

# लोक-सभा वाद-विवाद

का  
संक्षिप्त अनूदित संस्करण



SUMMARISED TRANSLATED VERSION  
OF  
3rd  
LOK SABHA DEBATES

तृतीय माला

Third Series

खण्ड २५, १९६४/१८८५ (शक)

Volume XXV, 1964/1885 (Saka)

[ १० से २१ फरवरी, १९६४/२१ माघ से २ फाल्गुन, १८८५ (शक) ]

[ February 10 to 21, 1964/Magha 21 to Phalguna 2, 1885 (Saka) ]



सातवां सत्र, १९६४/१८८५ (शक)

Seventh Session, 1964/1885 (Saka)

(खण्ड २५ में अंक १ से १० तक हैं)

(Vol. XXV contains Nos. 1 to 10)

लोक-सभा सचिवालय,  
नई दिल्ली

LOK SABHA SECRETARIAT  
NEW DELHI

[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 २—मंगलवार, ११ फरवरी, १९६४/२२ माघ, १८८५ (शक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	
*तारांकित प्रश्न संख्या	
१ खाद्य की खपत का सर्वेक्षण	५—७
२ कृषि उत्पादन	७—१०
३ भारतीय मत्स्य पालन निगम	१०
४ सहकारी खेती	११—१५
५ चीनी	१५—१६
६ श्री बॉल्कट का भाग निकलना	१६—२३
७ केरेवेल जेट विमान	२३—२५

3

## प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित प्रश्न संख्या

८ राजस्थान में अकाल	२५
९ चीनी दूतावास के कर्मचारियों द्वारा डाक और तार विभाग के कर्मचारियों के साथ मार पीट	२६—२७
१० समुद्री उत्पाद परिष्करण प्रशिक्षण केन्द्र	२७
११ कृषि सम्बन्धी कार्यों के लिए विद्युत	२८
१२ उर्वरक विपणन निगम	२८
१३ चावल की उचित मूल्य वाली दूकानें	२८—२९
१४ माल डिब्बों की कमी	२९
१५ वनस्पति में रंग मिलाना	२९
१६ दूर-संचार उपकरण	२९—३०
१७ केन्द्रीय वन-विद्या बोर्ड	३०
१८ बम्बई गोदी	३०

\*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. 2—Tuesday, February 11, 1964/Magha 22, 1885 (Saka)*

Subject	PAGE
Oral Answers to Questions	
<i>*Starred Questions Nos.</i>	
1. Survey of Food Consumption	5—7
2. Agricultural Production	7—10
3. Indian Fisheries Corporation	10
4. Cooperative Farming	11—15
5. Sugar	15—19
6. Escape of Mr. Walcott	19—23
7. Caravelle Jet Aeroplanes	23—25
Written Answers to Questions	
<i>Starred Questions Nos.</i>	
8. Famine in Rajasthan	25
9. Assault on P. & T. Staff by Chinese Embassy people	26-27
10. Marine Products Processing Training Centre	27
11. Electricity for Agricultural purposes	28
12. Fertilizer Marketing Corporation	28
13. Fair Price shops for Rice	28-29
14. Shortage of Wagons	29
15. Colourisation of Vanaspati	29
16. Tele-Communication Equipment	29-30
17. Central Board of Forestry	30
18. Bombay Docks	30

---

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

प्रश्नों के लिखित उत्तर—जारी

	विषय	पृष्ठ
<b>तारांकित प्रश्न संख्या</b>		
१९	चावल और गेहूं की प्राप्ति	३१
२०	हमीरपुर जिले का मुख्य डाकघर	३१-३२
२१	गुड़ लाने-ले जाने पर प्रतिबन्ध	३२
२२	रेलवे में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के उम्मीदवारों को नौकरी	३२-३३
२३	चावल का आयात	३३-३४
२४	राजस्थान में नलकूप	३४
२५	रेलवे जोन	३४-३५
२६	रेलवे दुर्घटना समिति	३५
२७	चावल मिलों का राष्ट्रीयकरण	३५-३६
२८	डीज़ल रेलवे इंजन	३६
२९	पशुधन	३६-३७
३०	तकावी ऋणों का द्विप. जाना	३७
<b>अतारांकित प्रश्न संख्या</b>		
१	इण्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन	३८
२	नये गलियारे वाले सवारी डिब्बे	३८
३	बीकानेर रेलवे स्टेशन	३८
४	डाक और तार परिमंडल, मध्य प्रदेश	३९
५	वृक्षों का गिराया जाना	३९
६	विमान दुर्घटना संबंधी सूचना देने वाला यंत्र	४०
७	कुत्तों की प्रदर्शनी	४०
८	चूहों द्वारा क्षति	४०-४१
९	पंजाब में हवाई अड्डे	४१
१०	केरल में उपडाकघरों को ऊंची श्रेणी में लाना	४१
११	सहकारिता संबंधी विधियां	४२
१२	कालीकट में रेलवे शेड	४२
१३	झुंड-कांडला रेलवे	४२-४३
१४	कोचीन पत्तन का विकास	४३
१५	पंजाब में दुग्ध योजना	४३
१६	गुजरात द्वारा गुड़ का आयात	४३-४४

▼

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS—*contd.*

<i>Starred Questions Nos.</i>	Subject	PAGE
19.	Procurement of Rice and Wheat	31
20.	Head Post Office of District Hamirpur	31-32
21.	Restriction on movement of Gur	32
22.	Employment of S. C. & S. T. candidates in Railways	32-33
23.	Import of Rice	33-34
24.	Tube Wells in Rajasthan	34
25.	Railway Zones	34-35
26.	Railway Accidents Committee	35
27.	Nationalisation of Rice Mills	35-36
28.	Diesel Locomotives	36
29.	Cattle Wealth	36-37
30.	Distribution of Taccavi Loans	37

*Unstarred  
Questions Nos.*

1.	I. A. C.	38
2.	New Corridor Type Coaches	38
3.	Bikaner Railway Station	38
4.	P. & T. Circle, Madhya Pradesh	39
5.	Felling of Trees	39
6.	Aircraft Accident Data Recorder	40
7.	Exhibition of Dogs	40
8.	Damage caused by rats	40-41
9.	Aerodromes in Punjab	41
10.	Upgrading of Sub-Post Offices in Kerala	41
11.	Cooperative Laws	42
12.	Railway Shed at Calicut	42
13.	Zhund-Kandla Railway	42-43
14.	Development of Cochin Port	43
15.	Milk Scheme in Punjab	43
16.	Import of Gur by Gujarat]	43-44

प्रश्नों के लिखित उत्तर—जारी

अतारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
१७	कलकत्ता और दमदम के बीच हेलीकोप्टर सेवा	४४-४५
१८	विदेशी नौवहन समवाय	४५
१९	ग्रामीण ऋणग्रस्तता	४६
२०	"स्टाप" संकेत	४६-४७
२१	ट्रक काल	४७
२२	सवारी डिब्बे	४८
२३	समस्तीपुर शुगर मिल्स	४८-४९
२४	भाड़ा दरें	४९
२५	कटिहार रेलवे स्टेशन	४९-५०
२६	गुड़ के लाने-ले जाने पर प्रतिबन्ध	५१
२७	गन्ने की पिराई	५१-५२
२८	रेलवे सुविधायें	५२-५३
२९	तांबे के तार की चोरी	५३
३०	वज़ीराबाद पुल, दिल्ली	५३-५४
३१	तार	५४
३२	रेल के डिब्बे में शव	५४-५५
३३	लौह अयस्क के निर्यात के लिये नौवहन सम्बन्धी सुविधायें	५५
३४	आगरा के निकट विमान दुर्घटना	५५
३५	दिल्ली में दुर्घटनायें	५६-५७
३६	रेल गाड़ियों में लूट	५७
३७	प्रथम श्रेणी के डिब्बे	५७
३८	तार	५८
३९	कपास का उत्पादन	५८
४०	कृषि उत्पादन	५९
४१	मनी आर्डर के फार्म	६०
४२	अखिल भारतीय कृषि सेवा	६०
४३	केरल में चावल का मूल्य	६०-६१
४४	ट्रक मार्गों पर नई रेल गाड़ियां	६१
४५	टी० टी० ई०	६१
४६	हावड़ा रेलवे स्टेशन	६१-६२
४७	डाक और तार कर्मचारी	६२
४८	गन्ने से चीनी की प्राप्ति	६२-६३

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS—*contd.*

Subject	PAGE
<i>Unstarred</i>	
<i>Questions Nos.</i>	
17. Calcutta Dum Dum Helicopter Service	44-45
18. Foreign Shipping Companies	45
19. Rural Indebtedness	46
20. 'Stop' Signals	46-47
21. Trunk Calls	47
22. Railway Coaches	48
23. Samstipur Sugar Mill	48-49
24. Freight Rates	49
25. Katihar Railway Station	49-50
26. Restriction on Movement of Gur	51
27. Crushing of Sugarcane	51-52
28. Railway Amenities	52-53
29. Theft of Copper Wire	53
30. Wazirabad Bridge, Delhi	53-54
31. Telegrams	54
32. Dead Body in Railway Compartment	54-55
33. Shipping facilities for Export of Iron Ore	55
34. Air Accident near Agra	55
35. Accidents in Delhi	56-57
36. Train Robberies	57
37. First Class Coaches	57
38. Telegrams	58
39. Cotton Production	58
40. Agricultural Production	59
41. M. O. Forms	60
42. All India Agricultural Service	60
43. Rice Prices in Kerala	60-61
44. New Trains on Trunk Routes	61
45. Travelling Ticket Examiners	61
46. Howrah Railway Station	61-62
47. P. & T. Staff	62
48. Sugar extraction from cane	62-63

## प्रश्नों के लिखित उत्तर—जारी

अ तारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
४६	रेलवे संस्थापन संहिता . . . . .	६३
५०	कृषि के लिये पंजाब को सहायता . . . . .	६३
५१	अमृतसर हवाई अड्डा . . . . .	६४
५२	गुड़, चीनी और खण्डसारी की आवश्यकता . . . . .	६४
५३	पौष्टिक आहार . . . . .	६४
५४	फतेहपुर-चुरु रेलवे लाइन . . . . .	६४-६५
५५	रेलवे कालोनियां . . . . .	६५
५६	सियालदा सेक्शन का विद्युतीकरण . . . . .	६५
५७	बिना टिकट यात्रा . . . . .	६५-६६
५८	चर्चगेट और ग्रांट रोड के बीच रेलवे लाइन . . . . .	६६
५९	मझोला हाल्ट स्टेशन . . . . .	६६
६०	फ्रंटियर मेल का पटरी से उतर जाना . . . . .	६७
६१	जगाधरी रेलवे कर्मशाला . . . . .	६७-६८
६२	खाद्यान्नों की हानि . . . . .	६८
६३	ढोरों के व्यापारियों पर हमला . . . . .	६९
६५	राष्ट्रीय राजपथ . . . . .	६९
६६	कोल्हापुर से रत्नगिरी तक रेलवे लाइन . . . . .	६९
६७	बम्बई गोआ राजमार्ग . . . . .	७०
६८	दीव-पानवेल रेलवे लाइन . . . . .	७०
६९	राष्ट्रीय नाविक कल्याण बोर्ड . . . . .	७०
७०	माल के भाड़े की दरें . . . . .	७१
७१	सुदूर पूर्व कृषि प्रसारण संबंधी गोष्ठी . . . . .	७१
७२	सुपारी की खेती . . . . .	७१-७२
७३	गाड़ी में डाका . . . . .	७२
७४	नौवहन टन भार . . . . .	७२
७६	उत्तर रेलवे के स्टेशनों पर दोहरे प्लेटफार्म . . . . .	७२
७७	पंजाब के डाक और तार कर्मचारियों के लिये क्वार्टर . . . . .	७३
७८	डाक और तार विभाग में प्रथम श्रेणी के पद . . . . .	७३
७९	उर्वरक . . . . .	७३
८०	एयर इंडिया की इमारत . . . . .	७३-७४
८१	टी० ए० परीक्षा . . . . .	७४

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS—*contd.*

<i>Unstarred Questions Nos.</i>	Subject	Page
49.	Railways Establishment Code . . . . .	63
50.	Assistance to Punjab for Agriculture . . . . .	63
51.	Amritsar Aerodrome . . . . .	64
52.	Requirement of Gur, Sugar and Khandsari . . . . .	64
53.	Nutritious Food . . . . .	64
54.	Fatehpur-Churu Railway Line . . . . .	64-65
55.	Railways Colonies . . . . .	65
56.	Electrification of Sealdah Section . . . . .	65
57.	Ticketless Travelling . . . . .	65-66
58.	Railway Line between Church Gate and Grant Road Stations . . . . .	66
59.	Majhola Halt Station . . . . .	66
60.	Derailment of Frontier Mail . . . . .	67
61.	Jagadhri Railway Workshop . . . . .	67-68
62.	Loss of Foodgrains . . . . .	68
63.	Attack on Cattle Traders . . . . .	69
65.	National Highway . . . . .	69
66.	Railway Line from Kolhapur to Ratnagiri . . . . .	69
67.	Bombay-Goa Highway . . . . .	70
68.	Diva-Panwel Railway Line . . . . .	70
69.	National Welfare Board for Seafarers . . . . .	70
70.	Freight Rates on Goods . . . . .	71
71.	Seminar on Far East Farm Broadcasting . . . . .	71
72.	Arecanut Cultivation . . . . .	71-72
73.	Robbery in Trains . . . . .	72
74.	Shipping Tonnage . . . . .	72
76.	Double Platforms on Stations on N. Railway . . . . .	72
77.	Quarters for Posts and Telegraphs Employees, Punjab . . . . .	73
78.	Class I Posts in Posts and Telegraphs Department . . . . .	73
79.	Fertilizers . . . . .	73
80.	Air India Building . . . . .	73-74
81.	T. A. Examination . . . . .	74



प्रश्नों के लिखित उत्तर—जारी

अतारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
८२	धूलेश्वरी नदी में नौपरिवहन	७४
८४	तिरुह में रेलवे का ऊपरी पुल	७५
८५	श्रम सहकारी संस्थायें	७५—७६
८६	कड़ी-बेचराजी-चाणसमा के बीच रेलगाड़ियां	७६
८७	चारे के मूल्य	७६
८८	रेलवे दुर्घटनायें	७६—७७
८९	डंगुआ पोसी रेलवे कालोनी	७७
९०	कृषि उत्पादन	७७—७८
९१	महाराष्ट्र में रेलवे लाइनें	७८—७९
<b>निधन सम्बन्धी उल्लेख</b>		७९
<b>सदस्य की दोषसिद्धि</b>		७९
<b>स्थगन प्रस्तावों के बारे में</b>		७९—८५
<b>सभा पटल पर रखे गए पत्र</b>		८५—८६
<b>अवलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—</b>		
पूर्वी पाकिस्तान में साम्प्रदायिक उपद्रव		८६—८८
श्री हेम बरुआ		८६
श्री नन्दा		८७—८८
<b>पूर्वी पाकिस्तान में साम्प्रदायिक उपद्रवों के बारे में प्रस्ताव—</b>		
श्री नन्दा		८९—९०
<b>विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति</b>		९०
<b>अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेलवे) , १९६३—६४</b>		९०
<b>संविधान (सत्रहवां संशोधन) विधेयक, १९६३—</b>		
संयुक्त समिति के प्रतिवेदन को उपस्थित करने का समय बढ़ाया जाना		९१
<b>रेलवे आय-व्ययक (१९६४—६५)— उपस्थापति—</b>		
श्री दासप्पा		९१—१२१

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS—*contd.*

*Unstarred  
Questions Nos.*

Subject	PAGE
82. Navigation in Dhuleswari River	74
84. Railway over-bridge at Tirur	75
85. Labour Cooperatives . . . . .	75-76
86. Trains between Kadi-Bechrajee Chanasma	76
87. Price of Fodder . . . . .	76
88. Railway Accidents . . . . .	76-77
89. Dangua Posi Railway Colony	77
90. Agricultural Production . . . . .	77-78
91. Railway Lines in Maharashtra	78-79
Obituary reference . . . . .	79
Conviction of Member	79
<i>Re</i> : Motions for Adjournment . . . . .	79-85
Papers laid on the Table . . . . .	85-86
Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance—	
Communal disturbances in East Pakistan . . . . .	86-88
Shri Hem Barua	86
Shri Nanda	87-88
Motion <i>re.</i> Communal disturbances in East Pakistan	
Shri Nanda	89-90
President's assent to Bills . . . . .	90
Supplementary Demands for Grants (Railways), 1963-64 . . . . .	90
Constitution (Seventeenth Amendment) Bill . . . . .	
Extension of time for presentation of Report of Joint Committee	91
Railway Budget (1964-65)—Presented—	
Shri Dasappa . . . . .	91-121

लोक-सभा

LOK SABHA

मंगलवार, ११ फरवरी, १९६४ / २२ माघ, १८८५ (शक)

११ / Tuesday, February 11, 1964 / Magha 22, 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 के मौखिक उत्तर

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

खाद्य की खपत का सर्वेक्षण

+

- \*१. { श्री यशपाल सिंह :  
श्री प्र० चं० बरुआ :  
श्री धवन :  
श्री भी० प्र० यादव :  
श्री विशनचन्द्र सेठ :  
श्री दी० चं० शर्मा :  
श्री वारियर :  
श्री वासुदेवन नायर :  
श्री सुबोध हंसदा :  
श्री स० चं० सामन्त :  
श्री नि० रं० लास्कर :  
श्री महेश्वर नायक :

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

(क) क्या सरकार सारे देश में खाद्य की खपत तथा आहार पोषण संबंधी सर्वेक्षण करने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है ;

(ख) यदि हां, तो निर्णय कब तक किये जाने की संभावना है ; और

(ग) सर्वेक्षण से क्या मुख्य लाभ होने की आशा है?

**खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा-सचिव (श्री शिन्दे) :** (क) जी हां। प्रथमतः चुने हुए क्षेत्रों में अग्रिम अध्ययन किये जा रहे हैं।

(ख) योजना का विस्तार संबंधी निर्णय अग्रिम अध्ययन के परिणाम उपलब्ध हो जाने के उपरान्त ही लिया जायेगा।

(ग) इन सर्वेक्षणों का उद्देश्य लोगों द्वारा उपभोग किये जाने वाले खाद्यान्न की किस्म, मात्रा एवं अन्य सम्बद्ध पहलुओं, उन की पोषाहार संबंधी स्थिति एवं आंकड़ों के आधार पर उन की कमियों के बारे में सूचना संबंधी सामग्री लगातार एकत्र करते रहना है, जिस से सरकार कुपोषण एवं अल्प-पोषण को दूर करने के लिये समय समय पर, जहां तक व्यवहार्य हो, उपयुक्त उपाय कर सके।

**Shri Yashpal Singh :** Why are Government more concerned about consumption and not adopting measures to increase the production?

**श्री शिन्दे :** इसका यह अर्थ नहीं है कि सरकार उत्पादन बढ़ाने के बारे में विचार नहीं कर रही है। सरकार का उद्देश्य निश्चित तौर पर उत्पादन बढ़ावा ही है।

**Shri Yashpal Singh :** Has any survey been conducted to ascertain the number of calories required for a healthy person as compared to that now contained in the food provided by Government?

**Mr. Speaker :** This is a different question. Let the Survey be conducted.

**श्री प्र० च० बरगुआ :** प्रसिद्ध अनाज, जैसे चावल, आदि, के सर्वाधिक प्रयोग को कम करने के लिये, खाने के स्वभाव में विविधता लाने संबंधी योजना के बारे में क्या हुआ ?

**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) :** सर्वेक्षण का उद्देश्य एक यह भी है। वास्तव में, कुछ क्षेत्रों में, हम लोगों के खाने के स्वभाव में परिवर्तन लाने का प्रयत्न कर रहे हैं अब चावल खाने वाले लोग गेहूं का अधिक से अधिक प्रयोग कर रहे हैं। यह उत्साहवर्धक प्रवृत्ति है।

**Shri Ram Sewak Yadav :** I want to know the names of the States in which the said survey has been completed, and of those where it is yet to be conducted?

**श्री अ० म० थामस :** आरम्भ में, यह सर्वेक्षण जिला ग्वालियर, मध्य प्रदेश, रायला सीमा क्षेत्र, आंध्र प्रदेश, जिला करनाल, पंजाब तथा जिला धनबाद, बिहार, में किये जायेंगे।

**श्री अ० प्र० जैन :** इस प्रकार का सर्वेक्षण पहले भी किया गया था, जिस के साथ डा० राव तथा अन्य वैज्ञानिक संबंधित थे। उस सर्वेक्षण के परिणामों का क्या हुआ ?

**श्री अ० म० थामस :** भारतीय चिकित्सा गवेषणा परिषद, कृषि श्रम जांच, राष्ट्रीय नमूना सर्वेक्षण तथा उस समिति द्वारा, जिस की चर्चा माननीय सदस्य ने की, सर्वेक्षण किये गये हैं। हम ने सिफारिशों पर विचार किया है और कुछ कार्यवाहियां भी की हैं। देश में पोषाहार के स्तर के मूल्यांकन के लिये, एक निरन्तर आधार संबंधी सूचना प्राप्त करना आवश्यक है। यह अग्रिम सर्वेक्षण इसी लिये किये जा रहे हैं। वर्तमान सर्वेक्षण खाद्य तथा कृषि संघ के परामर्शदाता की सिफारिश पर किया जा रहा है।

**श्री वी० चं शर्मा :** क्या मैं जान सकता हूं कि इस सर्वेक्षण द्वारा कमी वाले एवं उन क्षेत्रों से जहां अनाज अतिरिक्त मात्रा में पाया जाता है, केवल सामग्री ही एकत्र की जायगी, अथवा अल्प-पोषण एवं कुपोषण को दूर करने के लिये उपाय भी सुझाये जायेंगे।

**श्री अ० म० थामस :** जो कुछ माननीय सदस्य ने कहा है कि वह हमारी ध्यान में है। यह सर्वेक्षण कुछ विशेष क्षेत्रों में न हो कर सारे देश में होगा। यह सारे देश के प्रतिनिधि क्षेत्रों में किया जायगा। यह सर्वेक्षण यह देखने के लिये किया जायगा कि किसी समय में देश के पोषाहार का स्तर क्या रहता है और यह देखने के लिये भी कि उपयोग के ढांचे में किस प्रकार परिवर्तन आता है। यह भी देखा जायगा कि उपभोग के ढांचे के स्तरों के आधार तत्व कौन से हैं, जैसे, उपभोक्ता स्वभाव, आय स्तर, खाद्यान्नों की उपलब्धता, उन के मूल्य, आदि, एवं अन्य संबंधित सूचना।

**श्री वारियर :** क्या सरकार इस नतीजे पर पहुंची है कि पहले सर्वेक्षणों के पश्चात् पोषाहार का स्तर गिर गया है।

**श्री अ० म० थामस :** वास्तव में वह स्तर अच्छा हो गया है। उस में गिरावट नहीं आई।

**श्री बड़े :** क्या इस सर्वेक्षण द्वारा इस बारे में भी अध्ययन किया जायगा कि देश में उपलब्ध खाद्यान्न की मात्रा पर्याप्त है, क्योंकि यदि खाद्यान्न पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध नहीं है तो सर्वेक्षण का क्या लाभ होगा ?

**श्री अ० म० थामस :** सर्वेक्षण किस्म एवं मात्रा दोनों के बारे में होगा। यह स्पष्ट है कि पोषाहार संबंधी कोई उपाय करने से पहले खाद्यान्न एवं पोषाहार संबंधी सूचना प्राप्त करना आवश्यक है। आधारभूत सामग्री प्राप्त करना निम्नान्त आवश्यक है।

**डा० सरोजिनी महिषी :** क्या पोषाहार सम्बंधी निर्णय नमूना सर्वेक्षण द्वारा चार जिलों में किये गये सर्वेक्षण के आधार पर ही लिये जायेंगे अथवा क्या सभी जिलों का सर्वेक्षण किया जायगा ?

**श्री अ० म० थामस :** आरम्भ में, हमारा विचार बताये गये चार जिलों का सर्वेक्षण करने का है। बाद में, अन्य जिलों का सर्वेक्षण भी किया जायेगा।

### कृषि उत्पादन

+

\*२. { श्री हरिश्चन्द्र माथुर :  
श्री म० ला० द्विवेदी :  
श्री सरजू पाण्डेय :  
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :

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

(क) खाद्य उत्पादन बढ़ाने तथा इस हेतु प्रशासन को मजबूत बनाने के लिये राज्य सरकार को क्या सलाह दी गई है ; और

(ख) इस सलाह के अनुसार राज्य सरकारों द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं ?

**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम० सुभग सिंह) :** (क) तथा (ख) . मांगी गयी जानकारी बताने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० २२४४/६४]

**श्री हरिश्चन्द्र माथुर :** विवरण में बताया गया है कि वर्तमान प्रबन्धों एवं कार्यन्वित किये जा रहे कार्यक्रमों में दल द्वारा गृहित सी त्रुटियां पाई गयीं। क्या मैं जान सकता हूं कि कौन सी त्रुटियां सामने आईं और उन्हें दूर करने के लिये क्या उपाय किये जा रहे हैं ?

**डा० राम सुभग सिंह :** पहली त्रुटि यह ध्यान में आई कि कृषि उत्पादन के लिये आवश्यक माल का कृषकों को उचित समय में सम्भरण होना चाहिए, और इसके लिये हमने व्यवस्था में नियन्त्रण और कड़ा कर दिया है। इस के अतिरिक्त, लघु सिंचाई संबंधी आवश्यकताएं भी ध्यान में आईं, और वह भी उन्हें उपलब्ध कर दी गयी हैं।

**श्री हरिश्चन्द्र माथुर :** माननीय मंत्री ने केवल एक त्रुटि की चर्चा की है। स्वयं कृषि मंत्री ने और विभिन्न राज्यों के मुख्य मंत्रियों ने भी विभिन्न गम्भीर प्रशासनिक त्रुटियों की चर्चा की है। प्रधान मंत्री ने भी बताया है कि विभागों का वितरण ठीक प्रकार से होना चाहिए। क्या मैं जान सकता हूं कि प्रशासन में सुधार लाने, विभिन्न स्तरों पर सहयोग बढ़ाते एवं इस महत्वपूर्ण विषय में बाह्य विचारों और व्यक्तिगत तत्वों को दूर करने के उद्देश्य से कौन से कदम उठाये गये हैं।

**डा० राम सुभग सिंह :** प्रशासनिक ढांचे में सुधार लाने के लिये गत वर्ष एक कार्यकारी दल नियुक्त किया गया था और उस दल द्वारा एकमत से कुछ सिफारिशें की गयीं। उस दल का प्रतिवेदन १८ अक्टूबर को सभी राज्य सरकारों को भेजा गया, और सुधार लाने के लिये उस प्रतिवेदन को, आधार के तौर पर, लगभग सभी राज्य सरकारों ने स्वीकार कर लिया। पंजाब तथा राजस्थान की सरकारें इस प्रतिवेदन की सिफारिशों को कार्यान्वित कर रही हैं। जहां तक कृषि विभाग का भार मुख्य मंत्री द्वारा संभरण का प्रश्न है, एक मुख्य मंत्री ने पहले ही इस विभाग का भार सम्भाल लिया है। हम कार्यकारी दल के प्रतिवेदन के अनुसार ही कार्य कर रहे हैं।

**श्री हरिश्चन्द्र माथुर :** मैं तो केवल यह जानना चाहता हूं कि समिति की सिफारिशें क्या हैं। यह कहने मात्र से क्या लाभ है कि समिति द्वारा कुछ सिफारिशें की गयीं जिन्हें राज्य सरकारों द्वारा स्वीकार कर लिया है? मेरा मुख्य प्रश्न तो यह है कि कौन सी प्रशासनिक त्रुटियों को प्रकाश में लाया गया है और समिति की सिफारिशें क्या हैं। हम तथ्यों की जानकारी चाहते हैं।

**डा० राम सुभग सिंह :** प्रतिवेदन सभा पटल पर रख दिया गया है।

**Shri Sarjoo Pandey:** It is stated in the statement that the centre have also asked the State Governments to popularise fertilizers. I have got here a sample of Rourkela fertilizer. It contains pebbles. Farmers are not prepared to accept such fertilizer, I can show this sample to the hon. Minister. May I know whether Government will take care to see that the fertilizers supplied to farmers is of good quality?

**Mr. Speaker :** The hon. Member should not demonstrate it here.

**Dr. Ram Subhag Singh :** Calcium ammonium nitrate of Rourkela is distributed only after its quality has been tested. In any case, I will enquire into the matter still it would have been better if the hon. Member had brought this matter to the notice of the concerned District officer. He could get the same tested.

**श्री त्यागी :** ऐसा प्रतीत होता है कि माननीय मंत्री कृषि विभागों के मुख्य मंत्रियों के सुपुर्द किये जाने से सन्तुष्ट हैं। मैं नहीं समझता कि स्थिति में सुधार लाने के लिये केवल यही एक उपाय है। कुछ समय पूर्व एक नालागढ़ समिति नियुक्त की गयी थी जिस ने कुछ सिफारिशें की थीं। मैं जानना चाहता हूं कि उनमें से कौन सी सिफारिशें अब तक सरकार द्वारा स्वीकृत की गयी हैं, और क्या कृषि, सहकार, सामुदायिक विकास, मीन क्षेत्र, पशु पालन, सिंचाई, राजस्व, भाण्डागार, आदि विभिन्न विभाग अलग अलग मंत्रियों के अधीन हैं अथवा उन का एकीकरण कर दिया गया है?

**डा० राम सुभग सिंह :** सिच.ई और राजस्व विभाग अलग अलग मंत्रियों के अधीन हैं। सिच.ई से मेरा तात्पर्य पड़ी सिच.ई से है। जहाँ तक पशु पालन, लघु सिच.ई, पंचायती राज, सहकार अदि विभागों का संबंध है, इस प्रतिवेदन द्वारा सुझाया गया है कि इन्हें कृषि उत्पादन विभाग तथा ग्रामीण विकास नामक विभाग के अधीन होना चाहिये।

**श्री त्यागी :** क्या ऐसा किया गया है?

**अध्यक्ष महोदय :** शान्ति, शान्ति। माननीय सदस्य अनुपूरक प्रश्नों के बारे में भी अनुपूरक प्रश्न नहीं कर सकते।

**डा० राम सुभग सिंह :** माननीय खाद्य तथा कृषि मंत्री के साथ गत मास और इस मास में चार बैठकें हुईं, और सभी राज्य सरकारों ने दिये गये सुझावों को स्वीकार कर लिया है।

**श्री रंगा :** क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कृषि उत्पादन के बढ़ने में हतोत्साह करने वाली गम्भीर बातों में से एक यह है कि आंध्र प्रदेश में भू-राजस्व १०० प्रतिशत और अन्य राज्यों में ३०० प्रतिशत तक बढ़ा दिया गया है?

**डा० राम सुभग सिंह :** यह बात पूर्णतया राज्य सरकारों से संबंधित है। यह हम योजन आयोग की सिफारिशों तथा अपने मंत्रालय द्वारा किये गये अध्ययन के अनुसार काम करते हैं।

**श्री दाजी :** क्या यह सच है कि सभी राज्य सरकारों द्वारा सुझाव स्वीकार कर लिये गये हैं परन्तु उन्हें कार्यान्वित किसी ने भी नहीं किया, और यदि हां, तो उन्हें कार्यान्वित किया जाय इस के लिये सरकार क्या कार्यवाही कर रही है?

**डा० राम सुभग सिंह :** जैसा कि मैं ने बताया, राजस्थान और पंजाब में इसे कार्यान्वित किया जा रहा है, और पांडिचेरी में भी। अन्य राज्य सरकारों ने भी इस सिद्धान्त को स्वीकार कर लिया है, और जैसा कि आप जानते हैं इस निर्णय को एक मास के अन्दर अन्दर कार्यान्वित किया जा सकता है, क्योंकि हम गत लगभग ६ सप्ताहों से बैठकें बुलाते रहे हैं। इसे पूर्णतया कार्यान्वित करने में कुछ समय लगेगा।

**श्री हरिश्चन्द्र माथुर :** राजस्थान में यह विभाग तीन अथवा चार भिन्न भिन्न मंत्रियों के अधीन हैं।

**श्री त्रिदिब कुमार चौधरी :** क्या यह सच है कि कई राज्य सरकारें कृषि प्रयोजनों के लिये केन्द्र की ओर से आवंटित राशियों को व्यय नहीं कर सकीं? क्या मैं यह भी जान सकता हूँ कि क्या ऐसी राज्य सरकारों का ध्यान इस बात की ओर दिलाया गया है, जिस कारण कि खाद्यान्न के उत्पादन में कमी रही, और क्या स्थिति में सुधार लाने के उद्देश्य से कोई कार्यवाही की गयी?

**डा० राम सुभग सिंह :** गत वर्ष, जब कि केन्द्रीय दल राज्यों में गये थे, तो यह बात सभी राज्य सरकारों के ध्यान में लाई गई थी, और खाद्य तथा कृषि मंत्री द्वारा हाल ही में बुलाई गयी प्रादेशिक बैठकों में भी हम ने इस बात की ओर सभी राज्य सरकारों का ध्यान दिलाया। अब समूची व्यवस्था को कार्यशील बनाया गया है और इस वर्ष अधिक धन के व्यय होने की सम्भावना है, क्योंकि गत वर्ष १६.६ करोड़ रुपये की बढ़ाई गयी सहायता के साथ साथ इस वर्ष आवंटन लगभग १५० करोड़ रुपया होगा।

**Shri R. S. Pandey :** The Central Government had formulated a plan to reclaim the Chambal Ravines, in collaboration with Madhya Pradesh Government, under the "grow more food" campaign. I want to know the progress made in that connection.

