक गम्भीर दुर्घटना हो गयी थी ; और

(ख) यदि हां, तो दुर्घटना में कितने व्यक्ति मारे गये ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सै० बें० रामस्वामी) : (क) जी, नहीं। शेखपुरा में ४-१-६४ को एक बिना चौकीदार वाले लेवल क्रॉसिंग पर एक दुर्घटना हुई थी।

(ख) कोई नहीं।

मैसूर म छोटी सिंचाई योजनायें

५६६. श्री सं० ब० पाटिल : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मैसूर सरकार केन्द्रीय सरकार से विशेषतः दुर्भिक्ष वाले क्षेत्र में छोटी सिंचाई के लिये राज्य को अधिक वित्तीय सहायता देने की मांग की है ; और

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

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जी, हां ।

(ख) चालू वित्तीय वर्ष १९६३-६४ में मैसूर सरकार को राज्य में, जिसमें दुर्भिक्ष पीड़ित क्षेत्र भी शामिल हैं, छोटी सिंचाई योजनाओं को प्रोत्साहन देने के लिये २ करोड़ रुपये का अतिरिक्त आवंटन किया गया है । यह राज्य के आयव्ययक में उपबंधित ४५० लाख रुपये की धनराशि के अतिरिक्त है ।

[Railway Employees

570. **Shri P. L. Barupal** : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the number of employees of the Northern Railway who are still temporary and have not been confirmed as on 1st January, 1964; and

(b) the number of scheduled caste employees among them ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shah Nawaz Khan) : (a) 22,776.

(b) 3,981.

Co-operative [Societies on Northern Railway

571. **Shri P. L. Barupal** : Will the Minister of Railways be pleased to state the number of Cooperative Credit Societies functioning at present on the Northern Railway and the rules governing them ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shah Nawaz Khan) : Five Cooperative Credit Societies are functioning on the Northern Railway. These Societies are governed by the Cooperative Societies Act of the State Government concerned and the rules framed there-under by the respective State Government.

Roads in Andhra

572. **Shri E. Madhusudan Rao** : Will the Minister of Transport be pleased to state :

(a) the amount allocated to Andhra Pradesh by Centre under the Third Plan for the construction of roads; and

(b) the amount actually given by the Centre to Andhra Pradesh so far ?

The Minister of Shipping in the Ministry of Transport (Shri Raj Bahadur) : (a) and (b). The amount allotted by the Government of

India for the construction of various categories of roads in Andhra Pradesh during the Third Plan so far are indicated below :—

Category of roads	Allotment		
	During 1961-62	During 1962-63	During 1963-64
	(Rupees in lakhs)		
National Highways	78.77	90.53	81.39
State Roads of Inter-State or Economic Importance	4.42	6.37	2.30 (Proposed)
Roads financed from the Central Road Fund (Non-Plan)	19.94	15.01	17.00 (Proposed)

सामुदायिक विकास खंड

५७३. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष १९६२-६३ और १९६३-६४ में आन्ध्र प्रदेश सरकार को सामुदायिक विकास खंडों के लिये कुल कितनी धनराशि दी गयी है ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति) :

	ऋण	अनुदान	कुल
	रुपये	रुपये	रुपये
१९६२-६३ (दी गयी धन राशि)	१,५०,२६,७९२	२,३६,२४,६८९	३,८६,५१,४८१
१९६३-६४ (आवंटित धनराशि)	१,५४,३०,०००	२,३४,२०,०००	३,८८,५०,०००

स्पोर्ट्स टीमों को रेलवे की रियायत

५७४. श्री धीरेन्द्र बहादुर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
(क) वर्ष १९६२ में राष्ट्रीय आपात की घोषणा के बाद कितनी स्पोर्ट्स टीमों ने विभिन्न रेलों से विशेष रियायत के लिये आवेदन किया ;

(ख) कितने मामलों में यह रियायत दी गयी ; और

(ग) कितने मामलों में रियायत देने से इन्कार किया गया ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग). ६४ खेलों के बारे में रियायत देने की प्रार्थनाएं प्राप्त हुयीं जिसमें से २७ को रियायत दी गयी और ३७ को रियायत देने से इन्कार किया गया ।

रेलवे वैगन मरम्मत कारखाना

५७५. श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मध्य प्रदेश में एक रेलवे वैगन मरम्मत कारखाना स्थापित करने के प्रश्न पर कोई निर्णय किया है ; और

(ख) यदि हां, तो यह कारखाना किस स्थान पर स्थापित किया जायेगा ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). जी, हां। रायपुर में।

सहकारी आधार पर चीनी कारखाने

५७६. श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने सहकारी क्षेत्र में चीनी कारखानों की स्थापना के लिये कुछ और पक्षों को लाइसेंस देने का फैसला किया है ;

(ख) यदि हां, तो राज्य-वार कितने नये लाइसेंस दिये जायेंगे और ये किन को दिये जायेंगे ; और

(ग) सरकार के पास लाइसेंसों के लिये कितने और आवेदन-पत्र लम्बित हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० स० थामस) : (क) से (ग). नये सहकारी चीनी कारखानों की स्थापना के लिये लाइसेंस देने के लिये इस समय बड़ी संख्या में आवेदन-पत्र सरकार के विचाराधीन हैं। इन आवेदनपत्रों पर शीघ्र ही निर्णय किये जाने की संभावना है।

खाद्यान्न का भेजा जाना

५७७. श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य प्रदेश सरकार ने केन्द्र से कहा है कि मध्य प्रदेश से सरकारी स्तर पर खाद्यान्न के केवल महाराष्ट्र और गुजरात को भेजे जाने की अनुमति दी जाये ;

(ख) क्या सरकार ने इस मामले में कोई निर्णय कर लिया है ; और

(ग) यदि हां, तो उसका स्वरूप क्या है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० स० थामस) : (क) से (ग). पिछले नवम्बर मास में मध्य प्रदेश सरकार ने प्रस्ताव किया था कि मध्य प्रदेश के फालतू चावल को अन्य राज्यों को राज्यीय आधार पर भेजा जाये। तथापि, भारत सरकार यह उचित नहीं समझती कि मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र और गुजरात के बारे में वर्तमान जोनल व्यवस्था में कोई परिवर्तन किया जाये क्योंकि यह व्यवस्था ठीक चल रही है और इसके अन्तर्गत निर्यात लाइसेंसधारी व्यक्तियों के जरिये व्यापार खाते पर मध्य प्रदेश से महाराष्ट्र और गुजरात को चावल का निर्बाध रूप से भेजे जाने की अनुमति है।

पिछले सप्ताह मध्य प्रदेश सरकार से एक पत्र प्राप्त हुआ जिसमें मध्य प्रदेश के फालतू चावल को राज्तीय आधार पर महाराष्ट्र और गुजरात को भेजे जाने का प्रस्ताव किया गया है, यह मामला विचाराधीन है ?

राज्य परिवहन सचिवों का सम्मेलन

५७८. श्री श्याम लाल सराफ : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में कलकत्ता में राज्य परिवहन सचिवों और आयुक्तों का एक षखिल भारत सम्मेलन हुआ था ;

(ख) यदि हां, तो उसमें क्या निर्णय किये गये ;

(ग) क्या इसमें मोटर गाड़ियां चलाने के लिये पेट्रोलियम और इसके उत्पादों अथवा ईंधन के अधिक दामों पर भी विचार किया गया ; और

(घ) यदि हां, तो इस बारे में क्या कार्यवाही किये जाने का प्रस्ताव है ?

परिवहन मंत्रालय में परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० २३६२/६४]

मेहसाना से पालनपुर तक रेलवे लाइन

५७९. श्री मानसिंह प० पटेल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पश्चिम रेलवे पर मेहसाना से पालनपुर तक दोहरी लाइन की संभाव्यता का सर्वेक्षण किया है ; और

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

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री स० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). वर्ष १९६२ में की गयी प्राथमिक पड़ताल से पता चला है कि तीसरी योजना के अन्त तक या चौथी योजना के आरम्भ तक प्रत्याशित ट्रेफिक को देखते हुए मेहसाना और पालनपुर के बीच सेक्शन को दोहरा करने की आवश्यकता नहीं है।

Purchase of Australian Wheat

580. { Shri Sarjoo Pandey :
Shri Ram Harkh Yadav :

Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Government have recently decided to purchase 1,71,000 tons of wheat from Australia; and

(b) if so, the rate at which the said wheat would be purchased and when it is likely to reach India.

The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A.M. Thomas) : (a) and (b) A contract was signed on the 7th February, 1964 with the Australian Wheat Board for the supply of about 1.7 lakh tons of Australian wheat by the 30th June, 1964. The entire quantity may be received in India by the end of July. It would not be in the public interest, to disclose the price in such cases.

Over-Bridge at Anuppur Station

581. Shri Utiya : Will the Minister of Railways be pleased to state:

- (a) whether any representation has been made by the public for the construction of an over-bridge at Anuppur station (Katni-Bilaspur Section);
 (b) whether it is a fact that many persons had died in accidents in the absence of an over-bridge there; and
 (c) the action being taken in this connection?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shah Nawaz Khan) : (a) No.

(b) Two persons are reported to have died in accident in 1962 while trespassing.

(c) In connection with the remodelling of Anuppur, a new-foot-over-bridge has recently been constructed to connect the island platform with the main platform.

Railway Crossing at Shahdol

582. Shri Utiya : Will the Minister of Railways be pleased to state:

- (a) whether laying of several railway lines on railway crossing at Shahdol on Katni-Bilaspur Section has caused obstructions to public traffic;
 (b) whether it is proposed to construct an over-bridge on the crossing; and
 (c) if so, when the over-bridge would be constructed?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S.V. Ramaswamy) : (a) The level crossing at Katni end of Sahdol yard crosses the Up and Down Main lines.

(b) A proposal for providing an underbridge in the vicinity has been made by the Municipal Council.

(c) The plan and estimate have been sent to the State Government for their approval and acceptance of their share of the cost. Work will be taken up after receipt of State Government's acceptance.

मालगाड़ी और ट्रक की टक्कर

५८३. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या २२ जनवरी, १९६४ को दुर्ग जिले में झारनडल्ली रेलवे स्टेशन के समीप एक लेवल क्रॉसिंग पर एक ट्रक एक चलती हुई गाड़ी से टकरा गया;

(ख) यदि हां, तो इस दुर्घटना में कितने व्यक्ति हताहत हुए; और

(ग) इस टक्कर का कारण क्या है?

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

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

भारतीय पोत का डूबना

५८४. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस वर्ष जनवरी में ५० टन वजन की भारतीय यंत्रिकृत जहाज 'सुशीला' अरब सागर में डूब गया;

(ख) यदि हां, तो यह दुर्घटना किन परिस्थितियों में हुयी ; और

(ग) कुल कितने धन की हानि हुई ?

परिवहन मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राजू बहादुर) : (क) जी, हां। यंत्रीकृत जहाज 'सुशीला' जिसका वजन १४५.७७ टन था, इस वर्ष पहली जनवरी को बम्बई के समीप खंडेरी द्वीप में डूब गया।

(ख) और (ग) दुर्घटना के कारणों और हानि का पता लगाने के लिये वाणिज्यिक नौवहन विभाग द्वारा दुर्घटना की प्राथमिक जांच की जा रही है। परन्तु अब तक उपलब्ध सूचना के अनुसार, जहाज लगभग २० लाख रुपये के मूल्य का सामान ला रहा था और इसमें अचानक पानी भर जाने के कारण यह डूब गया।

दिल्ली में सड़क दुर्घटनाएं

५८५. श्री प्र० चं० बरग्रा : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६२ और १९६३ में दिल्ली में सड़कों पर खुले मैन-होलों के कारण कितनी सड़क दुर्घटनायें हुईं ;

(ख) इसमें कितने व्यक्ति हताहत हुए ;

(ग) क्या इन खुले मैन-होलों का समय समय पर सर्वेक्षण होता है ; और

(घ) यदि हां, तो कितने कितने समय बाद और पिछली बार यह कब किया गया था और उसके क्या परिमाण हुए ?

परिवहन मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) कोई नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) और (घ) नई दिल्ली नगरपालिका के सड़क दलों को और दिल्ली नगर निगम के स्वास्थ्य विभाग के पर्यावेक्षण कर्मचारियों को ये आदेश हैं कि वे अपनी ड्यूटी के दौरान यह देखें कि कोई मैन-होल बिना ढक्कन के या टूटे हुए ढक्कन का तो नहीं है और यदि है तो वे अविलम्ब खोये या ढक्कन के स्थान पर नया ढक्कन लगवायें। दिल्ली नगर निगम के सम्बन्धित कर्मचारियों ने २४-६-६३ को और ५/९-८-६३ को स्पेशल सर्वेक्षण किया और मैन-होलों के खोये हुए और टूटे हुए ढक्कनों को फोरन बदलवाया।

उत्तर अण्डमान के वन

५८६. श्री अ० सि० सहगल : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अन्दमान और निकोबार द्वीप समूह की राज्य आयोजन समिति ने १ जनवरी, १९६४ को हुई अपनी बैठक में सिफारिश की है कि अण्डमान के वनों का मेसर्ज पी० सी० एण्ड कम्पनी को दिया गया पट्टा रद्द कर दिया जाये और उत्तर अण्डमान के वनों को सरकार विभागीय तौर पर काटने के लिये अपने हाथ में ले ले क्योंकि पट्टेधात्री ने बड़ा खराब काम किया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

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

(ख) आयोजन समिति की सिफारिशों की अण्डमान और निकोबार द्वीपसमूह के मुख्यायुक्त परिनिरिक्षा कर रहे हैं। उनकी टिप्पणी प्राप्त होने पर ही सरकार यह निर्णय करेगी कि इस बारे में क्या कार्यवाही की जाये।

इण्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के कर्मचारी

५८७. { श्री सुबोध हंसदा :
श्री प्र० चं० बरुआ :
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :
श्री सरजू पाण्डेय :
श्री राम हरख यादव :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इण्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के कर्मचारियों ने १०-११ फरवरी, १९६४ की अर्ध-रात्रि को हड़ताल की थी ;

(ख) यदि हां, तो उनकी क्या मांगें हैं ; और

(ग) उन पर सरकार ने क्या निर्णय किया है ?

परिवहन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मूहीउद्दीन) : (क) जी, हां। दिल्ली और बम्बई में विमान निगम कर्मचारी संघ की श्रेणियों में आन वाले अधिकांश कर्मचारी १० फरवरी, '६४ की रात को और ११ फरवरी, १९६४ की सुबह काम पर नहीं आये।

(ख) विमान निगम कर्मचारी संघ की मांगें ये हैं :

(१) वर्तमान मंहगाई भत्ते में ५० प्रतिशत की वृद्धि ;

(२) क्वार्टरों में रहने वाले व्यक्तियों समेत ग्रेड ६ तक २५ रुपये प्रतिमास की दर से परिवहन भत्ता। वर्तमान दर ये हैं ;

ग्रेड १ से ६ १० रुपये प्रति मास चाहे वह शहरी कार्यालयों में काम करते हों या हवाई अड्डे पर।

ग्रेड ७ से ९ हवाई अड्डे पर काम करने वाले कर्मचारियों को २५ रुपये प्रति मास। शहरी कार्यालयों में काम करने वाले कर्मचारियों की १० पये प्रति मास।

(३) ग्रेड ६ तक १६ रुपये प्रति मास स्थान भत्ता। स्थान भत्ते की वर्तमान दर यह है :

स्टेशन	मासिक दर रुपये	टिप्पणी
बम्बई, कराची और कोलम्बो	१६	} यह भत्ता ३५० रुपये तक प्रति मास वेतन पाने वालों को दिया जाता है।
कलकत्ता, रंगून और आसाम, मनीपुर और त्रिपुरा राज्यों में स्टेशन	१२	
दिल्ली, ढाका और चटगांव	१०	
मद्रास और हैदराबाद	५	

(४) एयर-इंडिया की वेतन-वृद्धि प्रणाली लागू करना ;

(५) वर्तमान मूल वेतन में एक वेतन-वृद्धि देकर वृद्धि ;

(६) ग्रेड १-२ और ७-९ को मिलाना ;

(७) अप्रैल, १९६५ में वर्तमान ग्रेडों का पुनरीक्षण ।

(ग) इण्डियन एयरलाइन्स के प्रबन्धकों ने विमान निगम कर्मचारी संघ के प्रतिनिधियों के साथ कई बात-बातचीत की है और अभी बातचीत चल रही है ।

आसाम के लिये दुग्ध योजना

५८८. श्री नि० रं० लास्कर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तीसरी पंचवर्षीय योजना में केन्द्र ने आसाम को दुग्ध योजना (डेरी फार्म) के लिये यदि कोई धनराशि आवंटित की है ; तो वह कुल कितनी है ; और

(ख) यदि हां, तो राज्य सरकार ने इस धन को किस प्रकार व्यय किया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख) आसाम की राज्य सरकार से अपेक्षित जानकारी मांगी गयी है और प्राप्त होने पर सभा पटल पर रख दी जावेगी ।

RAILWAY LINE BETWEEN BIKANER AND BHATINDA

589. **Shri P.L. Barupal** : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether there is any proposal to convert the metre gauge railway line between Bikaner and Bhatinda into broad gauge line ; and

(b) if so, the estimated cost thereof ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S.V. Ramaswamy) (a) No.

(b) Does not arise.

TRANSHIPMENT OF FERTILISER

590. **Shri P.L. Barupal** : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the quantum of labour involved in transshipping a goods wagon carrying gypsum fertilizer from Jamsar station in Bikaner Division at Bhatinda Railway station from Metre gauge to broad gauge ; and

(b) the average number of wagons loaded in a month and the total expenditure incurred thereon ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan) : (a) It takes about 3 hours for a batch of 4 labourers during day and 5 labourers during night time to tranship a Metre Gauge wagon of gypsum into a Broad Gauge wagon.

(b) The monthly average Metre gauge wagons booked at Jamsar during 1963 and transhipped at Bhatinda is 1572.

The average expenditure per month for transshipping gypsum wagons at Bhatinda is about Rs. 14,175.

भोपाल-बम्बई-नागपुर विमान सेवाएं

५६१. श्रीमती मैमूना सुल्तान : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इण्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन ने भोपाल को बम्बई और नागपुर से मिलाने के लिये विमान सेवाएँ चलाने के प्रश्न पर एक निर्णय किया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या कोई चालू हो गयी है ; और

(ग) इन सेवाओं पर कितने और कौन से विमान लगाये गये हैं ?

परिवहन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) (क). और (ख) जी, हां १-२-१९६४ से ।

(ग) सप्ताह ; तीन बार औरंगाबाद, इन्दौर और भोपाल होते हुए बम्बई से नागपुर को एक डकोटा सेवा चलायी गयी है ।

आसाम में रेलवे लाइनें

५६२. श्री नि० रं० लास्कर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम सरकार ने चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में राज्य में बनाई जाने वाली किसी नई रेलवे लाइन का प्रस्ताव किया है ;

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

(ग) उस पर केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया हुई है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) (क) जी, नहीं । राज्य सरकारों से अभी ये प्रस्ताव भेजने को कहा गया है ।

(ख) और (ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

आसाम में सड़कें

५६३. श्री नि० रं० लास्कर : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आसाम में पासी बदरपुर, सिल्चरबऐजाल और सिल्चर मनीपुर सड़कों क. सर्व-ऋतु सड़कें बनाने में कितनी प्रगति हुई है ;

(ख) इन सभी सड़कों के लिये केन्द्र ने कुल कितनी धन राशि आवंटित की है और अब तक कितना धन व्यय किया गया है ;

(ग) क्या पासी-बदरपुर सड़क पर 'लोना' नदी पर पुल का निर्माण-कार्य आरम्भ हो गया है ; और

(घ) यदि हां, तो प्रगति किस प्रक्रम पर है ?

परिवहन मंत्रालय में परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ख) एक विवरण संलग्न है । [पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी० २३६३/६४]

THEFT OF CEMENT BAGS

594. **Shri Onkar Lal Berwa** : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that 150 cement bags stolen from Kushtala Station between Lakheri and Sawai Madhopur railway stations where work on doubling of railway lines is going on were seized while being sold in the market at Sawai Madhopur ; and

(b) if so, the number of persons arrested in this connection and the action taken against them ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan) : (a) and (b) The correct position according to police report is that 100 bags were seized on 20-12-1963 at Sawai Madhopur, which were brought from the Western Railway Bridge near Rawanjna Dungar by a petty contractor. No arrests have so far been made and the case is still under police investigation.

सराय रोहिल्ला स्टेशन, दिल्ली

५९५. श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे का एक असिस्टेंट ब्लाक इंस्पेक्टर बुधवार, १२ फरवरी, १९६४ को सराय रोहिल्ला रेलवे स्टेशन पर लाइन का निरीक्षण करते समय इस्पात के एक गर्डर से टकरा कर मारा गया ;

(ख) क्या माल डिब्बे को भारी सामान के लिये सुरक्षित स्थान पर नहीं बल्कि कोयला साईडिंग पर खाली किया जा रहा था ;

(ग) क्या यह सच है कि जब श्रमिक लोग माल-डिब्बे को खाली कर रहे थे और गर्डर फेंक रहे थे, तो चलने वालों को चेतावनी देने के लिये बाहर कोई भी नहीं था ; और

(घ) क्या कोई जांच की गई है और यदि हां, तो उसकी उपपत्तियां क्या हैं ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) १२-२-६४ को दिल्ली सराय रोहिल्ला पर नहीं बल्कि दिल्ली किशनगंज पर एक लोहे के बिलट की टक्कर से एक असिस्टेंट ब्लाक इंस्पेक्टर मारा गया । यह कर्मचारी सिगनल और टेली-कम्युनिकेशन विभाग का था और इसका लाइन के निरीक्षण से कोई सम्बन्ध नहीं था । इस बात की जांच की जा रही है कि दुर्घटना के समय वह ड्यूटी पर था या नहीं ।

(ख) जी, नहीं इस माल-डिब्बे को उस स्थान पर खाली किया जा रहा था जिसको सामान्यतः आने वाले लोहे और कोयले को उतारने के लिये इस्तेमाल किया जाता है ।

(ग) नियमों के अनुसार, इस प्रकार के वाहन खाली कराने का पूरा उत्तरदायित्व प्रेषिती (कन्साइनी) पर है और इसलिये माल उतारने के काम की रेलवे कर्मचारी देखभाल नहीं करते ।

(घ) एक असिस्टेंट अफसर द्वारा जांच किये जाने का आदेश दिया गया है ।

स्थगन प्रस्तावों और ध्यान दिलाने वाली सूचनाओं के बारे में

RE: ADJOURNMENT MOTIONS AND CALLING ATTENTION NOTICES.

अध्यक्ष महोदय : श्री स० मो० बनर्जी तथा श्री दाजी द्वारा दिया गया स्थगन प्रस्ताव मुझे मिल गया है। ये पश्चिमी क्षेत्रों में हो रही घटनाओं के बारे में है। यह लगभग उसी तरह का है जैसा कि कल का प्रस्ताव था पूर्वी क्षेत्र की घटनाओं के बारे में। श्री नाथपाई का भी प्रस्ताव है। श्री माथुर और अन्य माननीय सदस्यों के प्रस्ताव भी इसी विषय पर हैं। श्री नाथपाई के प्रस्ताव को प्रतिरक्षा मंत्री के पास भेज दिया है। वह मान गये हैं, एक दो दिन में वह वक्तव्य देंगे जिसमें दोनों क्षेत्रों को ल लिया जायेगा। इस स्थिति में मैं किसी भी स्थगन प्रस्ताव की इस विषय पर अनुमति नहीं दे सकता। अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय भी लगभग उसी माले के बारे में है। उन पर हम यथाशीघ्र चर्चा करेंगे।

प्रतिरक्षा मंत्री (श्री यशवन्तराव चव्हाण) : एक दो दिन में किसी दिन भी सुविधा अनुसार इसे लिया जा सकता है।

अध्यक्ष महोदय : मैं इसे माननीय सदस्यों के कहने के अनुसार कर रहा हूँ। इसके लिए समय निश्चित हो जायेगा। मंत्री महोदय वक्तव्य देंगे और फिर उस पर चर्चा होगी।

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) : यदि माननीय सदस्य खाद्य स्थिति पर चर्चा करना चाहते हैं तो मैं उसके लिए तैयार हूँ। इसके बारे में मैं ससदीय कार्य मंत्री तथा कार्य मंत्रणा समिति से परामर्श करूँगा।

Shri J. B. Singh (Ghosi) : The food situation is very serious, this should be discussed before the demands for grants of the Ministry are taken up. A day may be fixed for that.