**Dr. Ram Subhag Singh :** Madhya Pradesh Government is proceeding with that work. They have demanded tractors, etc. We are meeting their demands, so that the work may continue according to schedule.

भारतीय मत्स्य पालन निगम

+

\*३. { श्री विश्राम प्रसाद :  
श्री वारियर :  
श्री मे० क० कुमारन :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १० दिसम्बर, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ४६३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय मत्स्य पालन निगम की स्थापना के बारे में अमरीकी फर्म से प्राप्त सिफारिश पर इस बीच विचार विमर्श किया जा चुका है ; और

(ख) यदि हां, तो सहयोग की शर्तें क्या हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभसचिव (श्री शिन्डे) : (क) और (ख). अमरीकी फर्म के साथ सहकार की शर्तें तय करने के लिये बातचीत अभी समाप्त नहीं हुई है ।

श्री विश्राम प्रसाद : फर्म के साथ बातचीत को अन्तिम रूप देने में कितना समय लगेगा ? पिछली बार बताया गया था कि बातचीत चल रही है ।

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : उन्होंने अपना प्रतिवेदन दे दिया है । इस महीने की ५ तारीख को कुछ बातचीत भी हुई है । उन्हें एक प्रतिवेदन देने को कहा गया है जिसमें पुनरीक्षित प्रस्ताव दिये गये हों । इसके प्राप्त होने पर हम मामले को अन्तिम रूप देंगे ।

श्री विश्राम प्रसाद : देश में खाद्य की कमी को दूर करने में इस निगम से कहां तक सहायता मिलेगी ?

श्री अ० म० थामस : यह तो भली भांति ज्ञात है कि मत्स्य उद्योग को बढ़ाने के हमारे प्रयास अधिक सफल नहीं हुये हैं । निस्सन्देह, गैर-सरकारी क्षेत्र में कुछ महत्वपूर्ण प्रगति हुई है । यही कारण है कि एक विदेशी समवाय की सहायता से, जिसे इस व्यवसाय का बड़ा अनुभव है, स्वयं राज्य इस क्षेत्र में आना चाहता है ।

श्री वारियर : फर्म के प्रतिवेदन में क्या सिफारिशों की गई हैं तथा उनमें से सरकार कौन सी सिफारिशों स्वीकार करने को तैयार है और कौन सी स्वीकार्य नहीं हैं ?

श्री अ० म० थामस : सिफारिशों ये हैं कि मुख्य रूप से झींगे पकड़ने के विचार से दो एकक स्थापित किये जायें, एक कोचीन में और दूसरा विजाग में । विजाग में उत्पादन का लक्ष्य होगा १२ लाख ५० हजार पौंड समुद्री केकड़े तथा कोचीन क्षेत्र में ५० लाख पौंड समुद्री केकड़े ।



सहकारी खेती

+

\*४. { श्री भी० प्र० यादव :  
श्री बिशनचन्द्र सेठ :  
श्री धवन :  
श्री विश्वनाथ पाण्डेय :

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

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय सहकारी खेती सलाहकार बोर्ड की कार्यपालिका समिति ने सुझाव दिया है कि सहकारी खेती आन्दोलन की सफलता के लिए खेती की भूमि का मिलाया जाना तथा संयुक्त कृषि आवश्यक है;

(ख) यदि हां, तो सरकार उस के सुझाव से कहां तक सहमत हुई है और इसे कहां तक कार्यान्वित किया गया है ?

(ग) क्या यह सच है कि बोर्ड ने अपनी बैठक में बताया कि पूर्वी प्रदेश में सहकारी आन्दोलन की प्रगति की गति बहुत असन्तोषजनक रहों है; और

(घ) यदि हां, तो उन प्रदेशों में इस आन्दोलन को प्रगतिशील बनाने के लिए सरकार द्वारा क्या उपाय किये गये हैं ?

**सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) :**

(क) यद्यपि राष्ट्रीय सहकारी खेती सलाहकार बोर्ड की कार्यपालिका समिति ने ऐसा कोई विशेष सुझाव नहीं दिया है, भारत सरकार की यह स्वीकृत नीति है कि खेती की भूमि का मिलाया जाना और संयुक्त कृषि सहकारी खेती की मुख्य बातें हैं। इसलिये केवल उन्हीं सहकारी कृषि समितियों को प्रोत्साहन तथा सहायता दी जाती है जो इस कसौटी पर पूरी उतरती हैं।

(ख) यह नीति स्वीकार कर ली गई है तथा सभी राज्य सरकारों द्वारा क्रियान्वित की जा रही है।

(ग) जी हां।

(घ) देश भर में कार्यक्रम को तेज करने के लिये अपनाये गये उपाय दर्शाने वाला एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० २२४५ / ६४] ये उपाय पूर्वी क्षेत्र के राज्यों में भी लागू होंगे।

**Shri B. P. Yadav :** I want to know whether the National Co-operative farming Advisory Board has also suggested the ways to implement its suggestion regarding pooling of land holdings and joint cultivation.

**Shri Shyam Dhar Mishra :** The suggestion made clearly indicates that under such a cultivation land would be pooled by the farmers and they would till it collectively.

**श्री वें० वेंकटसुब्बया :** क्या यह सच है कि राज्य सरकारों में उत्साह की कमी के कारण तथा सहकार विभागों के अधिकारियों द्वारा अत्यधिक हस्तक्षेप के कारण भी देश के विभिन्न भागों में सहकारी खेती सफल नहीं हो पाई है ?

**श्री श्यामधर मिश्र :** कुछ राज्यों, में छः या सात में, सहकारी खेती बहुत सफल हो रही है परन्तु कुछ अन्य राज्यों में राज्य सरकारों के कम उत्साह तथा बहुत सी अन्य

कठिनाइयों के कारण यह आगे नहीं बढ़ पा रही है ? कार्यक्रम को गतिमान करने के लिये हम सभी कदम उठा रहे हैं ।

**Shri Bibhuti Mishra :** I want to know whether Government have made any arrangements for imparting thorough and sound training to the Co-operators before starting Co-operative farming so that Co-operative farming may go on smoothly.

**Shri Shyam Dhar Mishra :** There is a scheme in this connection. There is a proposal to have a unit for the education of prospective members of a farming society in the district where there is concentration of farming. Training arrangements exist both before and after the formation of farming societies.

**श्री श्रीनारायण दास :** पूर्वी क्षेत्र में आने वाली राज्य सरकारें केन्द्र द्वारा दिये गये उत्प्रेरकों तथा प्रोत्साहन का कहां तक उपयोग कर पाई हैं जो कि वहां सहकारी खेती की स्थिति सुधारने के लिये दिये जाते हैं ।

**श्री श्यामधर मिश्र :** इस प्रश्न का उत्तर मैं ने पहले एक बार सदन में दिया था और बताया था कि पूर्वी क्षेत्र में अधिक उत्साह नहीं दिखाया गया । मैं तो तथ्य ही बता सकता हूं कि आसाम में ८ अग्रिम समितियां हैं ।

**अध्यक्ष महोदय :** यदि उत्तर पहले दिया जा चुका है तो केवल निर्देश कर दिया जाए ।

**श्री भागवत झा आजाद :** क्या मैं जान सकता हूं कि क्या १८० अग्रिम परियोजनाओं में सहकारी खेती का निर्धारण उत्साहवर्द्धक है; यदि हां, तो जैसा कि विवरण में बताया गया है सरकार कब तक इसे सभी जिलों में फैला देने का विचार करती है ?

**श्री श्यामधर मिश्र :** निर्धारण किया जा रहा है । डा० गाडगिल समिति नियुक्त कर दी गई है तथा वह निर्धारण कर रही है । इस समिति के प्रतिवेदन की अभी प्रतीक्षा हो रही है । मैं समझता हूं कि कुछ ही महीनों में वह मिल जायेगी । परन्तु अनेक अध्ययन दल हैं जिनमें संसद-सदस्यों के दल भी हैं । अध्ययन दलों में ३० सदस्य पिछले वर्ष गये थे और ७ इस वर्ष । उन से तथा राज्य सरकारों से प्राप्त प्रतिवेदनों से पता चलता है कि छः या सात राज्यों में सहकारी खेती बहुत अच्छी तरह से चलने लगी है, चार या पांच राज्यों में यह ठीक से नहीं चली है ।

**श्री हरि विष्णु कामत :** आज से पांच वर्ष पहले शासकीय दल ने इस विषय पर नागपुर में बड़ी आन-बान के साथ एक संकल्प पारित किया था । तब से अब तक स्वयं किसानों द्वारा चलाये जाने वाले सहकारी फार्म, जो राज्य फार्मों से अलग हैं, किस राज्य में सफल रहे हैं ?

**श्री श्यामधर मिश्र :** मैंने राज्य फार्मों का कोई उल्लेख नहीं किया है । मैं ने तो किसानों द्वारा आयोजित फार्मों के बारे में बताया था । मैं राज्यों का नाम बता सकता हूं—पंजाब, महाराष्ट्र, मैसूर, मध्य प्रदेश, आंध्र का एक भाग तथा उत्तर प्रदेश ।

**श्री बड़े :** मध्य प्रदेश ? प्रश्न ।

**श्री अ० सि० सहगल :** कोई प्रश्न नहीं ।

**श्री श्यामधर मिश्र :** मैं मध्य प्रदेश की समिति का सीधे नाम ही बताये देता हूँ और मैं माननीय सदस्य को विशेष रूप से वहाँ जाने का नियंत्रण देता हूँ। मैं ने जितनी समितियाँ देखी हैं उनमें मध्य प्रदेश के दुर्ग जिले की तिरगा कृषि समिति सर्वोत्तम है।

**श्री कपूर सिंह :** मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इस बोर्ड ने सहकारी कृषि के कामों को राज्य के कड़े नियंत्रण से मुक्त करने के लिये किन्हीं उपायों का सुझाव दिया है; यदि नहीं, तो क्या सरकार सहकारी कृषि को सामूहिक कृषि की ओर पहला कदम मानती है।

**श्री श्यामधर मिश्र :** प्रश्न फिर से किया जाए।

**Mr. Speaker :** He has not followed the question.

**Shri Kapur Singh :** May I put it in Hindi?

**Shri Shyam Dhar Mishra :** Let it be in English but he may speak clearly.

**Mr. Speaker :** I have no objection if you ask it in Hindi but that may become still more difficult.

**श्री कपूर सिंह :** मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इस बोर्ड ने सहकारी कृषि के कामों को राज्य विनियम तथा नियंत्रण द्वारा गतिरोधक हस्तक्षेप से मुक्त करने के लिये भी कोई सुझाव दिए हैं; यदि नहीं, तो क्या सरकार सहकारी कृषि को केवल सामूहिक कृषि का आरंभिक चरण मानती है।

**अध्यक्ष महोदय :** दूसरे भाग का यहाँ कई बार उत्तर दिया जा चुका है। पहले भाग का उत्तर दे दिया जाए।

**श्री कपूर सिंह :** मैं जानना चाहता हूँ कि क्या वह इसे.....

**अध्यक्ष महोदय :** मैंने कहा है कि इसका कई बार उत्तर दिया जा चुका है।

**श्री कपूर सिंह :** मैं उनकी नीति नहीं बल्कि उनका दृष्टिकोण जानना चाहता हूँ।

**श्री श्यामधर मिश्र :** मैं इस बात को नहीं मानता कि सरकार द्वारा कृषि पर गतिरोधक नियंत्रण हैं। इसलिये यह प्रश्न तो उठता ही नहीं। अतः जो कुछ भी किया जाता है समितियों की सहायता के लिये ही किया जाता है। ये समितियाँ स्वयंसेवी हैं तथा उन्हें डरा-धमका कर, दबाव डाल कर या किन्हीं ऐसे तरीकों से नहीं बनाई जाती जो सदस्यों को गतिरोधक लगते हों।

**Shri Sarjoo Pandey :** The hon. Minister has stated that order has been issued that the land of those persons who are desirous of co-operative farming should be pooled. The farmers in the eastern U.P. complain that they are not permitted to have Co-operative farming in spite of repeated applications. Has this fact been brought to your notice?

**Shri Shyam Dhar Mishra :** There is no question of giving permission for Co-operative farming. Wherever it is assessed that there is a minimum unit, say of 50 or 100 acres, which varies from State to State and fifteen to twenty farmers get together and where we feel that a society can be successful, it is registered. It would be of no use to register bogus societies. It has to be determined whether they are genuine farmers, cultivators or big people. It is this problem which prevails in the eastern districts of U.P. and some of the eastern districts of Bihar. Some big people want to get in and therefore restrictions have to be imposed.

**श्रीमती सावित्री निगम :** क्या मार्गनीय मंत्री जानते हैं कि कुछ राज्यों में सहकारकर्ताओं को सहकारी समितियां चालू करने में कठिनाई हो रही है क्योंकि सरकार उन्हें परती भूमि नहीं दे पाई है ?

**श्री श्यामधर मिश्र :** कृषि सम्बन्धी सलाहकार समिति ने अपनी पिछली बैठक में निर्णय किया था कि राज्यों में जहां कहीं परती भूमि उपलब्ध है वह सबसे पहले सहकारी खेती को दी जाए। सुझाव तैयार किये गये हैं तथा उन्हें राजस्थान, मध्य प्रदेश इत्यादि राज्य सरकारों को भेज दिया गया है जहां कि बहुत सी परती भूमि उपलब्ध है और राजस्थान सरकार ने तो कुछ परती भूमि सहकारी खेती को देना मान भी लिया है। मुझे आशा है कि अन्य राज्य भी ऐसा ही करेंगे।

**बहुत से माननीय सदस्य उठे —**

**अध्यक्ष महोदय :** जो माननीय सदस्य राष्ट्रपति के अभिभाषण में भाग लेंगे उन्हें अनुपूरक प्रश्न पूछने के लिये इतने व्यग्र होने की आवश्यकता नहीं है, उन्हें अनेक अवसर मिलेंगे।

**श्री श० ना० चतुर्वेदी :** क्या बोर्ड इस निष्कर्ष पर पहुंचा है कि सहकारी खेती की सफलता सहकारकर्ताओं की अपेक्षा समस्त सरकारी विभागों के सहयोग पर अधिक निर्भर करती है ?

**श्री श्यामधर मिश्र :** यह न केवल सहकारी खेती के बारे में बल्कि देश में सभी प्रकार के सहकार के लिये सच है।

**Shri Onkar Lal Berwa :** Mostly the Co-operative farms do not succeed. Has the Board gone into the reasons of their failure ?

**Shri Shyam Dhar Mishra :** The reasons have been considered in detail. One of the reasons is that some political parties make it a political issue quite unnecessarily. Secondly there are some organisational matters. They have also been studied and the Board considers them constantly.

**श्री रामनाथन् चेट्टियार :** क्या मैं जान सकता हूं कि क्या फोर्ड प्रतिष्ठान से विदेशी विशेषज्ञों का एक दल सहकारी कृषि का अध्ययन करने के लिये हाल ही में भारत आया था ? क्या उसने सरकार को प्रतिवेदन दिया है ?

**श्री श्यामधर मिश्र :** इस विशेष मामले के बारे में ? विदेशी विशेषज्ञों का कोई दल नहीं आया। किसी अन्य सम्बन्ध में हो सकता है।

**श्री गौरी शंकर कक्कड़ :** क्या मैं जान सकता हूं कि क्या उन समितियों में उत्पादन की प्रगति की मात्रा के बारे में कोई सर्वेक्षण या निर्धारण किया गया है जो अपने काम में सफल रही है ?

**श्री श्यामधर मिश्र :** ऐसा किया गया है और सामान्यतः उत्पादन २५-५० प्रतिशत तक बढ़ा है।

**Shri Yashpal Singh :** The statement given by the Co-operation Minister of U. P. Government makes it clear that Co-operative farming has not been able to yield more than twelve maunds per acre anywhere in a State with a population of 7½ crores. Does the Government propose to do away with Co-operative farming in U.P. in order to save these people from starvation when such is the state of affairs ?

**Shri Shyam Dhar Mishra :** I do not know to which statement the hon. Member is referring. But I certainly know wherever there are such societies in U. P., the production has increased. There is a society in the

Western district Rampur. I am referring to it so that the hon. member can see it if he likes or we can show him. There is no question of decrease of production in that society. The production, in fact, has increased by 20, 24 or 25 maunds per acre.

**Shri Yashpal Singh :** I wanted to know whether the attention of the Govt. has been drawn to the statement given in the U.P. Assembly. Private farmers produce even thirty acres.....