Mr. Speaker : Hon. Minister will place the statement on the Table of the House so that the Honourable members may read it. After that the discussion will follow.

श्री स्वर्ण सिंह : मैं इसके लिए तैयार हूँ। परन्तु मुझे राज्यों से जानकारी प्राप्त करनी होगी, अतः इसके लिए दो तीन दिन लग जायेंगे। मैं वक्तव्य सभा पटल पर रख दूँगा। बाद में उस पर चर्चा हो सकती है। अलग से भी खाद्य स्थिति पर चर्चा हो सकती है।

अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री चर्चा के लिए मान गये हैं। विभिन्न राज्यों के माननीय सदस्य अपने विचार व्यक्त कर सकते हैं। इस बीच वह जानकारी इकट्ठी कर लेंगे और उसका उत्तर दे देंगे।

Shri S.M. Banerjee (Kanpur) : The Chief Minister and Food Minister of Uttar Pradesh, both have admitted this situation.

Mr. Speaker : We are already discussing this thing.

Shri S.M. Banerjee : We have given a calling Attention Notice. If he is pleased to make a statement day after tomorrow, we will have opportunity of asking the questions.

Mr. Speaker : The Minister has said that he would take three days for collecting information from States.

श्री हरि विष्णु कामत (होशंगाबाद) : इसका अर्थ जहै कि वे शुक्रवार तक जानकारी एकत्रित करेंगे और वह शनिवार तक सभा पटल पर रखी जा सकेगी । आपने कहा था कि सामान्य आय-व्ययक पर सामान्य चर्चा ३ मार्च से ही आरम्भ की जायेगी । अतः इस विषय पर २ मार्च को चर्चा की जाये ।

अध्यक्ष महोदय : मैं देखूंगा ।

Dr. Ram Manohar Lohia (Farrukhabad): It would be better if discussions on both these subjects i.e., famine conditions and rising prices, are taken up separately.

Mr. Speaker : There is no need of discussing them separately, as both the subjects can be discussed at the same time.

Dr. Ram Manohar Lohia: As you please Sir. But the question of rising prices arises out of the answer of the Food Minister. If only half an hour is allotted for discussing this subject separately it would be of much convenience.

Mr. Speaker : He should send a separate notice.

Dr. Ram Manohar Lohia : I have already addressed a letter to you.

Mr. Speaker: I have seen it.

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE.

नागा विद्रोहियों के पूर्वी पाकिस्तान में चले जाने का समाचार

श्री नाथ पाई (राजापुर) : श्रीमान्, मैं अविलम्बनीय लोक महत्व के निम्नलिखित विषय की ओर प्रधान मंत्री का ध्यान दिलाता हूँ और उन से निवेदन करता हूँ कि इस संबंध में एक वक्तव्य दें :—

मैं बोंग के निकट ३०० नागा विद्रोहियों के पूर्वी पाकिस्तान में चले जाने का समाचार

वैदेशिक-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री दिनेश सिंह) : लगभग चार माह पूर्व दुसोई और होइतो सेमा के नेतृत्व में विद्रोही नागाओं के दो दल मनीपुर के दक्षिण प्रदेश की ओर चल दिये । दुसोई वाला दल बर्मा हो कर पाकिस्तान पहुंच जाने में सफल हो गया ।

अक्टूबर, १९६३ में दूसरे दल के प्रायास निष्फल कर दिये गये और दल के सदस्य तितर बितर हो गये । किन्तु जनवरी, १९६४ के पहले सप्ताह में दल फिर से गठित हुआ और ऐसी जानकारी मिली है कि कुल ३०० सदस्य पूर्वी पाकिस्तान की ओर बढ़ रहे हैं ।

सुरक्षा सेनायें सचेत हैं । अभी इस दल के पाकिस्तान में प्रवेश करने के संबंध में कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई है ।

श्री नाथ पाई : क्या यह वहां की सुरक्षा व्यवस्था पर आक्षेप नहीं है कि विरोधी नागाओं की गतिविधियों का ज्ञान होते हुए भी वे उसे नहीं रोक सकते ? यदि विरोधी

[श्री नाथ पाई]

तत्व यहां से बर्मा अथवा पाकिस्तान की सीमा पार कर सकते हैं तो क्या इसका यह अर्थ नहीं है कि हमारी सीमान्त सुरक्षा व्यवस्था इतनी दुर्बल है कि उस ओर से भी कोई भी इधर आ सकता है और आयेगा ?

श्री विनेश सिंह : १७ दिसम्बर के वक्तव्य में प्रधान मंत्री ने इन बातों पर विस्तृत रूप से प्रकाश डाला था । उस में यह बताया गया था कि पहले दल ने पाकिस्तान जाकर वहां से शस्त्रास्त्र प्राप्त किये थे । इसलिए यह सोचा गया कि संभवतः इस दूसरे दल का भी यही इरादा है । यह भी बताया गया था कि दुर्गम प्रदेश होने के कारण चौकसी के उपरान्त भी दल के लिए यह संभव है कि एक स्थान से विघटित होकर छोटे-छोटे झुंडों में आगे बढ़ता हुआ किसी निर्धारित स्थान पर फिर मिल जाये । हमारी सावधानियों के उपरान्त भी ऐसा ही हो रहा है ।

श्री हरि विष्णु कामत (होशंगाबाद) : इस प्रकार की घटनाओं की बहुधा पुनरावृत्ति से क्या यह समझा जाये कि भारत सरकार और नागालैंड की सरकार दोनों मिल कर इस समस्या को सुलझाने में अयोग्य हैं अथवा अनिच्छुक हैं ।

श्री विनेश सिंह : न अयोग्य हैं न अनिच्छुक । हम ने अब तक उन के आने जाने पर सफलतापूर्वक नियंत्रण रखा है ।

श्री पति० रं० लास्कर (करीमगंज) : समाचार मिला है कि विद्रोही नागा उत्तरी कछार पर्वतों के मैदान बढ़ में रहे हैं । पहले भी पाकिस्तान की ओर जाते हुये इसी मैदान में होकर वे लोग गये थे । क्या इस संबंध में सुरक्षा व्यवस्था कर दी गई है । कि इस बार वे इसी तरह से पाकिस्तान न जा पायें ?

श्री विनेश सिंह : हमने सुरक्षा व्यवस्था कर ली है किन्तु कुछ कठिनाइयां हैं । और यह भी नहीं कहा जा सकता है कि वे वहां से नहीं गुजरेंगे ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र PAPERS LAID ON THE TABLE

अत्यावश्यक पण्य अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचनायें

साख तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : श्रीमान् :

मैं अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उपधारा (६) के अन्तर्गत निम्नलिखित आदेशों की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ :—

(एक) दिनांक १० फरवरी, १९६४ की अधिसूचना जी० एस० आर० २१५ में प्रकाशित मध्य प्रदेश चावल समाहार (शुल्क) दूसरा संशोधन आदेश, १९६४ ।

(दो) दिनांक १० फरवरी, १९६४ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २१६ में प्रकाशित चावल (मध्य प्रदेश) मूल्य नियंत्रण (दूसरा संशोधन) आदेश, १९६४ ।

(तीन) दिनांक १५ फरवरी, १९६४ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २३८ में प्रकाशित दिल्ली रोलर पलोर मिल्स गेहूं उत्पाद (मूल्य नियंत्रण) आदेश, १९६४ ।

(चार) दिनांक १५ फरवरी, १९६४ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २३९ में प्रकाशित रोलर मिल्स गेहूं उत्पादन (मूल्य नियंत्रण) आदेश, १९६४ ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी० २३८८/६४]

विमान अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचना

परिवहन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : श्रीमान्, मैं :

विमान अधिनियम, १९३४ की धारा १४-क के अन्तर्गत दिनांक, २८ दिसम्बर, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १९६६ में प्रकाशित भारतीय विमान (छठा संशोधन) नियम, १९६३ की एक प्रति व्याख्यात्मक टिप्पण सहित । सभा पटल पर रखता हूँ ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी० २३८९/६४]

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]
[Mr. DEPUTY SPEAKER in the Chair]

श्री नाथ पाई : (राजापुर) : मैं अध्यक्ष महोदय के पास स्थगन प्रस्ताव के संबंध में वास्तविक स्थिति जानने के लिए विपक्षी सदस्यों की ओर से एक पत्र भेजा गया था । मैं आपकी आज्ञा से कुछ प्रश्न उठाना चाहता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय : अध्यक्ष महोदय ने अनुमति नहीं दी है ।

श्री नाथ पाई : : आपका क्या विचार है ?

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया बाद में उन से अथवा मुझ से इस संबंध में चर्चा कर लें ।

रेलवे आयव्ययक १९६४-६५- सामान्य चर्चा--जारी

RAILWAY BUDGET 1964-65—GENERAL DISCUSSION—*contd.*

Shrimati Jayaben Shah (Amreli): Mr. Deputy Speaker, Sir it appears from Budget estimates presented by the hon. Minister that we have made some advance over the past and have removed some of the bottlenecks confronting Railway Ministry. Nevertheless we had more hopes from the new Railway Minister, over which I desire to throw some light.

It can be seen that most of the income earned by Railways comes from Third Class Fare or from goods traffic. Therefore it would have been fair if more amenities were given to third class passengers.

[Shrimati Jayaben Shah]

It was expected that the surcharge which was levied on the fares few years ago and which was merged in the fares last year, would be removed this time and that some concessions would be given to short journey passengers. Nothing has been done in this matter.

Railways have been called Commercial concerns by the Ministry concerned. It is but natural that a concern when it earns large profits should share it to some extent with its patrons. Instead, it is regrettable, that freights to the extent of two percent has been further increased on goods traffic. It would be taken as a pretext for raising the prices and thus adding to the hardship of the people.

Some statistics have been produced to prove that Railways have acquired more efficiency and punctuality and that the bottlenecks regarding the movement of coal have been removed. I would like to draw your attention to the difficulties of third class passengers. They experience great difficulty in securing a seat in the Railway compartments. They should be provided better amenities. Separate coaches should be provided for long journey passengers and Second Class should be abolished. Sleeping berths should be provided to each long journey passenger train.

I would like to say a few words regarding the movement of coal about which some improvement has been claimed by the Government. It has been said that coal is lying in heaps and that wagons are also lying surplus in U.P. But in Gujarat the condition is such that one has to stand in a long queue for obtaining coal for domestic purpose and industries, too, suffer for want of coal. Plans should be devised for better utilization of moving capacity of wagons.

More industries have been set up in several big cities and in some district too, nevertheless facilities for Railway siding have not been increased with the result that large quantities of goods lie unremoved on the stations. Arrangements should be made for providing more yards.

Goods traffic has been diverting towards Road transport to a considerable extent as the chances of theft and damage are lesser there. Some measure need to be evolved for removing the shortcomings obtaining in goods transport in Railways.

The pace of development in Gujarat has been quite slow, Only the work on Udaipur-Himmatnagar line has been taken up. There was provision for Jhund-Kandla line in the Third Plan but the work on that line has not yet been started. A broad gauge line should be constructed there if you want to develop Kandla port.

Saurashtra was lucky in having a number of Railway lines. But nothing has been done by our national Government. Even the meagre demands of people there, if providing mixing links on old metre gauge and narrow gauge lines, of setting up some small lines, have not been met.

The licences issued for the production of cement and soda ash in Jafarabad are lying unutilized and even the minerals available in that area are lying unexploited because want of transport. Government should consider the demand of the people for Jafarabad-Rajula line.

Saurashtra has a number of industrial towns, as well as a long sea coast. A broad gauge line is a much needed thing in that area.

The headquarters of Western Railways which are at present at Bombay should be shifted to some suitable place in Rajasthan or Gujarat as most of the lines under Western Railway lie in these two states and Bombay is situated in the far end at the place from where Central Railways start.

It is claimed that Railways are keeping up upto their time scheduled in this respect. I would like to say that sufficient margin has been provided in the time-tables for making up delays which enables the trains to reach their destinations in time. As such, the claim for increased punctuality and efficiency on this account is not correct.

Railways should make purchases from small scale industries also. It would give them incentive and they will flourish.

At the end I would say that there is much scope for effecting economy and increasing efficiency in the Railways.

Shri Bibhuti Mishra (Motihari) : Sir, I come from the area bordering with Nepal. In view of the situation obtaining on our borders today it is necessary that Railways should be strengthened in that area.