**Mr. Speaker :** Order, order. Next question.

चीनी

+

\*५. { श्री श्रीनारायण दास :  
श्री विभूति मिश्र :  
श्री म० ला० द्विवेदी :  
श्री प्र० च० बरग्रा :  
डा० लक्ष्मीमल्ल सिंघवी :  
श्री स० मो० बनर्जी :

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

- (क) विभिन्न राज्यों में चीनी की भण्डार संबंधी नवीनतम स्थिति क्या है ;
- (ख) देश के विभिन्न भागों में चीनी के वर्तमान फुटकर मूल्य क्या हैं ;
- (ग) क्या कुछ भागों में चीनी की अभाव संबंधी शिकायतें प्राप्त हुई हैं ; और
- (घ) यदि हां, तो इन शिकायतों को दूर करने के लिए क्या कदम उठाये गये हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री के सहा-सचिव (श्री शिन्दे) : (क) और (ख). ३१ जनवरी, १९६४ को चीनी के स्टॉक की स्थिति तथा देश के विभिन्न भागों में मूल्य की स्थिति दो विवरणों में दी गई है जो सभा पटल पर रखे जाते हैं। [पुस्तकालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी० २२४६/६४]

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

**श्री श्रीनारायण दास :** विवरण से ज्ञात होता है कि ९,४३,८१५ मीट्रिक टन चीनी विभिन्न राज्यों में उपलब्ध की गई थी। यदि हां, तो अनेक भागों में यह कम क्यों हो गई है तथा चोर-बाजार में क्यों बची जाती है।

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : चोरबाजारी केवल बहुत ही कम प्रतिशत की होती है। अधिकतर चीनी पहचान-पत्रों के आधारे पर बांटी जाती है ताकि प्रत्येक व्यक्ति को चीनी मिलना निश्चित हो जाय। परन्तु वितरण की जिम्मेदारी राज्य सरकारों की है। हम उन्हें कोटे दे देते हैं और वितरण की व्यवस्था वे करती हैं।

**श्री त्यागी :** क्या मैं एक स्पष्टीकरण मांग सकता हूँ ? मैं अनुपूरक नहीं पूछना चाहता।

**अध्यक्ष महोदय :** : नहीं।

**श्री श्रीनारायण दास :** १.२५ या १.२६ रुपये के बाजार के परचून भाव की तुलना में चोरबाजार में चीनी किस मूल्य पर बेची गई थी ?

**श्री अ० म० थामस :** इस बारे में भी हमने आंठड़े एकत्रित किये हैं। कुछ इलाके ऐसे हैं जहां तथाकथित चोरबाजार के मूल्य भी उचित मूल्य के ही लगभग हैं। कतिपय राज्यों में खुले बाजार के मूल्य याद प्रविष्ट हैं परन्तु हमें उपलब्धता के अंतर पर बितरण करना पड़ता है।

**श्री त्यागी उठे —**

**अध्यक्ष महोदय :** क्या कोई अनपूरक प्रश्न है ?

**श्री त्यागी :** जी हां, अनपूरक प्रश्न है, यदि आपको आपत्ति न हो। मैंने माननीय मंत्रीजी को प्रश्न के भाग (ग) के उत्तर में "नहीं" कहते हुये सुना है। प्रश्न का भाग (ग) यह है कि "क्या कुछ भागों में चीनी की अभाव संबंधी शिकायतें प्राप्त हुई हैं।" माननीय मंत्री ने कहा "नहीं"। क्या मैं यह समझूँ कि भारत में चीनी का कोई अभाव नहीं है। उन्होंने "नहीं" कहा है।

**श्री अ० म० थामस :** जैसाकि मैं पहले कह चुका हूँ ये सभी तुलनात्मक मद हैं। ऐसे किसी अभाव का कोई प्रश्न नहीं है ; हो सकता है कि कतिपय अवसरों पर कहीं कहीं कमी हो परन्तु फिर भी . . . . . (अन्तर्बाधा)

**अध्यक्ष महोदय :** शान्ति, शान्ति। सवाल यह है कि क्या कमी के बारे में शिकायतें मिली हैं।

**श्री अ० म० थामस :** कमी के बारे में कोई शिकायतें नहीं हैं। निस्तन्देह, प्रत्येक कोई अधिक लेना चाहेगा परन्तु उसका यह अर्थ नहीं कि कमी है।

**श्री त्यागी :** अन्यथा कोई कमी नहीं है ? क्या मैं यह समझूँ कि कोई कमी नहीं है ? उत्तर यह था कि कोई कमी नहीं है।

**अध्यक्ष महोदय :** प्रश्न यह नहीं है और इसलिए उत्तर भी यह नहीं है। प्रश्न था कि क्या कमी की शिकायतें आई हैं, यह नहीं था कि कमी है या नहीं।

**श्री त्यागी :** धन्यवाद, श्रीमान। गलती ठीक हो गई।

**श्री जसवंत मेहता :** मंत्री महोदय ने क्योंकि यह कहा है कि कोई अभाव नहीं है, क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या सरदार वितरण के लिये सारे देश में एंठल्य नीति चलाना चाहती है क्योंकि कुछ भागों में अभाव है तथा राशन प्रणाली चालू करने के बारे में सरकार की नीति क्या है या कि वह वर्तमान पद्धति को ही जारी रखेगी ?

**श्री अ० म० थामस :** न्यूनधिक अब एक प्रकार की राशन प्रणाली ही चल रही है। सच तो यह है कि हम उस मात्रा के आधार पर चले हैं जो पिछली नियंत्रण अवधि के दौरान सितम्बर १९६१-६२ (वभिन्न राज्यों को दी जा रही थी। जहां तक कतिपय राज्यों का सम्बन्ध है, तुलनात्मक दृष्टि से अधिक अच्छी स्थिति में हैं परन्तु क्योंकि हम पिछली बार आवंटित अभ्यंश के आधार पर चले हैं इसलिए हम उस प्रणाली में कोई बड़ा परिवर्तन नहीं करना चाहते। इसीलिए कुछ राज्यों में, उदाहरणार्थ उत्तर प्रदेश में, वास्तव में अभाव है। परन्तु जहां तक माननीय सदस्य के राज्य का, अर्थात् गुजरात का संबंध है, वहां चीनी की स्थिति बड़ी सुखद है।

**Shri Bibhuti Mishra :** The statement shows that the production of sugar in India was 9, 43, 815 tonnes uptil January 31, 1964. The consumption last year was 27 lakh tonnes, we have to export 3 lakh tonnes and we need a



buffer stock of 2 lakh tonnes. In all it comes to 32 lakh tonnes. I want to know how our Govt. propose to meet the scarcity of sugar.

**The Minister of Food and Agriculture (Shri Swaran Singh) :** First of all I may submit that the figures given for the period ending 31st January are not of production but of stocks. There has been production during the three months of November, December and January this year as well and sugar has been distributed to different States. The figures, therefore, pertain to the stocks and not production. The sugar season is still on and I expect our internal requirements would be about 25 lakh tonnes an estimate regarding which I have already given to the House. We have to export about 3 lakh tonnes. This comes to 28 lakh tonnes. We require one lakh tonnes more due to the increase in population. The production must, therefore, be to the tune of 29 lakh tonnes otherwise our requirements would not be met.

**श्री प्र० च० बहगुना :** क्या सरकार का ध्यान भारतीय चीनी मिल संघ द्वारा चीनी पर चयनात्मक नियंत्रण के बारे में हाल ही में किये गये प्रस्तावों की ओर गया है और यदि हां, तो क्या मैं जान सकता हूँ कि वे प्रस्ताव क्या हैं तथा सरकार उन पर क्या कार्यवाही करना चाहती है ?

**श्री स्वर्ण सिंह :** चीनी मिल संघ चीनी के ऊंचे दामों की मांग करता रहा है अथवा, अन्य शब्दों में, उसका कहना है कि यदि वे किसी विशेष मात्रा से अधिक चीनी पैदा करते हैं तो उन्हें कोई भी मूल्य लेने की आज्ञा होनी चाहिये। इस सुझाव पर हमने ध्यानपूर्वक विचार किया है और हम इस निष्कर्ष पर पहुँचे हैं कि इससे बाजार में बड़ी भ्रान्ति फैल जायेगी और यह न तो उत्पादकों के हित में होगा और न ही उत्पादकों के कि देश में गन्ने के दो अलग अलग मूल्य हों। बाजार में चीनी के दो अलग अलग मूल्य हों यह सरकार को बिल्कुल स्वीकार्य नहीं है।

**श्री स० मो० बनर्जी :** विवरण से पता चलता है कि कानपुर में मूल्य १.२४ रुपये प्रति किलोग्राम है। क्या मंत्री महोदय के ध्यान में यह बात आई है कि यद्यपि उत्तर प्रदेश में मूल्य १.२४ रुपये हैं परन्तु २ रुपये के मूल्य पर नगरों तथा ग्रामीण क्षेत्रों में जितनी भी चीनी चाहिए उपलब्ध है। क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या केन्द्र ने उत्तर प्रदेश को होली तथा ईद के लिये कोई अतिरिक्त कोटा दिया है अथवा कम कर दिया है ?

**श्री अ० म० थामस :** उत्तर प्रदेश का कोटा २०,००० टन है। पिछले दो महीनों में हमने प्रति मास १५०० टन अधिक दिये हैं अर्थात् हम ने पिछले दो महीनों में ३००० टन अधिक दिये हैं : नियंत्रित मूल्य १.२४ रुपये है। हो सकता है कि चोरबाजार में चीनी २ रुपये पर बिकी हो परन्तु सरकार द्वारा वह मूल्य नहीं लिया जाता। जैसाकि मैंने पिछले एक प्रश्न के उत्तर में कहा है, जो चीनी दी जा सकती है उसका अधिकतर भाग उचित मूल्य पर उचित सूत्रों द्वारा दी जाती है। इसमें सन्देह नहीं कि थोड़ी सी चोरबाजार में चली जाती है। उसे रोकना नहीं जा सकता। जब प्रत्येक व्यक्ति के लिए विशेष कोटा निश्चित है तो जिसे जरूरत नहीं वह भी ले लेता है और वह चीनी चोरबाजार में चली जाती है।

**श्री स० मो० बनर्जी :** मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया है।

**अध्यक्ष महोदय :** क्या उत्तर प्रदेश को अतिरिक्त कोटा दिया गया है ?

**श्री अ० म० थामस :** श्रीमान्, मैंने इसका उत्तर दे दिया है।

**Shri Rameshwaranand :** The people in the cities get  $1\frac{1}{4}$  seers of sugar per month while those in the villages get only 5 chhataks even if a woman has given birth to a child or guests have come. Does it not prove that there is scarcity of sugar ?

श्री अ० म० थामस यह एक ऐसी चीज है जो आवश्यकताओं के अनुसार बांटी जानी है . . .

**Shri Rameshwaranand :** Please speak in Hindi at least for me.

श्री अ० म० थामस : माननीय सदस्य भजी भांति अंग्रेजी समझ सकते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अंग्रेजी समझ सकते हैं परन्तु वह समझना नहीं चाहते । मैं क्या करूं ?

श्री अ० म० थामस : सदन के बाहर हम अंग्रेजी में बोलते हैं ।

**Shri Swaran Singh :** It is not only English but many more things which the hon. Member knows but does not want to accept. It is true that people in the villages get comparatively lesser quantity of sugar than those in the cities. The State Government have taken this decision after much consideration and the quantity varies from State to State. In some the quota available in cities is different from what it is in the villages. What he says is that the previous figures available show that generally the consumption of sugar in cities was more than in villages. It is a fact that whenever there is rationing, the desire is to have more. I, therefore, honour his sentiments. But I feel that only one thing is possible under the present circumstances and that is to reduce the quantity even in the cities. You may persuade the hon. members for this. If all of us agree, sugar can be given in villages and cities on a uniform scale.

**Shri Rameshwaranand :** I have to make one submission.

**Mr. Speaker :** Your submission is that your question has not been answered.

**Shri Rameshwaranand :** Mr. Speaker . . .

**Mr. Speaker :** If you are not satisfied, I am helpless ; but the reply has been given.

श्री श्यामलाल सराफ : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या जम्मू तथा काश्मीर राज्य को पर्याप्त चीनी दी गई थी तथा क्या सरकार को कोई जानकारी है कि पिछले तीन महीनों में जम्मू तथा काश्मीर में चीनी का फुटकर भाव क्या था ?

श्री अ० म० थामस : जम्मू तथा काश्मीर का कोटा १५०० टन का है । कोटा कम होने के बारे में कुछ राज्यों से अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं परन्तु जम्मू तथा काश्मीर से नहीं ।

श्री अ० प्र० जैन : माननीय मंत्री ने चालू वर्ष की आवश्यकताओं का प्राक्कलन बताने की कृपा की है जोकि उन्होंने ३० लाख टन बताई है । क्या मैं जान सकता हूँ कि चालू वर्ष में उत्पादन के बारे में सरकार का नवीनतम प्राक्कलन क्या है ?

श्री अ० म० थामस : तथ्य यह है कि हमारे पास ३१ जनवरी, १९६४ तक के आंकड़े हैं । औसत उत्पादन क्योंकि २०,००० टन है, इसलिये अनुमान है कि ७ फरवरी, १९६४ को उत्पादन १५.२५ लाख टन होना चाहिये ।

श्री अ० प्र० जैन : मेरा प्रश्न यह नहीं है । मैं जानना चाहता हूँ कि सरकार का चालू वर्ष के लिये उत्पादन का प्राक्कलन क्या है । मंत्रालय के पास उत्पादन के बारे में समय समय के प्राक्कलन होते हैं । चालू वर्ष में कितना उत्पादन होने का अनुमान है ?

श्री अ० म० थामस : ठीक ठीक अनुमान लगाना बड़ा कठिन है । यह तो सब मौसम की अवधि पर निर्भर करेगा । जैसाकि मेरे वरिष्ठ सहयोगी ने कहा है, उत्पादन के रुझान को देखते



हुए संभव है कि यह ३० लाख टन के लगभग हो। ठीक-ठीक बताना संभव नहीं है क्योंकि यह सब मौसम की अवधि पर निर्भर करता है।

**श्री त्यागी :** अतिरिक्त जनसंख्या का वह कैसे अनुमान लगा सकते हैं ? यह उनके हाथ में नहीं है।

**अध्यक्ष महोदय :** यदि उन्होंने गलती भी की है तो ऐसी अन्तर्बाधायें भी उचित नहीं हैं।

**श्री स्वर्ण सिंह :** इतना मैं और बता दूँ कि चालू वर्ष में चीनी के कुल उत्पादन के बारे में नवीनतम प्राक्कलन एक ऐसा विषय है जिसका लगातार पुनर्विलोकन होता है। कोई दो सप्ताह पहले चीनी कारखानों में एक विवरण दिया था जिसमें कहा गया था कि कुल उत्पादन के २५ से २६ लाख टन तक होने की संभावना है। उनकी मुख्य धारणा यह थी कि विशेषतः पश्चिमी उत्तर प्रदेश में गन्ने को बहुत बड़े पैमाने पर गुड़ के लिये इस्तेमाल कर लिया जाता है। यह बता कर मैं सदन को विश्वास में लेना चाहता हूँ कि बहुत से कारणों से ऐसा हुआ है जिन्हें बताने की आवश्यकता नहीं है। गुड़ का मूल्य कुछ स्थिर रहा है। और भी परेशान करने वाली बातें हैं जिनका ब्योरा देने की आवश्यकता नहीं। लेकिन मैं समझता हूँ कि पिछले सात या दस दिन में स्थिति में स्थिरता आ गई है और यद्यपि उद्योग अभी तक निराश दिखाई देता है मुझे आशा है कि चीनी का उत्पादन उतना नहीं होगा जितना कि उद्योग ने बताया है अर्थात् २५ और २६ लाख टन के बीच। मैं समझता हूँ कि हम उस स्तर तक पहुंच जायेंगे जिससे ३ लाख टन के निर्यात की तथा २६ लाख टन की आन्तरिक आवश्यकतायें पूरी हो जायेंगी।

**श्री अ० प्र० जैन :** मैं माननीय मंत्री का आभारी हूँ क्योंकि कुछ उपयोगी जानकारी दी है।

**कुछ माननीय सदस्य उठे—**

**अध्यक्ष महोदय :** जब भी चीनी का स्वाल आता है तो हम अटक जाते हैं। मंत्री महोदय के वक्तव्य के बाद मैं नहीं समझता कि पूछने के लिये कुछ और रह जाता है। अब हम अगला प्रश्न लेते हैं।

#### श्री बालकाट का भाग निकलना

+

- \*६. { श्री हरि विष्णु कामत :  
श्री महेश्वर नायक :  
श्री धवन :  
श्री भी० प्र० यादव  
श्री बिशनचन्द्र सेठ :  
श्री यशपाल सिंह :  
श्री बी० चं० शर्मा :  
श्री सुरेन्द्र पाल सिंह :

क्या परिवहन मंत्री बालकाट के भाग निकलने के संबंध में ३ दिसम्बर, १९६३ के तारीख त प्रश्न संख्या ३४५ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस मामले में कुछ और प्रगति हुई है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या ?

परिवहन तथा मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) (क) और (ख). इस मामले में कोई विशेष प्रगति नहीं हुई है।

श्री हरि विष्णु कामत : क्या अमरीका सरकार से प्रान्त किसी पत्र में बताया गया है कि इस मामले में कुछ समय पहले सरकार की प्रार्थना के प्रत्युत्तर में उन्होंने क्या कदम उठाये हैं या उठाने का विचार है और क्या सरकार को कम से कम यह बताया गया है कि इस समय श्री वालकाट कहां हैं ?

श्री मुहीउद्दीन : मैंने दिसम्बर में बताया था कि हमें एक पत्र में बताया गया है कि अमरीका उ ड्यून अभिकरण श्री वालकाट के विरुद्ध उनके द्वारा किये गये अपराधों के लिए कार्यवाही कर रहा है और वे प्रार्थना पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे। यह उत्तर ४ दिसम्बर को दिया गया था।

अध्यक्ष महोदय : क्या इस बारे में आगे कुछ किया गया है ?

श्री मुहीउद्दीन : उसके बाद कोई पत्र नहीं मिला ; न ही हम जानते हैं कि श्री वालकाट कहां हैं।

श्री हरि विष्णु कामत : क्या सरकार को श्री वालकाट के उस वक्तव्य का पता है जो उन्होंने कराची में उतरते ही दिया था कि भारतीय प्रशासन सब से ज्यादा भ्रष्ट है और इस प्रसंग में क्या सरकार यह भी जानती है कि दिन-दहाड़े भारत से अपने वायुयान सहित भागने से कुछ ही पहले श्री वालकाट एयर इंडिया के डिस्ट्रिक्ट मैनेजर, नई दिल्ली, के आवास पर उनके अतिथि थे और यदि हां तो क्या इस बारे में कोई कार्यवाही की गई है ?

श्री मुहीउद्दीन : जहां तक श्री वालकाट के वक्तव्य का संबंध है, मैंने उसे समाचार पत्रों में पढ़ा था। ऐसे ही झूठे वक्तव्य और भी कई लोगों द्वारा दिये जाते हैं और हम सदा इनका ध्यान नहीं रख सकते। जहां तक माननीय सदस्य की दूसरी बात का संबंध है कि वह एयर इंडिया के मैनेजर के अतिथि थे . . .

श्री हरि विष्णु कामत 1 डिस्ट्रिक्ट मैनेजर।

श्री मुहीउद्दीन : इस बारे में मुझे कुछ पता नहीं है। माननीय सदस्य ने पहली बार इसका उल्लेख किया है। तोसरी बात यह कि श्री वालकाट के भाग जाने का सारा मामला अग्रेतर जांच के लिये एक बहुत ही वरिष्ठ अधिकारी को सौंपा गया है जो जांच कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : श्री इन्द्रजीत गुप्त

श्री हरि विष्णु कामत : रिपोर्ट कब प्रकाशित होगी।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : यदि मैं माननीय मंत्री को ठीक समझा हूं, उन्होंने पिछले दिसम्बर में अमरीकी प्राधिकारियों से प्राप्त पत्र का हवाला दिया है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या दिसम्बर के बाद—अब फरवरी है—हमारी सरकार ने इस मामले की अमरीकी प्राधिकारियों के साथ आगे बढ़ाया है और यदि नहीं तो क्या कारण है ?

श्री मुहीउद्दीन : जहां तक अमरीकी सरकार का संबंध है जैसा कि पहले बता चुका हूं, अभी हम उनसे अग्रेतर जानकारी की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : क्या हम ने कोई कार्यवाही की है ?

श्री मुहीउद्दीन : मेरा अनुमान है कि अमरीका में हमारे राजदूत ने इस बारे में कुछ किया है।

**श्री हरि विष्णु कामत :** अनुमान ही क्यों है ? सरकार ने क्या किया है ? प्रश्न तो यह है ।

**अध्यक्ष महोदय :** जब मंत्री महोदय कहते हैं कि उनका अनुमान है कि हमारे राजदूत ने कुछ किया है, तो साफ है कि इस सरकार ने कुछ नहीं किया है ।

**श्री हरि विष्णु कामत :** क्यों नहीं ?

**परिवहन मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** जहां तक अमरीकी सरकार द्वारा की गई कार्यवाही का संबंध है, यह इस बात के जानने के अधीन है कि श्री वालकाट कहां हैं । जैसा कि मेरे सहयोगी ने कहा है हम नहीं जानते कि वह कहां हैं और हमारा विचार है कि अमरीकी सरकार भी नहीं जानती । फिर जहां तक हमारा संबंध है, हमने विदेशी पंजीकरण अधिनियम के खण्ड ६ के अधीन गृह-कार्य मंत्रालय के द्वारा उनके विरुद्ध शिकायत की है । वायुयान नियमों के नियम १५ के अधीन भी कार्यवाही की जा रही है ।

**अध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य उत्सुक हैं क्योंकि पिछली बार जब उन्होंने यह प्रश्न किया था तो उन्हें बताया गया था कि अमरीकी सरकार को एक अभ्यावेदन भेजा गया है, और उन्होंने कहा है कि वे यह जानने में कि श्री वालकाट कहां हैं हमारी पूरी सहायता करेंगे । अब वे जानना चाहते हैं कि क्या भारत सरकार ने अमरीकी सरकार के साथ इस मामले को आगे बढ़ाने के लिये कुछ और कार्यवाही की है ?

**श्री राज बहादुर :** मैं समझता हूँ कि अग्रेतर जानकारी के लिये हमें अमरीका सरकार पर निर्भर रहना पड़ेगा कि कब वह यह पता लगा पाती है कि श्री वालकाट कहां हैं ।

**श्री हरि विष्णु कामत :** सरकार ने ढील दिखाई है ।

**श्री हेम बरुआ :** श्रीमन्, मेरा एक औचित्य प्रश्न है । हम समझते हैं कि जब भी कोई प्रश्न पूछा जाता है मंत्री या सरकार का उत्तर हां या न में स्पष्ट होना चाहिये । अब यहां ऐसे मंत्री महोदय हैं जिन्होंने अनुमान लगा लिया है जबकि हमें निश्चित और विशिष्ट जानकारी चाहिये । इन परिस्थितियों में हमें आपका सहारा लेना है । क्या यह सच नहीं है कि मंत्री महोदय ने नियमों का उल्लंघन करके हमारी आंखों में धूल झोंकने का प्रयास किया है ?

**श्री कपूर सिंह :** क्या मैं इस संबंध में कुछ कह सकता हूँ । मैं अपने माननीय मित्र का आंशिक रूप से समर्थन करता हूँ ।

**श्री नाथ पाई :** आंशिक रूप से क्यों ?

**श्री कपूर सिंह :** मैं आपको यह बताऊंगा कि मैं क्यों आंशिक रूप से उनका समर्थन करता हूँ । मैं उनके औचित्य प्रश्न का आंशिक रूप से इसलिये समर्थन करता हूँ कि यदि "मेरा अनुमान है" कहने से माननीय मंत्री का मतलब यह है कि अनुमान लगाने के लिए उनके पास कुछ आधार हैं तब तो उन्होंने एक निश्चित उत्तर दिया है, परन्तु यदि, सामान्य रूप से, उनका अनुमान केवल एक अनुमान मात्र ही है तो यह एक निश्चित उत्तर नहीं है और उस सीमा तक मैं औचित्य प्रश्न का समर्थन करता हूँ ।

**अध्यक्ष महोदय :** मैं अंग्रेजी में इतना निपुण नहीं हूँ कि भाषण के इन अलंकृत रूपों और अन्य बातों में भेद कर सकूँ । इसलिए इन सभी सुन्दर चीजों को समझने में निश्चय ही मैं अपनी असमर्थता प्रकट करता हूँ । परन्तु जो औचित्य का प्रश्न उठाया गया था मुझे उसका उत्तर देना है । माननीय सदस्य ने एक औचित्य प्रश्न उठाया और फिर मेरा संरक्षण मांगा ।

श्री हेम बरग्रा : यह परस्पर संबंधित हैं।

अध्यक्ष महोदय : इसलिए स्वयं उन्हें यह सन्देह था कि औचित्य का कोई प्रश्न नहीं था।

श्री हेम बरग्रा : मेरी अंग्रेजी ने भी ठोक काम नहीं किया।

एक माननीय सदस्य : वह तो अंग्रेजी के प्रोफेसर हैं।

अध्यक्ष महोदय : यह बात स्पष्ट है और प्रत्येक बार मुझे यह दुहराने की आवश्यकता नहीं है कि प्रश्न संक्षिप्त होना चाहिए . . .

श्री त्यागी : उत्तर चाहे न हों।

अध्यक्ष महोदय : . . . और उत्तर स्पष्ट होने चाहिए तथा उनमें वही बात बतायी जानी चाहिये जो कि पूछी जाय। इस बारे में कोई सन्देह नहीं है। इससे हम सभी सहमत हैं।

श्री हेम बरग्रा : जी, हां।

अध्यक्ष महोदय : परन्तु कोई भी माननीय सदस्य उसका पालन नहीं करता। चाहे वह इस पक्ष के हों अथवा उस पक्ष के, दोनों की ओर के व्यक्ति इसका पालन नहीं कर रहे हैं। इसलिए यदि माननीय सदस्य मेरी इतनी सी सहायता करें तो निश्चय ही मैं बहुत कठोरता से उसे लागू कर सकता हूँ . . . . . (अन्तर्बाधा)

श्री रंगा : क्या आप माननीय मंत्रियों को यह संरक्षण दे सकते हैं ?

अध्यक्ष महोदय : बिल्कुल भी नहीं . . . (अंतर्बाधा) मैंने कहा है कि दोनों ही ओर के व्यक्ति नियम का पालन नहीं कर रहे हैं।

श्री रंगा : आपको माननीय मंत्रियों से भी यह कहना चाहिये कि "आपका उत्तर स्पष्ट नहीं है, निश्चित नहीं है, सीधा नहीं है"।

अध्यक्ष महोदय : कदाचित् माननीय सदस्य यह भूल रहे हैं कि मैंने उस मामले को आगे बढ़ाया था और एक स्पष्ट उत्तर प्राप्त करने के लिए एक दूसरा प्रश्न पूछा था।

श्री राज बहादुर : व्यक्तिगत स्पष्टीकरण के एक प्रश्न पर। सबसे पहले मैं यह आश्वासन देना चाहूंगा कि हम इतने स्पष्ट उत्तर देंगे। जितने कि हम दे सकते हैं। हम इतने निश्चित उत्तर देते हैं जितने कि निश्चित उत्तर देना संभव हो सकता है। जिस बात का हमने उल्लेख किया था वह केवल इतनी थी कि संयुक्त राज्य सरकार ने हमें यह लिखा था कि "श्री वाल्काट के विरुद्ध कार्यवाही करने में वे हमें अमरीकी प्राधिकार के विशेषरूप से अमरीका की फेडरल एवि-एशन एजेंसी के, पूर्ण सहयोग का आश्वासन दिलाते हैं"। इसके पश्चात् हम यदि यह कहें कि "हमारा अनुमान है कि कार्यवाही की जा रही है" तो इसमें कोई गलत बात नहीं है। स्पष्ट है कि हम अन्यथा कोई अनुमान नहीं कर सकते। इस संदर्भ के यह बात कहो गई थी कि हमारा अनुमान है कि अमरीकी सरकार कार्यवाही कर रही है। मेरे विचार में जो उत्तर दिया गया था वह बिल्कुल ही ठोक था . . .

श्री हेम बरग्रा : उन्हें यह सब कहने की आवश्यकता नहीं है। वह बच निकलने का प्रयत्न कर रहे हैं।

**श्री ही० ना० मुकजी :** केवल अमरीकी सरकार की मरजी पर ही निर्भर रहने के बजाय क्या हमने भी प्रत्यर्पण के इस मामले में अपनी ओर से कुछ कार्यवाही की है, क्योंकि इस मामले में एक विदेशी ने हमारे देश के कानून का उल्लंघन किया है और वह भाग गया है ? क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या कोई नियमित प्रत्यर्पण कार्यवाही हमारी ओर से की गई है जिससे कि अन्तर्राष्ट्रीय कानून के अनुसार अमरीकी सरकार को उसके उत्तर में कार्यवाही करनी पड़ी ?

**श्री मुहीउद्दीन :** मेरे वरिष्ठ सहयोगी ने यह बताया है कि विदेशी व्यक्ति अधिनियम संबंधी नियमों तथा असैनिक उड्डयन संबंधी नियमों के उल्लंघन के बारे में और जो धन उससे वसूल किया जाना है उसके बारे में भी स्थानीय न्यायालयों में कार्यवाही की जा रही है। यह सब कार्यवाही की जा चुकी है। स्थानीय न्यायालय में इन कार्रवाहियों के आधार पर प्रत्यर्पण की प्रक्रिया के संबंध में हम अग्रेतर कार्यवाही करेंगे।

**श्री हेम बरुआ :** फिर भी उन्होंने अस्पष्ट उत्तर दिया है।

**श्री नाथ पाई :** प्रश्न पूछने से पूर्व क्या मैं इस बात की ओर संकेत कर सकता हूँ कि जब यह प्रश्न पहली बार यहां पर उठाया गया था तो सभा पटल पर रखे गये विवरण में माननीय मंत्री ने यह बताया था कि अमरीकी सरकार के साथ इस मामले का अनुसरण किया जा रहा है ? अनुसरण के संबंध में इस पहलू का भी उल्लेख किया गया था कि श्री वालकाट को इस देश में वापस लाया जायेगा। इस बात को ध्यान में रखते हुए क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या इस सन्देह का कोई आधार है जो कि जनता में उत्पन्न हो रहा है कि सरकार उसे भारत में लाने के संबंध में टालमटोल कर रही है क्योंकि यदि वह भारत में किसी भी न्यायालय में लाया जाता है तो सरकार को उन बातों से भय है जो कि उसने प्रगट की थीं और जिन्हें वह प्रशासन में अक्षमता तथा भ्रष्टाचार के नाम से पुकारता है ? क्या इस भय के कारण उसे भारत में वापस लाने के मामले पर आप सक्रिय रूप से बातचीत नहीं कर रहे हैं ?

**श्री मुहीउद्दीन :** यह धारणा बिल्कुल ही गलत है। मैं इस बात से पूरी तरह से असहमत हूँ। हम बहुत ही सक्रिय रूप से इस मामले पर बातचीत कर रहे हैं। यदि वह यहां पर आ जायेंगे तो बिना किसी भी भय के उस पर अभियोग लगाया जायेगा, जैसा कि माननीय सदस्य ने सुझाव दिया है।

### Caravelle Jet Aeroplanes

+

\*7 { **Shri Bhagwat Jha Azad :**  
**Shri Subodh Hansda :**  
**Shri M. L. Dwivedi :**  
**Shri Onkar Lal Berwa :**  
**Shri Bakarali Mirza :**  
**Shri P. C. Deo Bhanj :**  
**Shri P. R. Chakraverti :**

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

- whether the I.A.C. have started the operation of Caravelle Jet aeroplanes on different air routes in the country ;
- If so, how many aeroplanes have been obtained; and
- the routes on which they are being operated ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Transport (Shri Mohiuddin) :** (a) Yes, sir.

(b) Three.

(c) They are being operated on the following routes with effect from 1-2-1964 :—

Bombay—Delhi  
Bombay—Madras  
Bombay—Calcutta  
Calcutta—Delhi  
Delhi—Madras.

**Shri Bhagwat Jha Azad :** Are Government hopeful of getting sufficient number of passengers on the routes on which Caravelle Jet Service has been introduced ?

**Shri Mohiuddin :** I hope it will be so. According to my information during the last 5-6 days, the demand for seats in planes between Calcutta and Delhi has been more than the number of available seats.

**Shri Bhagwat Jha Azad :** Arising out of the reply given to the supplementary question, whether Government propose to operate these Caravelle jet planes on other routes also; and if so, whether necessary action is being taken in this connection? Are more Caravelle jet planes being acquired for this purpose?

**Shri Mohiuddin :** Three Caravelle jet planes are not sufficient for us and the purchase of fourth plane is being considered. It would, however, be not possible to operate them on other shorter routes. In fact more planes will have to be operated on trunk routes like Calcutta—Delhi, Madras—Bombay etc.

**श्री सुबोध हंसदा :** क्या सरकार को यह बात ज्ञात है कि इन कैरेवेल विमानों की सीटें छोटी हैं और यदि ऐसी बात है तो क्या कैरेवेल विमानों की यह मूल डिजाइन थी अथवा विमान में कोई परिवर्तन किया गया है और यदि हां, तो इसका क्या कारण है ?

**श्री मुहीउद्दीन :** सीटें स्टैंडर्ड की हैं, दो एक और हैं तथा तीन दूसरी ओर, और लगभग दो से तीन घंटे तक की यात्रा के लिए वे काफी आरामदेह हैं।

**Shri Onkar Lal Berwa :** May I know whether the planes to be operated will be foreign manufactured or manufactured in India ?