Sonpur bridge is the only link between my district and the rest of the world. One more bridge should be constructed on Gandak river. A rail-cum-road bridge should also be constructed at Dumariya Ghat. I would also suggest for laying down a railway line from Chakiya to Sighavaliya.

A.H. Wheeler & Co. has been given the sole monopoly of running book stalls on all the stations. This monopoly should be ended and the contract of the book stalls should be given to different concerns on every station.

Despite the fact that Bihar has a large population of 46.50 million. There is no office of Railway Commissioner anywhere in the State. People have to go to Allahabad for work concerning metre gauge and to Calcutta for relating to broad gauge work. Regional system should be reintroduced to save people botheration of running to Samastipur and Gorakhpur for getting their work done.

The area from which I come is a backward area. People do not get entry in services. The employees of Class III and IV face many difficulties. It is surplus district in several commodities. But people there do not get employment even for Class III jobs. If we pelad for remedy we are charged with regionalism. I would like to submit that we are also a part of Indian Union. We took part in freedom struggles, we participated in Satyagrah movement. But today the condition is such that even the tea stalls and other stalls on the stations are given to other people.

There is only one, Mokameh bridge, over river Ganges in Bihar which connects us to Calcutta. But to reach patna *via* this bridge is to incur double the expenditure. Patna is our capital. A bridge over Ganges should be constructed which should directly connect us with Patna so the hardships and difficulties experienced by people in this region are removed.

The North Bihar broad gauge line runs upto Samastipur beyond which one has to travel on metre gauge lines with a slumbering speed of twelve or thirteen miles in unworthy compartments. The area is seldom visited by officials, Ministers or Deputy Ministers. I suggest that Railway Ministers should travel in train in place of planes so that they may have an idea of the difficulties of passengers. They should travel in third class.

[Shri Bibhuti Mishra]

The broad gauge line ending at Samastipur should be extended upto Muza-farpur and Champaran and then back to Lucknow. Gandak and Kosi Project are under construction in our area and the movement of goods is hampered due to shortage of transport.

Only one or two Members of Parliament are included in the Railway Time Table Committee. The percentage should be increased. The Committee does not entertain the suggestions sent to it. Shri T.N. Singh had long tried to secure that Upper India arrives at Delhi in the forenoon. The suggestion was not accepted by Railway administration for some difficulties. But afterwards when Shri Singh resigned, the matter came to an end and now the train in question arrives at Delhi at 11.00 hour. How Railways can improve if even in such things as preparing the time table our voice is not heard ?

In my town colleges etc. are situated on the other side of the railway line, and students experience great difficulty in coming and going. The Railway Ministry should construct over bridges in such places where they are most needed.

It is strange that most of the accidents, as pointed by Kunzru Committee took place on metre gauge lines on which trains move with comparatively slow speed. The reason underlying these accidents should be sought and set right.

On some of the branch lines people travel without tickets where they are not issued. The checking exercised by the magistrate is of little avail. More attention should be paid towards this factor so that incomes of Railways are enhanced.

In the end I submit that Ministry should try to remove the difficulties of the people.

डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी (जोधपुर) : श्री दासप्पा ने हाल ही में देश की परिवहन व्यवस्था को संभाला है मैं उनका हार्दिक स्वागत करता हूँ। वे सुयोग्य और रचनात्मक दृष्टिकोण के व्यक्ति हैं।

यह बहुत चिंताजनक बात है कि उन्होंने भाड़े की दर में वृद्धि कर दी है। रेलवे का बजट पुरानी रूढ़ि के अनुसार तैयार किया जाता है। रेलवे के बजट में निरंतर मुनाफा होता रहा है। १९६२-६३ के बजट अनुमान की तुलना में वास्तविक आमदनी में १७.१७ करोड़ रुपये की और इसी प्रकार १९६३-६४ के संशोधित बजट अनुमान में २२.५३ करोड़ रुपये की वृद्धि हुई थी। अतः भाड़े की दर में वृद्धि युक्तिसंगत नहीं है। इससे देश में मुद्रा स्फीति पर दबाव बढ़ेगा।

कुंजरू समिति ने दुर्घटनाओं की समस्याओं का गहन अध्ययन किया था और मैं उसकी कुछ सिफारिशों के बारे में कुछ प्रश्न उठाना चाहता हूँ। उसका कथन है कि बड़ी लाइन की अपेक्षा छोटी लाइन पर अधिक दुर्घटनाएं होती हैं और यह अन्तर बढ़ता जा रहा रहा है। रेलवे प्रशासन ने इस बारे में क्या किया है ?

समिति का यह भी कथन है कि विभिन्न रेलों में विभिन्न श्रेणियों के कर्मचारियों की कमी रहती है और उन्होंने सिफारिश की थी कि प्रत्येक रेलवे में जन-शक्ति समिति नियुक्त करनी चाहिये। रेलवे प्रशासन ने इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है। समिति ने यह भी कहा था कि रेलवे के अनुसंधान और परीक्षण केन्द्र में साज सामान पर्याप्त नहीं है। रेलवे प्रशासन को इसके लिए आवश्यक संसाधन और कर्मचारी उपलब्ध करने चाहिये।

६ जनवरी १९६४ को फ्रंटियर मेल की जो दुर्घटना हुई थी उसकी जांच से पता लगा है कि वह विस्फोट के कारण हुई थी। इस सम्बन्ध में सरकार को सुरक्षा के साधन संगठित करने चाहिये।

क्या मुडलियार समिति की सारी सिफारिशें लागू कर दी गई है और विशेषतः निर्यात की वस्तुओं पर १५ प्रतिशत छूट दी जाने लगी।

श्री सै० वें० रामस्वामी : अभी हाल में ६७ इंजीनियरी वस्तुओं पर छूट दी गई है।

डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी : मंत्री महोदय ने रेलवे के गत वर्ष के कार्यपालन के बारे में संतोष प्रकट किया है किन्तु उस बारे में आत्मसंतोष नहीं होना चाहिये। अभी तक रेलवे की परिवहन क्षमता पर्याप्त नहीं है। भले ही परिवहन क्षमता कुछ सुगम हो गई हो किन्तु यदि आत्मसंतोष रखा गया तो देश के विकास की आवश्यकताओं के कारण परिवहन व्यवस्था ठप्प हो जाने की संभावना है।

मेरा सुझाव है कि रेलवे अपने लिए विशेष रियायत न मांगे और परिवहन के अन्य संसाधनों का विकास होने दे। अन्तर्देशीय जल परिवहन भी इस मंत्रालय के अधीन होना चाहिये।

यात्रियों की सुविधाओं की बहुत समय से उपेक्षा की जा रही है। यात्रियों की सुविधाओं सम्बन्धी समिति की नियुक्ति का सुझाव सरकार को स्वीकार करना चाहिये।

प्राक्कलन समिति ने इस बारे में खेद प्रकट किया है कि द्वितीय योजना अवधि में गाड़ी के डिब्बों के कारखाने का उत्पादन कम हो गया है।

डा० सरोजिनी महिषी पीठासीन हुईं ।
Dr. Sarojini Mahishi in the chair.

उन्होंने यह भी सिफारिश की है कि डीलक्स गाड़ियां अधिक चलनी चाहियें।

मैं समझता हूं कि रेलवे की विभागीय भोजन व्यवस्था संतोषजनक है किन्तु उसकी कीमतें इतनी अधिक है कि सेवा और भोजन की किस्म उतनी अच्छी नहीं।

गैर सरकारी भोजन व्यवस्था भी अच्छी नहीं है और रेलवे बोर्ड ने गैर-सरकारी ठेकेदारों को निहित अवधि की समाप्ति पर नये सिरे से प्रार्थना पत्र देने के लिए कहा है और उसकी अवधि भी कम कर दी है। मैं समझता हूं कि इस प्रक्रिया को अपनाने से अधिकारियों के भ्रष्टाचार को बढ़ावा मिलेगा। ऐसा प्रयत्न करना चाहिये कि भोजन व्यवस्था करने वाले गैर-सरकारी ठेकेदारों को अनुचित रूप से डराया धमकाया न जाए।

प्रादेशिक पुनर्गठन के बारे में मंत्री महोदय का क्या विचार है। इस सम्बन्ध में देश में बहुत से लोग बहुत समय से चिंतित हैं। छोटी लाइन का जो मुख्यालय स्थापित किया जा रहा है वह जोधपुर में स्थापित होना चाहिये। मंत्री महोदय कृपया इस बारे में प्रस्तावों का व्योरा दें।

इस बारे में बहुत शिकायतें हैं कि कुछ नियुक्तियां प्रादेशिक आधार पर की जाती हैं। सरकार को इन शिकायतों की ओर ध्यान देना चाहिये।

[डा० लक्ष्मीमल्ल सिधवी]

रेलवे कर्मचारियों को लाभ पहुंचाने के लिए प्रयत्न करने चाहिये और अत्यावश्यक वस्तुओं के बढ़ते हुए मूल्यों को दृष्टिगत रखते हुए उन्हें रेलवे की अनाज की दुकानों से अनाज दिलाना चाहिये।

उत्तर रेलवे के गाड़ों के अभ्यावेदन की जांच करनी चाहिये क्योंकि वह युक्तिसंगत प्रतीत होता है।

Shri A.S. Saigal (Janjgir): On seeing the budget and the working of the Railway Ministry one has to congratulate the new Railway Minister.

I would submit that the reports submitted by the officers who are sent abroad by the Railway Administration, are not implemented. Steps should be taken to implement them.

Moreover the reports of the Research Department of the Railways are not put into practice. Their recommendations should be implemented after resolving the difference of opinion.

Action should be taken on the report of the Accidents Committee and measures should be adopted to prevent accidents. For this purpose half of the persons living near the railway lines can be taken.

Since long requests are being made to construct a direct route from Vizagapattam to Delhi. Now people have to come via Nagpur. That is very uncomfortable. Exchange of trains at Bina is all the more troublesome. So a direct line via Raipur, Bilaspur and Katni must be provided.

I request that a two tyres sleeper coach should be provided in the express train which runs from Bilaspur to Indore. The train leaves at 9.45 or 9.50. It would be better if it leaves two hours after this prescribed time.

The bar association of the Jabalpur High Court has passed a resolution that there should be some connecting train from Katni because the lawyers who came from Bilaspur to attend courts at Jabalpur do not get any train at Katni and are put to much discomfort. This should be taken into consideration.

We had agitated for the department catering. But if difficulties are being encountered in it, I would request that the whole question should be reconsidered. At Umarya Station the contractor has given his contract on sublease and you can well imagine the state of affairs.

Shri D.N. Tiwari (Gopalganj): I would submit that replies are not given to all the points expressed by the members in their speeches. There should be arrangement whereby the speeches of the members be shifted by some member of the board and then replies should be given. Otherwise what is the use of bewailing in the wilderness.

There is no doubt that there has been some improvement in the Railway Administration but we have still to find whether the improvement is commensurate with the expenditure incurred thereon.

The staff in the administration is heavily increasing, but what is its utility to the public.

Railway minister has said in his speech that :—

“सभा को स्मरण होगा कि १९६२ में रेलवे के नियंत्रणाधीन एक संगठन कोयला खानों द्वारा बिप्रे गये कोयल की किस्म निर्धारित करने के लिए बनाया गया था।”

But how this setting up of an organisation has proved to be of any utility to the people.

On page 23 of his speech it is said :

“एक वैसा ही संगठन है जिसकी सहायता स्वतंत्र जांच अभिकरण करता है।”

But we are not told as to what is the function of this Agency.

As regards improvement in the performance there is no progress because a little improvement here and there is virtually no improvement. There is no decrease in the accidents.

The Vigilance Division and Vigilance Directorate are subservient to the Railway Board. Unless and until they are made independent organisations they cannot catch big officials and corruption cannot be checked.

It has been repeatedly said here that the complaints of the people are not redressed. There appears to be no improvement in this regard.

Discrimination is being shown in dealings with the employees and the caterers. The circulars issued by the Board are not adhered to. At least two units should be entrusted to a vendor. If there is one unit at station then one unit should be given. If more units would be given to them they would indulge in subletting.

As regards the performance of the railways I would submit one thing that over aged coaches have increased heavily. They should be replaced.

Bihar has a population of 4 crores and 35 lakhs, but no railway Service Commission has been provided for that state. The candidates of Bihar are at a disadvantage because after the swith over to Hindi there medium of instruction is Hindi and they cannot compete in examinations held by Service Commissions at Allahabad and Kanpur. They should be allowed to give answers in Hindi. Bihar should be relieved of such like drudgeries.