**Shri Mohiuddin :** The question of manufacturing Caravelle jet planes in India does not arise.

**श्री प्र० कु० घोष :** जो वायकाउन्ट विमान पहले चलाये जा रहे थे उनकी तुलना में इन कैरेवेल विमानों को चलाने का प्रति यात्री मील व्यय कितना है ?

**श्री मुहीउद्दीन :** उन्हें चलाने के व्यय के सम्बन्ध में, वास्तव में, इस समय मेरे पास आंकड़े नहीं हैं। जेट विमानों को चलाने का प्रति मील व्यय कुछ अधिक होगा, परन्तु इस बात को ध्यान में रखते हुए कि वायकाउन्ट विमान की तुलना में इन विमानों में सीटों की संख्या दूनी है, इन्हें चलाने का प्रति सीट व्यय कम ही होगा।

**श्री बाकर अली मिरजा :** क्या यह सच है कि विमान चालकों के विदेशों में प्रशिक्षण के लिए उनका चयन करने की विधि के विरुद्ध भारतीय विमान चालक संघ ने विरोध किया है; क्या यह भी सच है कि सिमिलेटर्स के बिना ही देश में प्रशिक्षण देने का सरकार का विचार है और क्या सरकार स्वयं इससे संतुष्ट है कि इससे यात्रा में सुरक्षा सुनिश्चित रहेगी ?

**श्री मुहीउद्दीन :** मैं सदन को यह आश्वासन देता हूँ कि चालकों को बहुत अच्छा प्रशिक्षण मिला है और विमान संचालन पूर्णरूपेण सुरक्षित है। जहाँ तक प्रशिक्षण का सम्बन्ध है, चयन के



सम्बन्ध में कोई झगड़ा नहीं था। अन्य कुछ मामले के बारे में कुछ झगड़ा था। कुछ विमान चालकों को भारत में प्रशिक्षण दिया गया था।

**श्री इन्द्रजीत गुप्त :** क्या यह सच है—यह लोक में एक बहुत व्यापक आशंका है—कि कैरेवेल विमानों के मार्गों पर शीघ्र ही किराया बढ़ाने का इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन का इरादा है ?

**श्री महीउद्दीन :** यदि विमानों को चलाने पर अधिक व्यय आयेगा तो इस प्रश्न पर विचार करना ही पड़ेगा, यद्यपि यह प्रश्न इस समय विचाराधीन नहीं है।

**श्री प्र० चं० बहगना :** कैरेवेल सेवा के चलाये जाने के कारण ट्रंक मार्गों के ऊंची श्रेणी में रखे जाने के बाद कुछ एक प्रादेशिक मार्गों को नीची श्रेणी में रख दिया गया है और जोरहाट को डकोटा के स्थान पर फ्रैंडशिप विमान मिलता रहा है। क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या प्रादेशिक मार्गों पर के इन स्टेशनों पर भी कोई ध्यान दिया जायेगा ?

**श्री महीउद्दीन :** जी हां, जोरहाट सहायक मार्ग पर का एक स्टेशन है। दुर्भाग्यवश, इस समय हमारे पास पर्याप्त संख्या में फ़ोकर विमान नहीं हैं, परन्तु हमें आशा है कि इन मार्गों पर चलाने के लिए अधिक अच्छे विमान उपलब्ध हो सकेंगे।

### प्रश्नों के लिखित उत्तर

#### WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

#### Famine in Rajasthan

- \*8 { **Shri Prakash Vir Shastri :**  
**Shri Maheswar Nsik :**  
**Shri M. L. Dwevedi :**  
**Shrimati Savitri Nigam :**  
**Shri Kolla Venkalah :**  
**Dr. L. M. Singhvi :**  
**Shri P. R. Chakraverti :**  
**Shri Yashpal Singh :**  
**Shri Sham Lal Saraf :**  
**Shri Ram Sewak Yadav :**  
**Shri Bagri :**

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

(a) the present state of famine conditions which have of late developed in Rajasthan and adjoining areas of Punjab ;

(b) whether the Union Government have extended some co-operation to the Governments of Rajasthan and Punjab in this matter ;

(c) whether Government have got figures regarding the loss of cattle on account of this situation ; and

(d) whether any scheme for permanent solution of this problem is under consideration ?

**The Minister of State in the Ministry of Food & Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh) :** (a) to (d). A statement is placed on the Table of the Sabha. [Placed in the Library. See No. L. T. 2247/64]

चीनी दूतावास के कर्मचारियों द्वारा डाक और तार विभाग के कर्मचारियों के साथ  
मार पीट

- \*१. { श्री महेश्वर नायक :  
श्री प्र० चं० बरुआ :  
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :  
श्री यशपाल सिंह :  
श्री हेम बरुआ :  
श्री विश्वाम प्रसाद :  
श्री भी० प्र० यादव :  
श्री धवन :  
श्री विश्वचन्द्र सेठ :  
श्री दी० चं० शर्मा :  
श्रीमती सावित्री निगम  
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :  
श्री दे० द० पुरी :  
श्री श० ना० चतुर्वेदी :  
श्री इन्द्रजीत गुप्त :  
श्री मोहन स्वरूप :  
श्री रा० बरुआ :  
श्री योगेन्द्र झा :  
डा० लक्ष्मीमल्ल सिधवी :  
श्री जं० ब० सि० बिष्ट :  
श्री श्रींकारलाल बेरवा :  
श्री नाथ पाई :  
श्री दे० जी० नायक :  
श्री सुबोध हंसदा :  
श्री स० चं० सामन्त :  
श्री नि० रं० लास्कर |  
श्री राम सेवक यादव :  
श्री बागड़ी :  
श्री द्वारका दास मंत्री :  
श्री शशिरंजन :

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

(क) क्या यह सच है कि दिसम्बर, १९६३ में नई दिल्ली स्थित चीनी दूतावास में वहाँ के कर्मचारियों ने एक पोस्टमैन और डाक और तार विभाग के एक अन्य कर्मचारी के साथ मार पीट की; और

(ख) यदि हाँ, तो सरकार ने इस संबंध में क्या कार्यवाही की है ?

डाक और तार विभाग में उपमंत्री (श्री भगवती): (क) जी, हाँ। यह सच है कि चीनी दूतावास के कुछ कर्मचारियों ने भारतीय डाक और तार विभाग के एक पोस्टमैन के साथ



२६ नवम्बर, १९६३ को मारपीट की थी जब कि वह उनके दूतावास में सायंकाल के समय डाक देने के लिए गया था। यह भी सच है कि १८ दिसम्बर, १९६३ को जो टाउन इन्स्पेक्टर उस दूतावास में डाक को बांटने की व्यवस्था में परिवर्तन करने के संबंध में सुझाव देने के लिए गया था और जिसे उक्त मामले की जांच भी करनी थी उसे चीनी दूतावास में निरुद्ध कर लिया गया था और उसे दूतावास से आने की अनुमति इसके पश्चात् ही दी गई थी जब कि बाध्य होकर उसने यह लिख दिया कि पोस्टमैन की शिकायत सत्य नहीं है।

(ख) डाक और तार विभाग द्वारा यह बातें वैदेशिक कार्य मंत्रालय के ध्यान में लाई गईं और उन्होंने इस मामले पर एक विरोध पत्र चीनी दूतावास को ३१ दिसम्बर, १९६३ को भेज दिया।

### समुद्री उत्पाद परिष्करण प्रशिक्षण केन्द्र<sup>१</sup>

- \*१०. { श्री वारियर :  
श्री वासुदेवन नायर :  
श्री महेश्वर नायक :  
श्री विश्राम प्रसाद :  
श्री बी० चं० शर्मा :

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

(क) क्या समुद्री उत्पाद परिष्करण प्रशिक्षण केन्द्र, मंगलौर में कार्य आरम्भ हो गया है;

(ख) क्या प्रशिक्षणार्थियों का चुनाव अखिल भारतीय स्तर पर किया जाता है; और

(ग) इस कार्य में भारत और जापान का क्रमशः क्या योग है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) समुद्री उत्पाद परिष्करण प्रशिक्षण केन्द्र, मंगलौर में १ जुलाई, १९६३ से कार्य आरम्भ हो गया था।

(ख) जी, हां।

(ग) इस परियोजना में मैसूर सरकार और जापान का योग इस प्रकार है :—

धारा	जापान सरकार	मैसूर सरकार
भवन	शून्य	८ लाख रुपये
मशीनें	६ लाख ६० हजार रुपये	शून्य
कर्मचारी	६ विशेषज्ञ और १ कोओरडीनेट	५ भारतीय समान अधिकारी } राजपत्रित
संचारण और आवर्ती आकस्मिक व्यय	शून्य	लगभग १ लाख रुपये प्रति वर्ष

<sup>१</sup>Marine Products Processing Training Centre.

### कृषि सम्बन्धी कार्यों के लिए विद्युत्

\*११. { श्री प्र० चं० बरुआ :  
श्रीमती सावित्री निगम :

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

(क) क्या कृषि संबंधी कार्यों में प्रयोग की जाने वाली विद्युत् के संबंध में अर्थ-सहायता देने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो योजना की मोटी रूपरेखा क्या है; और

(ग) इस अर्थ-सहायता का कितना भाग केन्द्र द्वारा दिया जायेगा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्यमंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) राज्य सरकारों से यह कहा गया है कि वे कृषि प्रयोजनों के लिए अपनी बिजली की दरों को कम कर दें और इस समय वे इस मामले पर विचार कर रहे हैं। कोई अर्थ-सहायता देने का इस समय कोई भी प्रस्ताव नहीं है।

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठते।

### उर्वरक विपणन निगम<sup>१</sup>

\*१२. { श्री नि० रं० लास्कर :  
श्री रामचन्द्र उलाका :  
श्री सुबोध हंसदा :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री २६ नवम्बर, १९६३ के तारंकित प्रश्न संख्या २०६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने एक उर्वरक विपणन निगम स्थापित करने के सम्बन्ध में कोई निर्णय कर लिया है; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित निगम के मुख्य कार्य क्या होंगे ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख). अभी तक यह मामला विचाराधीन है।

### चावल की उचित/मूल्य वाली दुकानें

\*१३. { श्री दी० चं० शर्मा :  
श्री सुबोध हंसदा :  
श्री म० ला० द्विवेदी :

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

(क) क्या गत तीन महीनों में चावल की उचित मूल्य वाली कुछ और दुकानें खोली गई हैं; और

(ख) यदि हां, तो कितनी और किन राज्यों में ?

<sup>१</sup>Fertilizer Marketing Corporation.

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

(ख) एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है जिसमें यह दिखाया गया है कि ३१ दिसम्बर, १९६३ को समाप्त होने वाली तिमाही में विभिन्न राज्यों में, चावल अथवा चावल और गेहूं दोनों ही को बेचने वाली, कितनी और उचित मूल्य वाली दुकानें खोली गई हैं। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० २२४८/६४]।

#### माल डिब्बों की कमी

\*१४. { श्री सुबोध हंसदा :  
श्री म० ला० द्विवेदी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि माल डिब्बों की कमी के कारण तीसरी पंचवर्षीय योजना के लक्ष्यों पर बुरा प्रभाव पड़ा है;

(ख) यदि हां, तो १९६३ की समाप्ति पर माल ढोने की क्षमता में कितनी कमी थी;

(ग) यह कमी कब तक रहेगी; और

(घ) इस कमी को पूरा करने की दिशा में क्या प्रयत्न किये जा रहे हैं ?

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

(ख) से (घ). प्रश्न ही नहीं उठते।

#### Colourisation of Vanaspati

\*15. { श्री Sidheshwar Prasad :  
श्री Prakash Vir Shastri :  
श्री Hem Raj :

Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 182 on the 26th November, 1963 and state :

(a) whether the Committee of experts set up for finding a colouring agent for Vanaspati has since submitted its report; and

(b) if so, the main features thereof ?

**The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture**  
(Shri A. M. Thomas) (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

#### दूर-संचार उपकरण

\*१६. श्री कर्णो सिंहजी : क्या डाक और तार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अन्तर्राष्ट्रीय विकास संघ द्वारा, जो कि विश्व बैंक की एक सह-संस्था है, १९६२ में भारतीय डाक और तार विभाग द्वारा उपयोग किये जाने के हेतु दूर-संचार उपकरण का देश में उत्पादन करने के लिये जो ४ करोड़ २० लाख डालर का ऋण मंजूर किया गया था वह पूरा का पूरा लिया जा चुका है और उपयोग किया जा चुका है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त परियोजना के निष्पादन में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

**डाक और तार विभाग में उप-मंत्री (श्री भगवती) :** (क) दूर-संचार का विकास करने के हेतु उपकरण तथा अन्य सामग्री का आयात करने के लिए, न कि दूर-संचार उत्पादन का देश में उत्पादन करने के लिए, ऋण मंजूर कर दिया गया है। ऋण की पूरी की पूरी राशि अभी तक नहीं ली गई है।

(ख) अभी तक १२ करोड़ ५६ लाख रुपये के ऋणदेश भेजे गये हैं, जिसमें से ३ करोड़ रुपया ऋण की राशि में से लिया जा चुका है।

३ करोड़ ५० लाख रुपये के मूल्य की निविदाओं की जांच की जा रही है और उन पर अन्तिम निर्णय लिया जाने वाला है। शेष धन राशि को उपयोग करने के सम्बन्ध में भी कार्यवाही की जा चुकी है।

### केन्द्रीय वन-विद्या बोर्ड

- \*१७. { श्री श० ना० चतुर्वेदी :  
श्री प्र० चं० बरुआ :  
श्री रा० गि० बुबे :  
श्री विश्राम प्रसाद :  
श्री जेधे :  
श्री मणियंगाडन :  
श्रीमती सावित्री निगम :  
श्री अ० क० गोपालन :

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

(क) दिसम्बर, १९६३ में केन्द्रीय वन-विद्या बोर्ड की त्रिवेन्द्रम में जो बैठक हुई थी उसमें किन किन विषयों पर चर्चा की गई थी ; और

(ख) उन पर क्या निर्णय किये गये थे ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख). एक विवरण समा पटल पर रख दिया गया है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० २२४६/६४]

### बम्बई गोदी

\*१८. श्री कजरोलकर : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लगभग साढ़े आठ करोड़ रुपये की लागत पर बम्बई गोदी के विस्तार तथा आधुनिकीकरण के लिये टेंडर मांगे गये थे ;

(ख) क्या केवल १६ विदेशी फर्मों से ही टेंडर मांगे गये थे ; और

(ग) यदि हां, तो इसका क्या कारण है और क्या उनके मंत्रालय को भारतीय निर्माणकर्ता संघ की ओर से इस सम्बन्ध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ?

परिवहन मंत्रालय में परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग). एक विवरण समा-पटल पर रख दिया गया है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० २२५०/६४]

चावल और गेहूं की प्राप्ति

- \*१६. { श्री अ० ना० विद्यालंकार :  
 श्री बिशनचन्द्र सेठ  
 श्री भी० प्र० यादव :  
 श्री धवन :  
 श्री त्रिदिव कुमार चौधरी :  
 श्री विभूति मिश्र :  
 श्रीमती रेणु चक्रवर्ती  
 श्री श्यामलाल सराफ :

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

(क) चालू वर्ष में सरकार द्वारा (१) गेहूं तथा (२) चावल के सम्बन्ध में निर्धारित समस्त प्राप्ति लक्ष्य क्या हैं ; और

(ख) अब तक राज्य-वार कुल कितना खाद्यान्न प्राप्त किया गया है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० यामस ) : (क) १९६३-६४ के दौरान, १० लाख टन से अधिक चावल, जिसमें चावल के रूप में धान भी सम्मिलित है, प्राप्त करने का सरकार का इरादा है। गेहूं की खरीद मूल्य स्थिरीकरण के एक उपाय के रूप में ही की जा रही है और इसलिए गेहूं की प्राप्ति के सम्बन्ध में कोई भी लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया है।

(ख) एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० २२५१/६४]

**Head Post Office Of Distt. Hamirpur**

\*20. **Shri M.L. Dwivedi :**

Will the Minister of **Posts and Telegraphs** be pleased to state :

- (a)] whether it is a fact that the Head Post Office of district Hamirpur is situated at Banda which is at a distance of 60 miles by rail or road from Hamirpur with two unbridged rivers in-between ;
- (b) whether Government are aware of the difficulties being experienced by the public and administration because of the Head Post Office of district Hamirpur being situated at Banda ; and
- (c)] the reasons for not opening the Head Post Office of district Hamirpur at Hamirpur itself or at some other important town as Mahoba ?

**The Deputy Minister in the Department of Posts and Telegraphs (Shri Bhagavati) :** (a) Hamirpur is situated at a distance of about 50 miles from Banda with two unbridged rivers in-between.

(b) A Lower Selection Grade Sub-post Office having telegraph facilities already exists at Hamirpur which provides all the necessary postal facilities to the public and administrative authorities at Hamirpur.

**1 Overall procurement Target**

(c) Upgrading of Hamirpur or Mahoba Sub-offices into Head Post Offices is not justified according to the departmental standards.

### गुड़ लाने-ले जाने पर प्रतिबन्ध

\*२१. { श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :  
श्री प्र० च० बहग्रा :

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

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने राज्यों से गुड़ लाने-ले जाने और चीनी कारखानों के लिये रक्षित क्षेत्रों में गुड़ तथा खांडसारी के उत्पादन और सम्भरण पर प्रतिबन्ध प्रवर्तित करने के लिये भारत रक्षा नियम लागू करने को कहा है ;

(ख) क्या राज्यों को भारत रक्षा नियमों अथवा अत्यावश्यक पण्य विधेयक के अन्तर्गत कार्यवाही करने का विकल्प दिया गया है ; और

(ग) चीनी का उत्पादन बढ़ने से गुड़ के मूल्य में कहां तक कमी हुई है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). चीनी कारखानों के लिए रक्षित क्षेत्रों में गुड़ और खांडसारी के लाने-ले जाने अथवा सम्भरण के ऊपर कोई प्रतिबन्ध नहीं लगाये गये हैं। चीनी कारखानों के लिए रक्षित क्षेत्रों में स्वयं गन्ना उत्पादकों द्वारा गुड़ बनाये जाने पर भी कोई प्रतिबन्ध नहीं लगे हुए हैं। गन्ने के उपलब्ध सम्भरण के वितरण को चीनी कारखानों तथा अन्य वाणिज्यिक उपभोक्ताओं के बीच विनियमित करने, गन्ना उत्पादक, विद्युत् क्रशरों तथा खांडसारी एककों से सम्बन्ध न रखने वाले क्रशरों को लाइसेंस देने और विद्युत् क्रशरों तथा खांडसारी एककों के कार्यकरण को विनियमित करने के लिए केन्द्रीय सरकार ने भारत प्रतिरक्षा नियमों के अन्तर्गत राज्य सरकारों को शक्ति दी है। उन्हें यह सलाह दी गई थी कि स्थानीय हालात को ध्यान में रखते हुए वे इन विशेष शक्तियों का उस सीमा तक उपयोग करें जिस तक कि यह आवश्यक हो।

(ग) चीनी का उत्पादन इतना नहीं बढ़ा है कि उसका गुड़ के मूल्य पर कोई प्रभाव पड़े।

रेलवे में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के उम्मीदवारों को नौकरी

\*२२. { श्री ह० च० सोय :  
श्री सुबोध हंसदा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण-पूर्व रेलवे में हाल ही में हुए एक साक्षात्कार (इंटरव्यू) में साक्षात्कार करने वालों के ध्यान में यह बात आई है कि अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के उन्मुक्त उम्मीदवारों की कमी है ;

(ख) यदि हां, तो उनमें मुख्य रूप से क्या कमियां पाई गई हैं ; और

(ग) इन कमियों को दूर करने के लिये क्या उपाय किये जा रहे हैं ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) क्योंकि उस इन्टरव्यू का उल्लेख नहीं किया गया है जो कि माननीय सदस्यों के विचार में है अतः कोई निश्चित उत्तर देना सम्भव नहीं है ।

सामान्यतया, भरती वाली श्रेणियों में अनुसूचित जाति के उम्मीदवारों की कोई अधिक कमी नहीं रही है । चतुर्थ श्रेणी में भरती के लिये अनुसूचित आदिम जातियों के लोग भी पर्याप्त संख्या में आते रहे हैं, परन्तु तृतीय श्रेणी के स्थानों के लिए निर्धारित शिक्षा सम्बन्धी अर्हताओं वाले अनुसूचित आदिम जातियों के उम्मीदवारों की कमी रही है ।

पदोन्नति वाली श्रेणियों के मामले में उच्च वेतनक्रम के तृतीय श्रेणी के स्थानों के लिए अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों दोनों ही के उपयुक्त उम्मीदवारों की भारी कमी रही है ।

(ख) मुख्यतः अनुभव की अपर्याप्तता और उच्चतर पदों के लिए निर्धारित व्यावसायिक योग्यता को न्यूनतम शर्तों का पूरा न करना ।

आरक्षण मुख्यतः सलेक्शन पदों और सामान्य पदों में है जो कि अधिकांश में ऊंचे ग्रेड के पद हैं । अधिकांश अभ्यर्थी वे हैं जो कि पिछले कुछ वर्षों में भरती किए गए थे जब कि अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों की बड़े पैमाने पर भरती की गई थी । इन व्यक्तियों में से बहुतों को ऊंचे ग्रेड के पदों पर नियुक्ति के लिए पर्याप्त अनुभव नहीं प्राप्त है ।

(ग) अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के अभ्यर्थियों को आवश्यक अनुभव प्राप्त करने के लिए सुविधायें दी जाती हैं । उनको आवश्यक स्तर पर लाने के लिए अतिरिक्त प्रशिक्षण दिया जाता है ।

#### चावल का आयात

- श्री यशपाल सिंह :  
 श्री भागवत झा आजाद :  
 श्री प्र० चं० बहग्रा :  
 श्री घवन :  
 श्री भी० प्र० यादव :  
 श्री विशानचन्द्र सेठ  
 श्रीमती सावित्री निगम :  
 श्री वारियर :  
 श्री वासुदेवन नायर :  
 श्री च० का० भट्टाचार्य :  
 श्री विश्राम प्रसाद :  
 \*२३. श्री दी० चं० शर्मा :  
 श्री सरजू पाण्डेय :  
 श्री अ० ना० विद्यालंकार :

श्री श्रीकार लाल बेरवा :  
 श्रीमती रेगु चक्रवर्ती :  
 श्री हिम्मर्तसिंहका :  
 श्री दे० जी० नायक :

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

(क) वर्ष १९६४-६५ में विदेशों से कितने चावल का आयात किये जाने की संभावना है ;

(ख) इस चावल का किन देशों से आयात किया जायेगा ; और

(ग) इस पर कितनी विदेशी मुद्रा खर्च होगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) से (ग). १९६४-६५ के लिए आयात का कोई निश्चित कार्यक्रम तैयार नहीं किया गया है परन्तु इस मामले पर विचार किया जा रहा है और कार्यक्रम को अन्तिम रूप देने में अभी कुछ समय लगेगा ।

राजस्थान में नलकूप

\*२४. { श्री हरिश्चन्द्र माथुर :  
 श्री भागवत झा आजाद :

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

(क) तृतीय योजनावधि में राजस्थान में नलकूप खोदने का केन्द्रीय सरकार का क्या कार्यक्रम है ; और

(ख) इस दिशा में अब तक क्या प्रगति हुई है ;

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) खाद्य तथा कृषि मंत्रालय के अधीन कार्य करने वाले खोजान्वेषी नल-कूप संगठन का, तृतीय योजना काल के दौरान राजस्थान में भूमिगत जल खोज परियोजना के अन्तर्गत ६० स्थानों पर खोजान्वेषी खुदाई करने का कार्यक्रम है ।

(ख) जनवरी, १९६४ के अन्त तक, ६६ स्थानों की खुदाई पूरी हो चुकी है ।

रेलवे जोन

\*२५. { श्री विश्वाम प्रसाद :  
 श्री यशपाल सिंह  
 श्री मणियंगडन :  
 श्री विश्वनाथ पाण्डेय :  
 श्री दे० जी० नायक :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार संचालन आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये नये रेलवे जोन बनाने के प्रस्ताव पर विचार कर रही है ; और

(ख) इस प्रस्ताव को कब तक अन्तिम रूप दिये जाने की संभावना है ?



रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) रेलवे की संचालन सम्बन्धी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए व्यवस्थात्मक तथा प्रशासनिक परिवर्तन करने का मामला ऐसा है जिस पर कि रेलवे मंत्रालय निरन्तर ही पुनर्विलोकन करता रहता है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

### रेलवे दुर्घटना समिति

\*२६. { श्री बिशनचन्द्र सेठ :  
श्री भी० प्र० यादव :  
श्री धवन :  
श्री यशपाल सिंह :  
श्री अ० क० गोपालन :  
श्री प्र० चं० बरग्रा :  
श्री स० मो० बनर्जी :  
श्री राम हरख यादव :

क्या रेलवे मंत्री १६, नवम्बर, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ५६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि ;

- (क) क्या रेलवे दुर्घटना समिति का भाग २ प्रतिवेदन प्राप्त हो गया है ;  
(ख) यदि हां, तो समिति की उपपत्तियां क्या हैं तथा उसने क्या सिफारिशों की हैं ; और  
(ग) इन सिफारिशों की क्रियान्विति के लिये सरकार द्वारा क्या कदम उठाये गये हैं ?

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

(ख) और (ग). समिति का प्रतिवेदन और उसके साथ ही एक विवरणिका सभा पटल पर रख दी गई है। विवरणिका में, रेलवे इन्स्पेक्टोरेट से सम्बन्धित सिफारिशों के अतिरिक्त, समिति के समस्त अवलोकनों तथा उसकी सिफारिशों पर रेलवे बोर्ड की टिप्पणियां दी हुई हैं।

### चावल मिलों का राष्ट्रीयकरण

\*२७. { श्री प्र० चं० बरग्रा :  
श्री रा० गि० बुबे :  
श्री जेधे :  
श्री हरिश्चन्द्र माथुर :

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

(क) क्या चावल मिलों और कृषि माल तैयार करने वाले एककों का राष्ट्रीयकरण करने तथा सहकारी क्षेत्र में ऐसी मिलों की स्थापना को बढ़ावा देने के लिये कार्यवाही करने का कोई प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो प्रस्ताव का वास्तविक स्वरूप क्या है ; और

(ग) इस बारे में अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) से (ग). यद्यपि चावल मिलों और कृषि माल तैयार करने वाले अन्य एककों के राष्ट्रीयकरण करने का कोई प्रस्ताव नहीं है; परन्तु दिसम्बर, १९६२ में राज्य सरकारों को यह कहा गया है कि, इस निर्णय के अनुसार कि चावल मिलें अधिकाधिक अनुपात में दिनों दिन सहकारी संस्थाओं के रूप में अथवा अन्य किसी रूप में जनसमुदाय के हाथों में होनी चाहिए, वे अपने अपने राज्यों में स्थिति का मूल्यांकन करें तथा योजनायें तैयार करें। सहकारी क्षेत्र में चावल मिलों की स्थापना के लिए सुविधा देने का निर्णय भी सरकार ने लिया है और राज्य सरकारों से यह कहा है कि नई चावल मिलों की स्थापना के मामले में सहकारी समितियों को वे अधिमान दें। इन निर्णयों की क्रियान्विति के सम्बन्ध में राज्यों के मुख्य मंत्रियों तथा कृषि मंत्रियों के परामर्श से शीघ्र ही अग्रेतर विचार किया जायेगा।

### डीजल रेलवे इंजन

\*२८. { श्री भागवत झा आजाद :  
श्री महेश्वर नायक :  
श्री दी० चं० शर्मा :  
श्री प्र० चं० बेरुआ :  
श्री ओंकार लाल बरवा :  
श्री सुबोध हंसदा :  
श्री स० चं० सामन्त :  
श्री नि० रं० लास्कर :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वाराणसी स्थित डीजल रेलवे इंजन कारखाने ने अपना पहला डीजल विद्युत रेलवे इंजन तैयार कर लिया है; और

(ख) इस डीजल रेलवे इंजन कारखाने का तृतीय योजना का लक्ष्य क्या है?

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

(ख) आशा है कि तृतीय योजना काल के दौरान ८३ इंजन तैयार किये जायेंगे।

### Cattle Wealth

\*२९. { श्री Prakash Vir Shastri :  
श्री Yashpal Singh :  
श्री Maheswar Naik :

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

- whether the cattle wealth in the country, particularly of cows, has decreased during the last five years;
- whether it is a fact that the capacity of cows to give milk and produce calves has also considerably gone down;
- whether Government have made any efforts to ascertain the causes thereof; and
- the steps taken in the matter?

**The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thomas) :** (a) No. The cattle population has increased from 158.67 million in 1956 to 175.56 million in 1961. The number of cows over three years of age in milk and dry also increased from 47.26 million to 51.00 million during the same period.

(b) There has been no regular and systematic country-wide survey of milk-production and calving-intervals on the basis of which determination or otherwise of the productivity of cows can be assessed. According to *ad-hoc* surveys conducted by the Directorate of Marketing and Inspection, however, the average annual yield per cow increased from 366 lbs. in 1951 to 382 lbs. in 1956. There has been no all-India survey in the recent past.

(c) Dose not arise.

(d) Preservation, protection and development of cattle is the responsibility of the State Governments who have undertaken a number of cattle development schemes in their respective areas. The Government of India have also sponsored, under the Five Year Plan, several cattle development schemes which are designed to improve the milk yield of cattle.

### तकाबी ऋणों का दिया जाना

\*३०. श्री महेश्वर नायक : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने राज्य सरकारों को ये निदेश दिये हैं कि सभी तकाबी ऋण सहकारी समितियों के जरिये दिये जायें ;

(ख) क्या इन निदेशों का पूर्णतः पालन किया गया है और यदि हां, तो किन राज्यों द्वारा ; और

(ग) किसी राज्य के उन क्षेत्रों में, जहां सभी जलरतमन्द कृषक अभी सहकारी समितियों के सदस्य नहीं बने हैं, क्या व्यवस्था की गई है ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) अक्टूबर, १९६३ में राज्य सरकारों को यह सलाह दी गई थी कि उत्पादन तथा भूमि सुधार प्रयोजनों के लिए तकाबी ऋण सामान्यतया सहकारी संस्थाओं के माध्यम से ही दिये जायें।

(ख) योजना एक क्रमबद्ध कार्यक्रम के अनुसार कार्यान्वित की जानी है जिसे कि प्रत्येक राज्य बड़ी सावधानी पूर्वक तैयार करेगा। महाराष्ट्र, मद्रास, गुजरात, आंध्र प्रदेश तथा मध्य प्रदेश सरकारों ने नीति का पालन करना आरम्भ कर दिया है। अन्य राज्यों में यह अभी नहीं किया जा रहा है।

(ग) उन गिने चुने स्थानों पर जहां कि अभी तक भी सहकारी संस्थायें स्थापित नहीं हुई हैं, राज्य सरकारें उस समय तक लोगों को सीधे ही तकाबी ऋण देती रहेंगी जब तक कि वहां पर सहकारी संस्थाओं की स्थापना होगी।

उन क्षेत्रों में जहां कि सहकारी संस्थायें विद्यमान हैं सभी ऋणच्छुक उधार लेने वालों को उनका सदस्य बन जाना चाहिए जिससे कि वे इन ऋणों का लाभ उठा सकें।

## I.A.C.

**1. Shri Sidheshwar Prasad :** Will the Minister of Transport be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 1337 on the 10th December, 1963 regarding I.A.C. and state:

- (a) whether the investigation has since been completed ;
- (b) if not, the reasons for the delay ; and
- (c) the steps taken to prevent the recurrences of such accidents in future ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Transport (Shri Mohiud din):** (a) to (c). The Corporation have completed the enquiry as a result of which the Co-pilot had been warned in one case and no action was taken against the Commander in the other case, as the passenger went into the crew compartment with permission. In any case, the whole question is being reviewed by the Corporation in consultation with the Director General of Civil Aviation.

## नए गलियारे वाले सवारी डिब्बे

**२. श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान २७ दिसम्बर, १९६३ के "स्टेड्समैन" में प्रकाशित उस पत्र की ओर गया है जिसमें प्रथम श्रेणी के "कम्पार्टमेंट" के नये गलियारे वाले सवारी डिब्बों में सुरक्षा के अभाव के बारे में कहा गया है ; और

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

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

(ख) सुरक्षा की दृष्टि से यात्रियों के लिए प्रथम श्रेणी के नए गलियारे वाले डिब्बे विशेष रूप से चलती रेलगाड़ी के समय अधिक अच्छे समझे जाते हैं, क्योंकि इनमें यात्री, डिब्बे के एक सिरे से दूसरे सिरे तक आसानी से जा सकता है और आवश्यकता पड़ने पर डिब्बे के किसी भी भाग से सहायता मांग सकता है जो उसे आसानी से मिल सकती है। यह सुविधा भविष्य में तब और भी अधिक हो जायेगी जब कि रेल वाले गलियारे वाले सवारी डिब्बों को एक दूसरे से वेस्टीबूल मार्ग द्वारा जोड़ दिया जायेगा ।

रेलवे अधिकारियों को पुनः ये अनुदेश दिये गये हैं कि वे यह सुनिश्चित करें कि प्रत्येक गलियारे वाले प्रथम श्रेणी के सवारी डिब्बे में एक रेलवे कर्मचारी रहे।

## बीकानेर रेलवे स्टेशन

**३. श्री कर्णो सिंहजी :** क्या रेलवे मंत्री ३० अप्रैल १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या ३०८ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि इस बीच बीकानेर रेलवे स्टेशन पर विश्राम गृह और जलपान गृह निर्माण संबंधी कार्य में कितनी प्रगति हुई है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : बीकानेर स्टेशन पर विश्रामगृह तथा जलपान गृह की व्यवस्था करने संबंधी योजना को अंतिम रूप दिया जा रहा है। रेलवे विभाग को कार्य शीघ्र चालू करने के लिए कहा जा रहा है।

### डाक और तार परिमंडल, मध्य प्रदेश

४. श्री हरि विष्णु कामत : क्या डाक और तार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश के लिए पथक डाक और तार परिमंडल बनाने की दिशा में क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) मामला किस स्थिति तक पहुंच चुका है ?