Dr. Ram Manohar Lohia : (Farrukhabad) : Mr. Speaker, it has been claimed that the performance of our Railways in regard to Wagon-kilometre per day is highest in the world. I would like to know the over all financial position of our Railways *vis-a-vis* other countries of the world.

I venture to cite some cases of mismanagement and corruption prevailing in Railways. Double fare is charged for some places. For example the distance between Fatehpur and Churu is 27 miles whereas fare is being charged for 54 miles. Again in place of finding out some suitable measure for adjusting late running of trains their running time has been increased in the time tables. Several cases of corruption in the allotment of wagons have come to light.

I would like to put forth some suggestions for action by the Railways.

Railways should utilize its surplus revenue for the construction of culverts for outletting the water which submerges vast acreage of cultivable land every year on both sides of the Railway bund. I would like to advice the affected persons to treat the railway line with a view to provide an outlet for stagnant water if Government fails to do so.

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shahnawaz Khan) : He is advising to break railway lines.

Dr. Ram Manohar Lohia : I was only asking for providing outlets for the stagnant water. The hon. Minister should rather have appreciated the situation and should have taken a pledge to remedy it.

Shri Shanawaz Khan : We will see if he writes about some particular place where damage is caused by stagnant water.

Dr. Ram Manohar Lohia : There are thousands of such places. In Balia it was done to provide an outlet.

Shri Sinhasan Singh (Gorakhpur) : we have repeatedly requested in writing about Rohi-Rapti bridge in Gorakhpur without any response whatsoever.

Dr. Ram Manohar Lohia : The question of setting up factories on both the sides of railway line should also be considered.

More attention is paid to the regions which have stronger voice. It is difficult to understand why one crore rupees have been wasted in remodelling the Allahabad station when the money could have been better utilized in constructing a bridge in Farrukhabad or at strategic points in border areas.

The concentration of industries in a single particular area should be avoided. The proposed workshop for repair of wagons should be set up at Raipur which is a tribal area. The proposed 150-bed hospital with an estimated expenditure of Rs. 7.20 million should be located at Jalgaon or Chalisgaon in place of Bombay.

Mughalsarai is a congested place known for transport bottle-neck. A rail link between Chirmisi and Lalanganj would divert much of the traffic from Mughalsarai.

Third class passengers would contribute Rs. 161 crores to the Railway Revenues whereas other classes contribute only Rs. 22 crores, a considerable portion of which would be adjusted by book adjustment, I would suggest that higher classes should be abolished. The alternative way is to stop the very manufacture of upper classes compartments at Perambur or at some other place. It would help in correcting the present tendency of Railway personnel in paying more attention to the maintenance of upper class compartments in which dignitaries travel. It would not curb the revenue earned by the Railway as the number of third class passengers would increase. In addition, more attention would be paid for providing better amenities to third class passengers when distinguished persons begin to travel in this class.

The argument that I myself should give a lead by abandoning travel in upper class does not hold good. Although often travel in third class one is prone to utilize a facility, when it exists. The best way is to abolish upper classes altogether.

The recent increase in dearness allowance is inadequate for the employees at the lower rank who have been given an increase of Rs. 2 because the lower income group is the worst victim of rising prices. The best remedy is to hold the price line for which Railway workers should put forth a demand, should organise themselves and compel the Government to take effective steps for checking the rising prices.

One thing more I would like to say about Government servants. They are not permitted to take part in politics, to join a political party or to contest an election. It is not fair. They should also be allowed to enjoy their fundamental rights.

There is a growing tendency to initiate what happens in other countries of Europe or in America, without having regard to the environment of India. I do not approve of this tendency. With these words I thank you, Sir.

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : सभापति महोदय, ३३ सदस्यों ने वाद-विवाद में भाग लिया है। लगभग सबने रेलवे के कार्य की सराहना की है। कुछ सदस्यों ने यह भी कहा है कि रेलवे की अच्छी स्थिति का कारण यह है कि अर्थ-व्यवस्था के अन्य क्षेत्रों में आशानुकूल प्रगति नहीं हुई है। उन्होंने यह भी कहा है कि सन्तुष्ट होकर बैठे रहना नहीं चाहिये क्योंकि यातायात के बढ़ने पर कठिनाई का सामना करना होगा। हम इस ओर से निश्चित नहीं हैं कि तीसरी योजना के अन्त तक रेलवे को २४.५० करोड़ टन माल ढोना होगा जब कि अभी तक १८.०० करोड़ टन ढोया गया है। गत वर्ष का हमारा लक्ष्य १.५० करोड़ टन का था जब कि हमने १७.५० करोड़ टन माल ढोया। हमारे साथ कठिनाई यह है कि यातायात के लिये काफी माल उपलब्ध नहीं हो पाता।

(इस समय समय की घंटी बज उठी)

(At this stage the time bell went off)

सभापति महोदय : यह गलती से बज उठी है। वे अपना भाषण जारी रखें।

श्री सै० वें० रामस्वामी : किन्तु अब कुछ ऐसी आशा दिखाई देने लगी है कि कृषि औद्योगिक और अन्य क्षेत्रों में अधिकाधिक उत्पादन होगा और हमारे पास यातायात की कमी नहीं रहेगी।

कुछ माननीय सदस्यों ने वित्तीय पहलुओं पर भी प्रकाश डाला। कुछ ने कहा कि भाड़े में २ प्रतिशत वृद्धि की आवश्यकता नहीं है। कुछ ने कहा कि पूंजी पर लाभ पर्याप्त नहीं है। कुछ का कहना था कि मूल्य हास निधि और विकास निधि में अधिक धन दिया जाये। इन विरोधी मतों को देखते हुये माननीय रेलवे मंत्री ने बजट तैयार करते समय सन्तुलन से कार्य किया है।

कुछ सदस्यों ने कहा कि बजट में आय को कम करके और व्यय को बढ़ा कर दिखाया गया है। १९५६-५७ से लेकर ७ वर्षों का आय का प्राक्कलन ३०६१.२९ करोड़ रुपये, पुनरीक्षित आंकड़े ३०५९.६७ करोड़ रुपये और वास्तविक आंकड़े ३०६३.९८ करोड़ रुपये के थे। व्यय के सम्बन्ध में प्राक्कलन के आंकड़े २३९४.४४ करोड़ रुपये, पुनरीक्षित आंकड़े २४३२.४० करोड़ रुपये और वास्तविक आंकड़े २४२३.०३ करोड़ रुपये के हैं। बिल्कुल ठीक प्राक्कलन लगाना संभव नहीं। बाढ़, उत्पादन की मात्रा आदि से यातायात पर प्रभाव पड़ता है। गत वर्ष आपातकाल के कारण यातायात काफी बढ़ गया था। कुछ अन्य बातें भी हैं—जैसे डीजल तेल और कोयले के मूल्य में, उत्पादन शुल्क में वृद्धि—जिनका पहले से अनुमान नहीं लगाया जा सकता। फिर भी सब मिला कर स्थिति काफी अच्छी रही। १९६२-६३ में भी व्यय के प्राक्कलन आंकड़े ४२३.९४ करोड़, पुनरीक्षित आंकड़े ४३०.२८ करोड़ और वास्तविक आंकड़े ४२९०.५२ करोड़ रुपये के थे।

श्री उ० मू० त्रिवेदी ने बजट के व्याख्यात्मक ज्ञापन के पृष्ठ ८७ से पढ़कर बताया कि १.८ प्रतिशत की आय हुई है। उन्हें कुछ गलतफहमी हो गई। वास्तविक आंकड़े ६.२ प्रतिशत के वहां दिये हुए हैं।

श्री वारियर की यह बात कि बजट को संतुलित करने का प्रयत्न किया गया है लागत-लेखे के आधार पर तैयार नहीं किया गया ठीक नहीं है। हम ने कई चीजों की लागत का लेखा लगा कर उसके आधार पर बजट बनाया है। इसी आधार पर हमने हाल ही में छोटे पार्सलों की न्यूनतम

[श्री सें० वें० रामस्वामी]

शुल्क ५० नये पैसे से बढ़ा कर २६० की है और कोयले के परिवहन की शुल्क को पुनरीक्षित किया है। विशेष चीजों को विशेष सैकशनों पर ढोने की लागत के ब्यौरे को तैयार करने का कार्य एक पृथक शाखा को सौंपा गया है।

लगभग सभी सदस्यों ने यात्रियों की सुविधाओं के विषय में उल्लेख किया है। इस वर्ष इस मद के लिये ४ करोड़ रुपये रखे गये हैं जब कि गत वर्ष ३ करोड़ रुपये रखे गये थे। हम इस बात की चेष्टा करेंगे कि यह सारी राशि यात्रियों को सुविधायें प्रदान करने के सम्बन्ध में व्यय कर दी जाये।

श्री नरसिम्हा रेड्डी ने सुझाव दिया था कि भीड़-भाड़ कम करने के लिये शटल गाड़ियां चलाई जायें। यह सुझाव अत्यन्त सुन्दर है किन्तु लाइनों की क्षमता को देख कर ही यह कार्य किया जा सकता है। हुबली से बिरूर और कैनानोर से मंगलोर तक शटल चलती हैं। एरना-क्युलम-क्विलोन सैकशन पर भीड़-भाड़ कम करने के लिये हम एक गाड़ी और चलाने पर विचार कर रहे हैं।

आपातकाल के कारण रियायतें देना बन्द कर दिया गया था। किन्तु अब धीरे धीरे रियायतें फिर से दी जाने लगी हैं। सर्कसों, नाटकीय मंडलियों, विद्यार्थियों, किसानों, कारीगरों आदि के सम्बन्ध में फिर से रियायतें लागू कर दी गई हैं। फिर से सारी रियायतें देने के सम्बन्ध में विचार किया जा रहा है।

श्री नम्बियार ने कहा कि रेलवे अस्पतालों में दवाइयां उपलब्ध नहीं होतीं। इस सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि वे रेलवे दुर्घटना समिति के प्रतिवेदन के उस भाग को पढ़ें, जिसमें उन्होंने रेलवे अस्पतालों की सराहना की है।

श्री नम्बियार : भरीजों से सारी कीमती दवाइयां स्वयं खरीदने के लिये कहा जाता है और मात्र सामान्य मिक्स्चर ही भरीजों को दिया जाता है।

श्री सें० वें० रामस्वामी : वे कृपा करके कुंजरु समिति का प्रतिवेदन पढ़ें।

हाल्ट स्टेशनों के संबंध में कुछ वित्तीय कठिनाइयां हैं। जब तक इतना यातायात नहीं कि हाल्ट स्टेशन बनाने से बिना पैसेन्जर गाड़ी के यातायात में विघ्न डाले हाल्ट स्टेशन की उपयोगिता सिद्ध हो जाय। तब तक हम उसका निर्माण नहीं करते।

छोटी मोटी चोरियों से रेलवे को होने वाली हानि का भी उल्लेख किया गया है। हम इस विषय में सतर्क हैं। हमने रेलवे सुरक्षा बल रखा हुआ है। चोरियों से होने वाली हानि की मात्रा कम हो गई है। यदि १९५०-५१ को आधार मान लिया जाये तो १९५९-६० का देशनांक ७३.८ और १९६२-६३ का ५४.६ था।

रेलवे स्टेशनों पर पुस्तकें बेचने के संबंध में किसी का एकाधिकार नहीं है। जिस फर्म का नाम लिखा गया है उसके स्टाल ३०६ स्टेशनों पर हैं। करार ५ वर्ष के लिये है जो ३१ दिसम्बर, १९६६ को समाप्त होगा। इसके बाद यदि फर्म का कार्य संतोषजनक हुआ तो इसको फिर से नया करके अगले ५ वर्ष तक के लिये दिया जा सकेगा। पुस्तक विक्रय के कार्य में उपयुक्त अनुभव की आवश्यकता है। जिससे यात्रियों को संतोषप्रद सामग्री उपलब्ध हो सके। फिर भी इस फर्म का एकाधिकार नहीं। अन्य फर्मों के भी कई स्टेशनों पर स्टाल

जो संस्थायें बिना लाभ के पुस्तकें बेचती है, जैसे गीता प्रेस आदि, उन्हें भी स्टेशनों पर स्थान दिया गया है ।

विभागीय भोजन व्यवस्था के संबंध का प्रत्येक सदस्य ने उल्लेख किया है । विभागीय व्यवस्था चालू करने का ध्येय यह था कि ठेकेदार से कहीं अधिक अच्छी सेवा का प्रबन्ध किया जाय । यह व्यवस्था बिना लाभ-हानि के आधार पर चलाई जाती है । कुछ कठिनाइयाँ हैं जिन्हें हम दूर करने का प्रयत्न कर रहे हैं । भोजन के डिब्बे में भीड़ अधिक होती है इसलिये यात्रियों की सेवा करने में कुछ विलम्ब हो जाता है । बेथरों को एक एक वर्दी फालतू दे दी गई है । बर्तन स्टेनलेस स्टील के हैं ।

संभवतः श्री दास ने कहा था कि दुर्घटना समिति के अनुसार ५१ प्रतिशत पटरी से उतरने की घटनायें इंजन की खराबी के कारण होती हैं । मुझे भय है कि यह बात ठीक नहीं है । समिति द्वारा दिये गये आंकड़ों के अनुसार पटरी से उतरने की केवल ४ प्रतिशत घटनायें इंजन की खराबी से हुई हैं । समिति ने आगे कहा है कि इंजन की खराबी के कारण पटरी से उतरने की दुर्घटनाओं में से ५१ प्रतिशत इंजनों की अपयत्ति देख रेख के कारण हुई हैं ।

इंजनों के संधारण के कार्य में पहले से सुधार हुआ है । १९५९-६० में ब्रोडगेज के १५.१ प्रतिशत इंजन मरम्मत करवाने योग्य थे, १९६२-६३ में इनकी प्रतिशतता केवल १४.३ थी । इसी प्रकार सवारी डिब्बों की प्रतिशतता ७.८ से कम होकर ७.६ और माल डिब्बों की ३.८ से कम होकर ३.४ रह गई ।

प्रत्येक ऋतु में जो मांग रहती है, आमों इत्यादि के परिवहन के उसका विशेष रूप से ध्यान रखा जायेगा । इस बारे में रेलवे बोर्ड सारी स्थिति से खूब परिचित है ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

Mr. Deputy-Speaker in the Chair

कुछ लोगों की सेवा बीच में टूटती थी । कई माननीय सदस्यों ने लिखा है कि उसे संक्षेप कर दिया जाय । जिन लोगों ने इस दिशा में कुछ किया था उन्हें इस पर बहुत खेद है ।

हम इस बात पर विचार कर रहे हैं । और जो कुछ संभव हो सकेगा किया जायेगा ।

किराये के बारे में यह निश्चय किया गया है कि यह १५० रुपये मासिक वेतन पाने वाले लोगों को वेतन ७ १/२ प्रतिशत देना होगा । और उन क्वार्टरों में जहां अभी सभी सुविधाएं नहीं हैं, उनका किराया कम लगाया जायेगा, इसी तरह वेतन वृत्ति योजना के विस्तार की बात है । सेवा निवृत्त व्यक्तियों के लिये यह योजना बहुत सरल नहीं है । यह बहुत जटिल बात है इसके लिए तो भारी व्यय करना होगा । लगभग २५००० लोगों के लिए ३ करोड़ का खर्चा होगा । अतः मैं यह देखना होगा कि क्या ये प्रस्ताव उपयुक्त हैं । प्रथम अप्रैल, १९५७ तक सेवा निवृत्त होने वाले लोगों की संख्या २ से तीन लाख है । २४ करोड़ रुपये का खर्च है । इस मामले को आसानी से नहीं निबटाया जा सकता । मामले की पूरी पूरी वित्तीय जांच की जायेगी और कोई तिथि भी निश्चित करनी होगी ।

[श्री सैं० वें० रामस्वामी]

कुछ शब्द प्रोत्साहन योजना के बारे में कहना चाहता हूँ । 'प्रोत्साहन योजना' संगठित श्रमिकों की सहमति से लागू की गयी थी । ऐसी कोई शिकायत नहीं है कि कहीं से भी श्रमिकों की छटनी की गयी हो । यह देखने के लिए कि श्रमिक अधिक आय प्राप्त करने के लिये अपने परभार डालें हमने ५० प्रतिशत की अधिकतम सीमा निर्धारित कर दी है । इस बारे में मेरा मत यह है कि इससे रेलवे और कर्मचारियों दोनों को लाभ हुआ है । अन्त में मैं इतना ही उल्लेख करना चाहता हूँ कि विश्व बैंक ने अपने प्रतिवेदन के पृष्ठ ७ पर कहा है भारतीय रेलवे का कार्य तुलनात्मक दृष्टि से बहुत ही श्रेष्ठजनक है और इस सब का श्रेय उन सभी लोगों को है जो ऊपर से नीचे तक रेलवे से सम्बन्धित हैं ।

श्री सेनियान (पेरम्बलूर) : हमारे रेलवे मंत्री महोदय ने बड़ा शानदार बजट प्रस्तुत किया है । आशा की जानी चाहिये कि वह रेलवे प्रशासन को हिला देंगे । रेलवे हमारे देश का एकमात्र राष्ट्रीयकृत उद्योग है । यह देश का सबसे बड़ा नियोजक है, परन्तु हमें यह भी स्वीकार करना होगा कि यह वैसे बहुत अधिक लोकप्रिय नहीं हैं । १९३८ में वैजवुड समिति ने कहा था कि रेलवे लोगों में बहुत अलोकप्रिय है । १९४८ में रेलवे जांच समिति ने यह बात कही थी कि जो कुछ १९३८ में वैजवुड समिति ने बात कही थी वह आज भी सत्य है । लोग रेलों का प्रयोग इसलिए करते हैं क्योंकि कोई दूसरा रास्ता नहीं है और इसी लिए कुछ बचत भी हो जाती है । क्योंकि आंकड़ों से हमें बचत दिखाई देनी है, इसलिये हमें इस दिशा में निश्चित होने की बात नहीं है । हमें रेलवे को लोकप्रिय बनाने का यत्न करना चाहिये ।

यह एक अच्छा अवसर है कि रेलवे की गेज प्रणाली का विवेकीकरण कर देना चाहिए । बड़ी लाइनें ४८ प्रतिशत हैं, मीटर गेज ४४ प्रतिशत है और छोटी लाइनें ८ प्रतिशत हैं । यह खेद का विषय है कि मंत्री महोदय का मत यह है कि उपलब्ध साधनों में वित्तीय कठिनाइयों के कारण व्यापक रूप से इसको बदला नहीं जा सकता । सभी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने का कार्य शनैः शनैः हो सकता है । समय समय पर यातायात की आवश्यकताओं को देखते हुए इसमें तबदीली होती रगी । यह ठीक है कि सभी रेलवे एक दम से बड़ी लाइनों में नहीं बदली जा सकती । इस कार्य को २५, ३० वर्षों में फैलाया जा सकता है । क्योंकि इसमें तो कोई मतभेद वाली बात नहीं है कि बड़ी लाइनें बचत क्षमता और कार्य, सभी प्रकार से ठीक सिद्ध हुई हैं । मेरा सुझाव यह है कि इसके लिए एक समिति की स्थापना की जानी चाहिये जो कि छः मास इस प्रश्न के विविध अंगों पर विचार करके प्रतिवेदन प्रस्तुत करे ।

इस बारे में उत्तर के मुकाबले में दक्षिण की कठिनाई अधिक है क्योंकि वहां ये लाइनें केवल ३२ प्रतिशत हैं । और इन लाइनों पर प्रायः भीड़ भाड़ रहती है और कई बार यातायात ठप हो जाता है ।

मंत्री महोदय ने कहा है कि इस बार यात्री सुविधाओं के लिए ४ करोड़ रुपये राशि रखी गई है । १९५४ में रेलवे समिति ने यह सिफारिश की थी कि प्रत्येक वर्ष इसके लिए ३ करोड़ खर्च किये जायें । गत पांच वर्षों में लगभग १५ करोड़ रुपया इस मतलब के लिए खर्च किया जा चुकना चाहिये था, परन्तु रेलवे प्रशासन ने कुल १२,५०,७८,००० रुपये इस हिसाब से खर्च किये हैं । इसमें से दो करोड़ से ऊपर तक की राशि खर्च नहीं की है । इस दृष्टि में इस बार की राशि ५ करोड़ होनी चाहिये । छोटे छोटे पड़ावों को बड़े स्टेशनों में बदलने पर जो व्यय

किया जाता है वह यात्रियों की सुविधा के लिए रखे धन से नहीं होना चाहिये । १९६४—६५ के लिए जो धन यात्रियों की सुविधाओं पर खर्च होने के लिए निर्धारित हुआ है, उसे और किसी भी अन्य मद पर खर्च नहीं किया जाना चाहिये ।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि सरकार यह बताये कि लाभांश देने का सिद्धान्त वह स्वीकार कर रही है अथवा नहीं । एक बार यदि इस सिद्धान्त को स्वीकार कर लिया जाय तो बाद में इसके बारे में निर्णय कर लिया जाएगा । रेलवे कर्मचारियों को लाभांश दे कर रेलवे बोर्ड को एक शानदार उदाहरण प्रस्तुत करना चाहिये । मद्रास-सूतीकोरिन लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाना चाहिये और अन्य लाइनों को दुहरा किया जाना चाहिये । मद्रास-अरकोणम और मद्रास-गुम्डिपन्डी लाइनों के विद्युतीकरण के कार्य को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाय । यदि रेलवे प्रशासन ने अपव्यय रोकने और कमियों को दूर करने की दिशा में कदम उठाये होते तो भाड़ा दरों में वृद्धि करने की आवश्यकता न पड़ती । अन्त में मेरा निवेदन यह है कि माननीय सदस्य एक संसद सदस्य के नाते जो कुछ कहते रहे हैं, उसे अब मंत्री के नाते कार्यान्वित करना चाहिये ।

Shri Gahmari (Ghazipur) : It is an encouraging feature that the railways add to their revenue. But I feel that railways could have done better in this direction if they had taken effective steps to check the ticketless travel and have controlled the pilferage of goods etc. Ten per cent of passengers travel without tickets. Without offering bribe people cannot transport their goods. The railways had to pay heavy damages for the goods lost in the transit. With little vigilance on our part we can save this loss.

It is generally observed that T.T.Es. who are supposed to check the ticketless travellers allow the passengers to go by accepting the illegal gratifications. In this connection I feel it would be better to pay to these T.T.Es. the commission so that they could do better in this direction. I think there cannot be any other way to check the corruption of this type.

Ghazipur-Balia-Azamgarh region is a very poor and backward region. There has been no change in railways here for the last hundred years. Nothing has been done for the extension of lines here. I submit that the area should be well connected by rail communications. An over bridge should be constructed over the river near Ghazipur. The demand for this bridge has been pressed for the last so many years, and the agitation for that had been going on. Demand should be conceded, for it is accepted to give a boost to the backward economy of this region. It will also help in the quicker movement of the goods. Eastern districts should also be connected with railways so that business should flourish there. There is extreme poverty in this region of the country, in spite of it crores of people reside here. There is no dearth of men but scarcity of wheat, cloth and communications. Agriculture is also not profitable. In my village alone about four thousand people are on active service and about 6 thousand are ex-servicemen. We are great fighters, therefore some attention should be given towards us.

We are happy that sleeping berths have been started. There is a great rush for the sleeping berths. We should have sufficient number of trains with this arrangement of sleeping berths in order to avoid over-crowding. Number of bogies should also be increased so that people may not be involved in accidents.

श्री श्री० ना० विद्यालंकार (होशियारपुर) : मैं रेलवे मंत्री को उनके भाषण के लिए मुबारकबाद देता हूँ और उनके काम की सराहना करता हूँ। रेलवे प्रशासन की जो आलोचना की गई है वह बहुत मात्रा में अव्यवहारिक है। आलोचना करते समय हमें इस बात को भी दृष्टि में रखना चाहिये कि हमने प्रगति भी की है। गत वर्षों के मुकाबले में हम बहुत आगे बढ़े हैं। गाड़ियां काफी संख्या में अब उपलब्ध हैं। गत वर्ष डिब्बों की क्षमता १०२० लाख टन थी। १९५०-५१ में यह क्षमता ९३० लाख टन थी। १९६०-६१ में यह क्षमता १५६० लाख टन पहुंच गई है। गाड़ियों और डिब्बों के निर्माण का काम भी बढ़ा है। १९५०-५१ में निर्माण संख्या ३७०० एकक थी, परन्तु १९६३-६४ में यह संख्या ३६००० हो गई अब १९६४-६५ में यह ४०,००० एकक है। लोको मोटिव तथा स्टील इंजिनों की भी काफी प्रगति है। खान की दिशा में भी बचत से काम लिया जा रहा है। हम इस दिशा में आत्मनिर्भर हो रहे हैं। दुर्घटनाओं की संख्या भी कम है।

मेरा निवेदन यह है कि रेलवे का काम और प्रगति काफी सन्तोषजनक है। रेलवे प्रशासन को प्रभावी पग उठा कर भ्रष्टाचार दूर करने का यत्न करना चाहिये। चोरियां और भाल की गड़बड़ तो बिलकुल नहीं होनी चाहिये। लेखा परीक्षण प्रतिवेदन से यह पता चलता है कि भाल की चोरी की घटनायें बढ़ रही हैं। १९५९-६० में यह संख्या २० प्रतिशत थी जो कि १९६०-६१ में बढ़ कर २६.३३ प्रतिशत हो गई। १९६२-६३ में २७ प्रतिशत थी। मेरे विचार में इसके लिये मुख्यतः रेलवे कर्मचारी उत्तरदायी हैं। मेरा निवेदन है कि इस दिशा में समुचित पग उठा कर सरकार को इन घटनाओं को रोकना है।

यह दावा किया गया है कि रेलवे की चालन क्षमता में वृद्धि हुई है, परन्तु तथ्य इसका समर्थन नहीं करते। न ही इस क्षमता वृद्धि को सामान्य व्यक्ति यात्रा करते समय महसूस ही करता है। गाड़ियों की समय पर न चलने की क्षमता आय है। रेलवे कर्मचारियों का व्यवहार भी बहुत अच्छा नहीं है। इसके लिए बहुत कुछ किये जाने की आवश्यकता है। रेलवे के अधिकारियों और कर्मचारियों में सेवाभाव की वृत्ति पैदा करने की आवश्यकता है। चंडीगढ़ को रेलवे के नकशे पर प्रमुख रूप से लाया जाना चाहिये। वह पंजाब की राजधानी है। इसे मुख्य लाइन पर लाया जाना चाहिये। रोपड़ को चंडीगढ़ से मिलाया जाना चाहिये। जालन्धर से गढ़शंकर तक एक लाइन होनी चाहिये। इस लाइन को रोपड़ और चंडीगढ़ से मिलाना चाहिये। जालन्धर और होशियारपुर, जालन्धर और जेजो के बीच चलने वाली गाड़ियों की गति को बढ़ाया जाना चाहिये।

इस समय व्यय का अनुपात बहुत ऊंचा है। जो अनाज की दुकानें हैं उसकी बिक्री का ३७ प्रतिशत कर्मचारियों के वेतनों में ही चला जाता है। सामान्य रेलवे के मामलों में भी दशा लगभग यही है। यही कारण है कि प्राप्ति लगभग १.७९ प्रतिशत ही रही है यह बहुत ही कम है। व्यय को बढ़ाने और राजस्व को कम करने की मनोवृत्ति चल रही है। पाकिस्तान के साथ भी रेलों का आदान-प्रदान परस्पर समान व्यवहार के आधार पर होना चाहिये। इसी प्रकार रेलवे श्रमिकों के विवादों को निपटाने में भी काफी समय ले लिया जाता है। नीचे की बात-चीत करने वाली मशीनरी ठीक ढंग से कार्य नहीं करती। श्रमिक प्रबन्ध व्यवस्था में शांभिल करने की दिशा में भी हम कुछ नहीं कर रहे। जो कुछ भत्ता बढ़ाया गया है वह बहुत कम है। २ से १० रुपये तक की वृद्धि को सामान्य लोगों ने उत्साह से नहीं लिया है ?

Shri Mate (Tikamgarh) : In 1952, when late Dr. Rajendra Prasad came to Tikamgarh to unveil the Statue of the Father of the Nation, we took the

opportunity to draw his attention to the conditions prevailing in this backward area. In his inaugural speech the then Rashtrapati said, "One or two railway lines be provided to the people of this area as they are poor and backward."

Therefore it is my request that the railway administration should take steps to provide a railway line from Jhansi to Jabalpur *via* Tikamgarh. A Railway line should also be provided for Chhatarpur and Panna. These two railway lines are very necessary for the general development of this area.

Shri Sheo Narain (Bansi) : My greatest complaint against the railway department is that the Britishers have left but have handed over their traditions to us, which are being kept up. Britishers introduced the three types of railways and they are still there. I thank Mr. Dassapa for the introduction of railway pension scheme, in which new concession has been given to the railway workers. I welcome it. I also appeal to the Railway Minister that those who were dismissed in 1960 should be reinstated. I have this complaint that Railway Ministers are paying proper attention to this area which is situated on Indo-Nepal boarder.

Departmental catering has failed to cater to the needs of the passengers. The employees of the Department care a fig even for the Members of Parliament what to speak of the other citizens. They indulge in malpractices. Much improvement in the catering system can be effected if it is given to either Kilner Company or someone else in the private sector. Income from this Department should be utilised to expand it and also to give more facilities to its employees.

Government had a plan to construct a railway line from Sehjanwa upto Uttrawal *via* Mendawal and Bansi. That project should be implemented, since Government had taken its responsibility upon itself. Whatever we produce in that area does not reach the cities because of lack of means of transportation.

I suggest that a railway line be constructed from Shahganj upto Gorakhpur *via* Faizabad and Basti. Government should pay heed to this suggestion and not throw it in the waste paper basket. We talk so much of Democracy, but the suggestions of the Members are not heeded to. That is not the case in Britain. In Britain, every suggestion of a Member is given due weight. The officials of this bureaucratic set-up should either care for our suggestions or take their hands off the administration.

None of the speakers, who spoke before me, referred to Harijan's recruitment in service. During the period when Shri Jagjeevan Ram was there, there used to be reservation for Harijans, but their promotions were stopped subsequently. Today educated Harijans are unable to seek employment. I want to know whether Harijans have been taken according to the number of reservations ? I don't say that you give more chances to them than your previous commitments. Since Harijans are the largest minority in the country, we must provide them with reasonable chances of employment.

U.P. Roadways should become a model for the Railways. That Roadways is free from the elements of corruption and nepotism. In order to end corruption, deterrent punishments should be given to those found guilty.

Trees should be planted on the Railway lands lying without any use.

After 14 years of slumber, the Government have woken up now, and it should not forget the sad experience of 1962. Railway lines should be laid upto Nepal and also all through the NEFA area, so that we may be able to transport men and material to such areas as and when the need arises.

[Shri Shib Narain]

Railway employees show the least courtesy to passengers. Condition of the third class passengers is miserable. They are huddled together like cattle and pigs. When Railways earn most from the poor, why not give them the best facilities. In order to provide relief to the poorer classes, railway fare should be decreased.

श्री स० मो० बनर्जी : (कानपुर) : इस मास की १७ तारीख को रेलवे कर्मचारियों द्वारा प्रदर्शन किया गया। उनकी मांग है कि या तो मूल्यों पर नियंत्रण रखिये या महंगाई भत्ता बढ़ाइये। मंत्री महोदय ने २, ५ और १० रुपये बढ़ा दिये हैं जब कि निर्वाह सूचक १३५ प्वाइंट तक बढ़ गया है। इसलिए यह बढ़ौत्री अपर्याप्त है। मेरा अनुरोध है कि इस बढ़ाये गये महंगाई भत्ते की राशि १-११-१९६१ से दी जाय। १ जुलाई, १९६३ से यह महंगाई भत्ता दे कर वित्त मंत्री रेल कर्मचारियों को धोखा देना चाहते हैं।

वित्त मंत्री के अनुसार निर्वाह सूचक १ जुलाई १९६३ को १३३.८ था और हमारी गणना के अनुसार १३८ था। चूंकि यह १२५ से १० प्वाइंट अधिक है इसलिए १ अप्रैल, १९६४ से कर्मचारियों का भत्ता बढ़ाया जाना चाहिये, अन्यथा उन में असन्तोष बढ़ेगा।

कर्मचारी यह नहीं चाहते कि महंगाई भत्ता रोज-बरोज बढ़ाया जाय, परन्तु मूल्यों में इस कदर वृद्धि हो रही है कि उसके सिवाय और कोई चारा नहीं है।

ब्रिटले परिषद् को हम इसीलिये स्वीकार नहीं करते चूंकि इस से हमारा हड़ताल करने का अधिकार छिन जाता है। यह अधिकार हम ने १०० वर्ष तक बलिदान दे कर प्राप्त किया है। यह अधिकार हमें संविधान से प्राप्त हुआ है। वर्ष १९६० में हड़ताल इसलिए हुई थी चूंकि वित्त मंत्री प्रधान मंत्री तथा अन्य लोगों ने मजदूरों के कर्मचारियों से मिलने से इन्कार कर दिया था। मजदूर हड़ताल तभी करते हैं जब उनकी मांग स्वीकार न की जाये। यदि आप चाहते हैं कि हड़तालें न हों, तो आप अनिर्वाय मध्यस्थता अथवा न्यायनिर्णयन का उपबन्ध रखिये। ब्रिटले परिषद् को कोई भी स्वीकार नहीं करेगा चूंकि इस के द्वारा केवल हड़ताल का हक छीना जा रहा है।

अब भी कुछ कर्मचारी हैं जिन्हें हड़ताल में भाग लेने के कारण नौकरी में नहीं लिया जा रहा है। मेरा अनुरोध है कि उन लोगों पर अत्याचार समाप्त किये जायें।

चित्तरंजन लोकोमोटिव्ज के संघ को मान्यता प्रदान की जानी चाहिये। ऐसा न हो कि कर्मचारियों में असन्तोष की भावना बढ़े। मंत्री महोदय को रेलवे कर्मचारियों के प्रतिनिधियों से मिल कर इस समस्या का समाधान करना चाहिये।

Shri T. Ram (Sonbarsa) : Corruption is the greatest evil of our society today. Our plans have failed and progress checked, simply because there is widespread corruption in the administrative circles. I will cite one instance here in support of my argument. A bridge was to be constructed at Jhansi in the year 1963, for which the tenders were called, the lowest tender was that of 6 lakhs and 38 thousand. That tender was rejected and fresh tenders were invited second time, the lowest tender was of the amount of 5 lakhs and 82 thousand. The first committee accepted that tender but the decision was cancelled thereafter. The second committee did not call the contractors. As a result, complaints were lodged. Even the Railway Minister was apprised of the situation. In fact, a bribe of Rs. 30 thousand was demanded of the contractor. I myself met the hon. Minister in that connection. I feel that an enquiry should be held regarding this case, and I assure you that I have sufficient material to prove the charge of corruption. The officer responsible should be suspended immediately.

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये]

Mr. Deputy Speaker *in the Chair*

I can quote other cases of corruption as well. The burnt coal from the engine contains only 25 per cent ash and 75 per cent coal. That is collectively supplied to the contractors by the railway employees. This way corruption goes on. I can prove these charges against a contractor at Saharsa.

The Government should try to uplift the weaker sections of the masses, especially the Harijans. Previously reservations used to be made for Harijans, but now they are by and by deprived of that privilege. Government should take particular care of the oppressed and the poor. Today we talk of socialism and welfare State, but unless the weaker sections are uplifted, our dreams of a Welfare State cannot come true. Whatever policy we make regarding such people, that should be implemented strictly.

The eating material supplied by the catering department is of below standard. We must bring improvements in this Department.

Northern Bihar, which is also the border of Nepal, is exposed to Chinese attack. If Chinese attack on that side, the Nepalese won't be able to withstand that. Hence we must take precautions on that side. A railway line should be constructed from Suboder upto Forbesgan *via* Ragharpur. That will be particularly useful for Defence purposes.

An overbridge should be constructed at Saharsa station and another at Virpur, which is a station as well as Thana.

One of the Deluxe trains from New Delhi should run *via* Patna also, so that the people of North Bihar may also benefit from it.

Shri Ohkar Lal Berwa (Kotah) : Mr. Deputy Speaker, in view of the large amount of savings in Railways this year we had hoped that the increase in the freight rates effected previously would be withdrawn. But, instead, the freight charges have been increased by two per cent.

The recent increase of Rs. 2 in dearness allowance of the Railway workers is quite meagre, seen in contrast with the prevailing prices which have gone up by 35 or 40 percent.

Rajasthan has not been paid sufficient attention by the Railway Minister regarding lying of new lines, whereas it is the area where railway lines are most needed. The journey from Kotah to Ajmer would be reduced to 6 hours if these places are connected through a direct rail link via Bundi Baran, which lies on Kotah-Bina section, should be connected with Shahbund and Kishangar. The distance between Kotah and Chittor Garh would be reduced to 150 miles from 250 miles if a direct rail link is introduced between these places. Janata should have a stoppage at Lakheri station. This is an important station which loads cement for other places worth lacs of rupees. People wishing to go to Bombay or Delhi have to wait for next 24 hours if they miss 20 up or 19 down as the case may be. It would also benefit the dealers having business at Indragarh which is at the distance of 6-7 miles from Lakheri and which is a big business centre.

More than one speakers have thrown light on the corruption prevalent in Railways. I myself had an occasion to witness such a case where a conductor guard, Shri U.L. Dubey charged two businessmen travelling from Delhi to Bombay. They were charged for travelling under false tickets when they had bonafide ones later authenticated by the Station Master of Delhi in his letter No. 216E/WR/64 dated 24-2-64. The decision against the complaints made against the Guard with G.M. and Railway Board have not yet been taken.

[Shri Onkar Lal Berwa]

Zonal Tourist Guides should be stationed at the reservation office or at the tourist office of the Central Government in place of at the Railway Headquarter with which tourists have no concern.

Railway Enquiry clerk and Reservation clerks should be given higher grade percentages.

More attention should be paid towards providing adequate amenities to third class passengers. Special compartments and other facilities should be made available in the marriage season.

There should be a gap of at least half an-hour between the arrival of connecting trains and starting of departing trains and the latter should wait in case connecting trains are late.

Measures should be evolved to eradicate nepotism and other corrupt practices now in vogue in Railways. Inquiry should be made into R.P.F. firing over Railway workers on 7th December 1963 in Kotah.

An Inquiry Commission regarding appointment and promotion of Scheduled Castes should be set up.

श्री म० प० स्वामी (टंकासी) : बजट सब प्रकार से अच्छा है। बजट में ३०.८७ करोड़ रुपये की बचत दिखाई गई है। भाड़े में केवल २ प्रतिशत की वृद्धि की गई है जब कि रेलवे कर्मचारियों को और रेलवे का प्रयोग करने वालों को काफी सुविधाएँ दी गई हैं।

विरोधी सदस्यों ने भाड़े में वृद्धि किए जाने का विरोध किया है। किन्तु १९५७ में रेलवे भाड़ा बढ़ांचा जांच समिति ने की थी कि भाड़ा १३ प्रतिशत तक बढ़ाया जाए और इसे कई प्रक्रमों में बढ़ाया जाए। उसी के अनुसरण में यह दो प्रतिशत की वृद्धि की गई है। वेतन आयोग की सिफारिशों के अनुसार कर्मचारियों को दी गई सुविधाओं के लिये संसाधन प्राप्त करने के लिये इस की आवश्यकता थी।

रेलवे के कार्य सम्पादन में सुधार हुआ है। माल के डिब्बे भी यथेष्ट रूप से उपलब्ध हैं। भीड़ भाड़ थोड़ी कम हुई है किन्तु मैं स्वीकार करता हूँ कि इस पर अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है।

हर्ष की बात है कि मद्रास और मदुराई के बीच जनता गाड़ी चलने लगी है। यदि इसै शेनफोटा तक बढ़ा दिया जाए तो उस क्षेत्र में होने वाली भीड़-भाड़ भी कम हो जाएगी।

माननीय मंत्री ने कहा है कि विभागीय भोजन व्यवस्था में कुछ सुधार करने की आवश्यकता है। मैं श्री दासप्पा से कहूंगा कि कुशल और योग्य रसोइयों को नियुक्त करें। जी० टी० एक्सप्रेस में बीना से काजीपेट तक भोजन का डिब्बा चलता है। मेरा सुझाव है कि डिब्बा दिल्ली से ठीक मद्रास तक चला करे।

कोटलियम के हिल स्टेशन के लिये भी किराए में रियायत दी जानी चाहिये। यह एक प्रसिद्ध स्थान है। यहां दो जल प्रपात हैं और यह एक स्वास्थ्य वर्धक स्थान है। यहां काफी यात्री आते हैं। यहां कालेज बनने जा रहा है। पर्यटक विभाग भी यहां एक रेस्ट हाउस खोलने जा रहा है। यह पहाड़ी की तलहटी में है इसलिए यह कहा जाना उचित नहीं कि यह हिल स्टेशन नहीं है। रेलवे एक लोकोपयोगी सस्था है। और लोगों की यह मांग कि कोटलिय के लिये किराए में रियायत दी जाए उसे स्वीकार कर लेना चाहिए।

बदमलपुरम को रेलवे स्टेशन बना दिया जाए। पहले भी यहां स्टेशन था जिसे दूसरे विश्वयुद्ध में हटा दिया गया था। यह एक पिछड़े क्षेत्र में बसा हुआ है। वहां कोई बस भी नहीं चलती। यहां मिशन का एक अस्पताल है और एक प्रसूति गृह है।

तिरुची से मद्रास होकर ट्यूटीकोरिन जाने वाली लाइन को मीटर गेज से बदल कर ब्रोड-गेज कर दिया जाए। इसकी बहुत आवश्यकता है, क्योंकि ट्यूटीकोरिन बन्दरगाह को एक बड़ा बन्दरगाह बनाया जा रहा है और वहां उद्योग का भी विकास हो रहा है। तिरुची में भी एक वाष्प यन्त्र सयंत्र है। वहां परिवहन में व्यवधान उपस्थित हो जाता है। इस कार्य में लगभग २० करोड़ रुपए का व्यय होगा। मेरा निवेदन है कि चौथी योजना में यह कार्य सम्मिलित कर लिया जाए।

श्री कोया (कोजीकोड) : मैं माननीय मंत्री को बधाई देता हूं कि उन्होंने एक सफल बजट प्रस्तुत किया है और यात्रियों पर अधिक भार नहीं डाला। श्री केप्पन ने दिल्ली से त्रिवेन्द्रम, कालीकट जाने वाले यात्रियों की कठिनाइयों पर प्रकाश डाला था और माननीय उपमंत्री ने कहा था कि दिल्ली से कोचीन तक गाड़ी चलाने पर विचार किया जा रहा है। मुझे आशा है कि मंगलौर की तरफ कुछ और डिब्बे बढ़ाने पर भी विचार किया जाएगा।

कहा गया है कि गाड़ियों के देरी से चलने में सुधार हुआ है। किन्तु मैं समझता हूं कि ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस अब भी हमेशा देरी से चलती है। पिछली बार जब मैं मद्रास पहुंचा तब लिंक एक्सप्रेस खाना हो चुकी थी। लिंक एक्सप्रेस को ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस की प्रतीक्षा करनी चाहिये। इससे कोचीन को और मंगलौर की ओर जाने वाले यात्रियों को सुविधा होगी। दिल्ली से उस ओर जाने के लिए कुछ डिब्बे जोड़ दिये जायें।

आरक्षण के संबंध में बम्बई की हालत सब से बुरी है। केरल के लोगों ने संसद सदस्यों के पास इस संबंध में एक अभ्यावेदन भेजा था। बम्बई से केरल तक एक गाड़ी चला दी जाए। बम्बई में टिकटों की चोर बाजारी होती है। सीटों का आरक्षण वास्तविक यात्रियों के लिये ही किया जाये और वही यात्रा करें, इस संबंध में कोई व्यवस्था की जाए।

गाड़ियों में दिया जाने वाला भोजन महंगा होता है। और किस्म में भी वह अच्छा नहीं होता। सफाई की भी कमी है। भोजन व्यवस्था करने वाले लोगों की लापरवाही के कारण ऐसा होता है। वे यात्रियों को सन्तुष्ट करने का प्रयत्न नहीं करते। या तो विभागीय भोजन व्यवस्था में सुधार किया जाए अथवा इसे समाप्त कर दिया जाए।

हमारे क्षेत्र में चलने वाली गाड़ियों में लगे हुए डिब्बे टूटे फूटे हैं और उनमें दीमक लगी हुई है।

मैलातूर से फरोक तक रेलवे लाइन बनाने की संभावना पर विचार किया जाए। यह केवल ३० मील लम्बा मार्ग है। यह निलाम्बूर-शोरानूर लाइन को कालीकट से जोड़ देगा जो इस समय हानि उठा कर चला रही है। निलाम्बूर इमारती लकड़ी की मंडी है। अमरीका और कैलि-फोर्निया से भी यहां यात्री आते हैं।

मैसूर-तेलीचेरी लाइन का कार्य चौथी योजना के अन्तर्गत सम्मिलित कर लिया जाए।

रेलवे मंत्री (श्री दासप्पा) : तेलीचेरी, मंगलौर से कितनी दूर है ?

श्री कोया : इस लाइन के संबंध में सर्वेक्षण कर लिया गया था ।

केरल में विशेषकर मालाबार क्षेत्र में डिब्बों की कमी से चावल की कीमत एकाएक बढ़ जाती है । इस ओर ध्यान दिया जाए ।

तिरुूर स्टेशन पर सुधार करने पर भी विचार किया जाए ।

Shri Balgovind Verma (Kheri) Mr. Deputy Speaker, Sir, I congratulate the Railway Minister for presenting a budget which has been universally appreciated. Railways are a commercial undertaking which have shown commendable performance and have come to the task even at the time of Emergency. Railways have also achieved considerable efficiency in their operational work despite the fact that it is a large concern. Nevertheless late running of trains still persists which needs considerable attention.

It is also our duty to improve the condition of Railway employees. In addition to the fact that they are low paid and they have to bear the strain in rising prices. There is widespread discontentment among them about the arrogant behaviour of their officers. It is not fair on the part of officers to behave in this way and this tendency needs to be corrected. The employees should not be subjected to heavy punishment for meagre offences and increments should not be stopped for small mistakes which justify only simple warning.

Railway gangmen are made to look after such domestic work of the P.W. I's, which would suit only a menial servant. I can produce some photographs to substantiate my statement.

The Railway staff working on small stations have to face so many difficulties, water and electric connection should be extended to their residence on the stations where electricity and water system is working. It would increase to their efficiency.

Instance of public harassment cited by the hon. member a few minutes ago is not an isolated one. Multiple cases of the kind when passengers are charged, despite their having tickets, have been coming to the notice now and then. In one case a passenger who boarded the train at Kukar with a ticket was charged by the T.T. and when I interfered the T.T., knowing that I was a member of Parliament began apologetically to explain that he himself had no liking for adopting corrupt or unfair means or for harassing the public; but it is a binding on him to submit the full amount of quota fixed in respect of collection of charges. He has to collect the fixed amount and as such is forced to charge the innocent ticket holders. This quota system is a stigma on the fair name of the Railways which should immediately be stopped.

There is one other way in which harassment of passenger is going on. In spite of clear instructions laid down in the circular issued by the Railway Board, that passengers without tickets should be charged by T.T.'s at the spot, they are being provided before the Magistrates. Magistrates intimidate the T. T.'s. for handing over the cases to them with the fear that if the passengers use directly charged they would not have any cases and for the same reason they also launch the raids in their own supervision. Passengers have to travel in train because of some compelling circumstances and as such they should not be treated in this unfair way.

I would now, venture to place some of the difficulties experienced by the people.

Palia Kalan is a station of considerable importance where a great deal of traffic is going on every day. The recommendations of the Railway users'

consultative Committee for raising the platform and for providing a third class waiting room on that station have not been implemented so far, urgent steps should be taken to provide requisite facilities there.

The remodelling of the Mailani station has not been done in accordance with well-laid designs. Now the Department intends to reconstruct the narrow gates on that station. Such wasteful expenditure should be avoided by exercising more care.

The Railway crossing at Lakhimpur station remains closed most of the time causing great hardship to the public. The alleway which passes from in front of the quarters should be widened and made open to the public.

The construction of the bridge over river Sharda, now under hand, should be expedited. Railway crossing should be provided at Dhanrara Khurd and Samalpur.

श्री दासप्पा : उपाध्यक्ष महोदय मैंने माननीय सदस्यों के भाषण सुने . . .

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री कल अपना भाषण जारी रखें . . .

इसके पश्चात् लोक सभा बुधवार, २६ फरवरी, १९६४।७ फाल्गुन, १८८५ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, the 26th the February, 1964/7th Phalguna, 1885 (Saka).