डाक और तार विभाग में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) और (ख). कार्यालय के भवन तथा आवास क्वार्टरों के निर्माण के लिए भूमि अर्जित की जा चुकी है किन्तु आपातकाल स्थिति के कारण धन के अभाव में निर्माण कार्य चालू नहीं किया जा सका। इस कार्य के लिए वर्ष १९६४-६५ में धन की व्यवस्था करने का प्रश्न विचाराधीन है।

### वृक्षों का गिराया जाना

५. श्री हरि विष्णु कामत : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस बात के समाचार मिले हैं कि देश में जानबूझ कर या अवैध रूप से वृक्षों के गिराये जाने के मामलों में वृद्धि हो रही है ;

(ख) क्या सरकार का ध्यान प्रधान मंत्री के इस सुझाव की ओर गया है कि जानबूझ कर वृक्षों को काटने के लिए आजीवन कारावास दण्ड होना चाहिये ; और

(ग) सरकार ने, इस प्रकार वृक्षों के कटाव को रोकने के लिए क्या उपाय किये हैं या करने का विचार कर रही है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राग सुभग सिंह) : (क) यद्यपि सरकार को, जानबूझ कर अथवा अवैध रूप से वृक्षों के काटे जाने के मामलों में वृद्धि के विशिष्ट समाचार नहीं मिले हैं फिर भी केन्द्रीय वन बोर्ड की बैठकों में इस मामले को कई भाग लेने वाले सदस्यों ने उठाया है।

(ख) और (ग). सरकार को प्रधान मंत्री के इस सुझाव के विषय में जानकारी नहीं है कि जानबूझ कर पेड़ों को काटने के लिये आजीवन कारावास का दण्ड होना चाहिये। तथापि वर्ष १९६२ में दिल्ली में वनमहोत्सव समारोह के अवसर पर प्रधान मंत्री ने वृक्षों के अवैध रूप से काटे जाने की चर्चा करते हुए कहा था कि अच्छे पेड़ों को काटने वालों को डण्ड देने के लिए विधान का होना उचित है। प्रधान मंत्री के अभिमत पर विचार किया गया और सरकार को बताया गया कि वनों में अवैध कार्यवाहियों को, जिनमें अवैध रूप से पेड़ों का काटा जाना भी शामिल है, रोकने के लिए भारतीय वन अधिनियम तथा दूसरे राज्य अधिनियमों में पहले से ही व्यवस्था की गई है। केन्द्रीय वन बोर्ड की उप समिति ने तथा बाद में केन्द्रीय बोर्ड ने त्रिविधम में २७ और २८ दिसम्बर, १९६३ को हुई अपनी बैठकों में इस प्रश्न पर और आगे विचार किया। ऐसे कृत्यों के लिए दण्ड बढ़ाने के लिए बोर्ड की सिफारिश राज्यों को भेज दी गई है। वन राज्यों के अन्तर्गत आते हैं इसलिए वृक्षों की अवैध रूप से कटाई रोकना राज्यों के अधिकार में है।

### विमान दुर्घटना सम्बन्धी सूचना देने वाला यंत्र'

६. श्री च० का० भट्टाचार्य : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान समाचार पत्रों में प्रकाशित इस समाचार की ओर गया है कि ब्रिटेन में वहाँ के उड्डयन मंत्रालय के विशिष्ट विवरण के अनुसार, एक विमान दुर्घटना संबंधी सूचना देने वाले यंत्र का निर्माण किया गया है ;

(ख) क्या इसके बारे में तथा इसकी कार्यविधि के विवरण के बारे में कोई जानकारी प्राप्त की गई है ; और

(ग) यदि हां, तो क्या भारत में इस प्रकार के यंत्रों से काम लेने का विचार है ?

परिवहन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) जी, हां।

(ख) और (ग). एयर इंडिया बोइंग विमानों पर 'फ्लाइट रिकार्डर' लगे ही हैं। इण्डियन एयर लाइन्स कार्पोरेशन के जेट विमानों पर उपयुक्त 'फ्लाइट रिकार्डर' लगाने के प्रस्ताव विचाराधीन हैं ?

### Exhibition of Dogs

7. **Shri Tan Singh** : Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state:

(a) whether an exhibition of dogs is being organised by a club in Delhi on the 16th and 17th February, 1964;

(b) whether judges for the same are being invited from foreign countries; and

(c) the aid given by Government for the exhibition and the amount of foreign exchange, if any, involved?

**The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh)** : (a) to (c). The Dog Show is organised and run by the Kennel Club of India, a purely private organisation, and Government are in no way concerned with it. Government understand that an exhibition of dogs has been arranged by the Kennel Club of India to be held on the 16th and 17th February 1964. It is understood that one of their judges is expected to come from the United Kingdom. Government has given no aid or foreign exchange in connection with the holding of the exhibition.

### Damage Caused by Rats

8. **Shri Tan Singh** : Will the Minister of **Food and Agriculture** be pleased to state:

(a) whether any research has been carried out regarding prevention of damage caused by rats in the desert area;

(b) whether the measures adopted as a result of this research are being implemented; and

(c) the details of the measures and the expenditure per acre on their implementation ?

'Aircraft Accident Data Recorder.

**The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Dr. Ram Subhag Singh):** (a) Yes, research on methods of rat control has been carried out and methods of control adopted in cultivated areas hold good for desert areas also.

(b) Anti-rats campaigns are regularly launched by practically all State Plant Protection Organisation, Extension agencies and others.

(c) The main method adopted for rat control is poison baiting, involving the use of zinc phosphide or strychnine hydrochloride. The poison baits are put in the rat burrows in the rat infested areas and this operation is repeated year after year. The total area covered under anti-rat campaign during the year 1962-63 is about 2.6 million acres. The cost of treatment works out to nearly 0.20 nP per acre.

### पंजाब में हवाई अड्डे

६. श्री दलजीत सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या पंजाब में हवाई अड्डों के विस्तार तथा निर्माण की कोई योजना है ;
- (ख) यदि हां, तो इसका व्योरा क्या है ; और
- (ग) यह कार्य कब तक चालू हो जायेगा ?

**परिवहन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) :** (क) से (ग). जहां तक असैनिक उड्डयन विभाग का संबंध है, अमृतसर हवाई अड्डे पर मुख्य धावन मार्ग, 'एप्रोन' और टैक्सी मार्ग को मजबूत बनाने के लिये ४२,३६,६०० रुपये मंजूर किये गये हैं जिससे इसको वाइ-काउन्ट जैसे बड़े विमानों के संचालन के उपयुक्त बनाया जा सके। इस कार्य के लिये टेंडर आमंत्रित किये गये हैं और काम के चालू होने से १८ से ले कर २४ महीने में पूरा हो जाने की आशा है। कुल्लू (भुंठार) में एक नया धावन मार्ग बनाने संबंधी प्राक्कलन भी विचाराधीन है। असैनिक उड्डयन विभाग के पास पंजाब में कोई नया हवाई अड्डा बनाने के लिये कोई और प्रस्ताव नहीं है।

### केरल में उप-डाकघरों को ऊंची श्रेणी में लाना

१०. { श्री कोप्पन :  
श्री अ० व० राघवन :  
श्री पोट्टेकाट्टु :

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

(क) क्या वर्ष १९६४ में केरल में कुछ उप-डाकघरों को ऊंची श्रेणी में लाकर मुख्य डाकघर बनाने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो उनके नाम क्या हैं और उन्हें ऊंची श्रेणी में कब तक लाया जायेगा ?

**डाक और तार विभाग में उपमंत्री (श्री भगवती) :** (क) और (ख). एक उप-डाकघर अर्थात् पिरूर उप-डाकघर को ऊंची श्रेणी में लाकर १ जनवरी १९६४ से मुख्य डाकघर बनाया गया है। तीन और डाकघरों अर्थात् बदगारा, पुनालूर और त्रिविद्रम-चालाई उप-डाकघरों को ऊंची श्रेणी में लाने का प्रस्ताव परीक्षाधीन है।



## सहकारिता सम्बन्धी विधियां

११. { श्री अ० ब० राघवव :  
श्री केपन :

क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सहकारिता विधि संबंधी समिति द्वारा तैयार किये गये आदर्श विधेयक के आधार पर केरल, उत्तर प्रदेश, आसाम पश्चिमी बंगाल और राजस्थान में सहकारिता संबंधी विधियां बनाने के बारे में क्या प्रगति हुई है ?

सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) :

१. केरल सहकारी समिति विधेयक, १९६२ राज्य विधान मंडल में पुरःस्थापित किया गया है ।
२. उत्तर प्रदेश सहकारी समितियां, विधेयक, फरवरी, १९६४ में आरम्भ होने वाले विधान सभा बजट अधिवेशन में पुरःस्थापित किये जाने की संभावना है ।
३. आसाम सहकारी समितियां विधेयक का प्रारूप राज्य सरकार के परीक्षाधीन है ।
४. पश्चिमी बंगाल में सहकारी समितियां, विधेयक का प्रारूप तैयार किया जा रहा है ।
५. राजस्थान सहकारी समितियां, विधेयक का प्रारूप राज्य सरकार के परीक्षाधीन है ।

## कालीकट में रेलवे शेड

१२. { श्री अ० ब० राघवन :  
श्री केपन :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कालीकट में पश्चिमी पहाड़ी पर 'लोको शेड' बनाने के प्रस्ताव की जांच पड़ताल कर ली गई है ; और

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

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) ऐसा कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

## झुंड कांडला रेलवे

१३. { श्री पु० र० पटेल :  
श्री जसवन्त मेहता :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि झुंड-कांडला रेलवे के निर्माण में अब तक क्या प्रगति हुई है ?



रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सॅ० वॅ० राम स्वामी) : इस लाइन के निर्माण की मंजूरी उस समय दी जायेगी जब कि कांडला पत्तन तक जाने वाली बड़ी लाइन के अन्तिम मार्ग रेखण के बारे में निर्णय हो जायेगा। इसके शीघ्र पूरा हो जाने की आशा है।

### कोचीन पत्तन का विकास

१४. श्री बी० चं० शर्मा : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तृतीय पंचवर्षीय योजनाकाल में कोचीन पत्तन के विकास पर कितनी राशि व्यय की जायेगी ; और

(ख) उस अवधि में क्या क्या मुख्य विकास कार्य किये जायेंगे ?

परिवहन मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) तृतीय पंचवर्षीय योजना काल में कोचीन पत्तन के विकास पर ३३६.६२ लाख रुपये व्यय होने की आशा है।

(ख) तृतीय पंचवर्षीय योजना काल में निम्नलिखित मुख्य विकास योजनाओं का कार्य चल रहा है :—

- (१) एर्नाकुलम पाट<sup>१</sup> में चार जल-कोष्ठों का निर्माण।
- (२) पत्तन संबंधी कुछ उपकरणों का क्रय।
- (३) फ्लोटिंग क्रेन जैसे एक फ्लोटिंग क्राफ्ट, एक आग बुझाने वाली नाव, एक हॉपर सैक्सन ड्रेजर<sup>२</sup>, एक बहुप्रयोजनीय कर्षनाव तथा एक स्वचालित, ग्राह ड्रेजर आदि का निर्माण।
- (४) एर्नाकुलम जलमार्ग पर प्रकाश की व्यवस्था।
- (५) एर्नाकुलम जलमार्ग पर एक खुली बर्थ का निर्माण।
- (६) नये घाट पर शेडों, गोदामों तथा भवनों का निर्माण; और
- (७) पत्तन के कर्मचारियों तथा मजदूरों के लिये क्वार्टरों का निर्माण।

### पंजाब में दुग्ध योजना

१५. श्री बी० चं० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले पांच वर्षों में केन्द्र सरकार ने पंजाब सरकार को दुग्ध योजना (दुग्ध-शाला) के लिए कितनी राशि दी है ; और

(ख) क्या इस राशि का पूर्ण रूप से उपयोग किया गया है ?

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

### गुजरात द्वारा गुड़ का आयात

१६. श्री पु० र० पटेल : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात ने, नवम्बर, १९६२ से जून १९६३ तक और नवम्बर १९६३ से ३१ जनवरी, १९६४ तक विभिन्न राज्यों से सड़क, रेल तथा समुद्र द्वारा, महीनेवार कितने गुड़ का आयात किया ; और

<sup>१</sup>Channel

<sup>२</sup>Hopper Section Dredger

(ख) गुजरात को, फरवरी, मार्च, अप्रैल, मई और जून १९६४ में महीने वार कितना गुड़ दिया जायेगा ?

स्वाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) गुजरात ने नवम्बर, १९६२ से जून १९६३ तक रेल तथा नदी द्वारा निम्नलिखित मात्रा में गुड़ का निर्यात किया :—

	(आंकड़े टन भार में)
नवम्बर, १९६२	४,६०३
दिसम्बर, १९६२	४,५४६
जनवरी, १९६३	१४,३६१
फरवरी, १९६३	२७,५६२
मार्च, १९६३	१,०५,९५९
अप्रैल, १९६३	१,९७५
मई, १९६३	१२,०६४
जून, १९६३	६,४५९

सड़क तथा समुद्र द्वारा वहन किये गये गुड़ के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। नवम्बर, १९६३ से जनवरी १९६४ तक आयात किये गये गुड़ के बारे में भी आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। गुजरात के लिए इन महीनों के लिए गुड़ का आयात करने के लिए निम्नलिखित कोटा निर्धारित किया गया था :—

	(टन भार)
नवम्बर, १९६३	६,६००
दिसम्बर, १९६३	१४,५००
जनवरी, १९६४	२२,०००

(ख) गुजरात के लिए फरवरी में गुड़ आयात करने के लिए ३०,००० टनभार कोटा निर्धारित किया गया है। आगे के महीनों के लिए कोटा अभी निर्धारित नहीं किया गया है क्योंकि यह प्रति माह निर्धारित किया जाता है।

#### कलकत्ता और दमदम के बीच हेलीकोप्टर सेवा

१७. { श्री यशपाल सिंह :  
श्री नाथ पाई :  
श्री श्रीनारायण दास :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कलकत्ता नगर का दमदम हवाई अड्डे, मिदनापुर और आसनसोल से संबंध स्थापित करने के लिए हेलीकोप्टर सेवा चलाने के लिए लाइसेंस प्राप्त करने के हेतु कोई प्रार्थना की गई है ; और

(ख) यदि हां, तो इसका विवरण क्या है तथा इस विषय में क्या कार्यवाही की गई है ?

परिवहन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) और (ख). कलकत्ता नगर को दमदम हवाई अड्डे से जोड़ने के लिये कुछ गैर-सरकारी पक्षों ने हेलीकोप्टर सेवा चालू करने की अनुमति प्राप्त करने के लिये प्रार्थना की है। हेलीकोप्टर सेवा संचालन संबंधी माथिक पहलू परीक्षणाधीन हैं।

### विदेशी नौवहन समवाय

१८. श्री यशपाल सिंह : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय देश में कितने विदेशी नौवहन समवाय कार्य कर रहे हैं ;

(ख) वे प्रति वर्ष कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित करते हैं ; और

(ग) निर्यात के उद्देश्य से भारतीय नौवहन समवायों को प्रोत्साहन देने के लिये सरकार का क्या विशेष कदम उठाने का विचार है ?

परिवहन मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) इस समय भारत के समुद्रपार व्यापार में ६० विदेशी समवाय लगे हुए हैं।

(ख) चूंकि ऐसी कोई संविहित विधि विद्यमान नहीं है जिसके अन्तर्गत विदेशी नौवहन समवायों को अपेक्षित जानकारी देने के लिये कहा जाये, उनकी आय के बारे में कोई आंकड़े नहीं रखे जाते।

(ग) भारतीय नौवहन समवायों को अधिक जहाज खरीदने तथा देश के समुद्रपार व्यापार की भाड़े से होने वाली आय का अधिक भाग प्राप्त करने के लिये प्रोत्साहन देने के लिये सरकार ने निम्न-लिखित कदम उठाये हैं:—

(१) जहाज प्राप्त करने के लिये रियायती दरों पर ऋण देना।

(२) 'शिपर्स' अधिमान देते समय सरकारी तथा सरकार द्वारा नियंत्रित माल का आवंटन, परन्तु शर्त यह है कि भाड़ा दरें सदैव प्रतिस्पर्धात्मक होनी चाहियें।

(३) विदेशी सरकारों के साथ द्विपक्षीय नौवहन करार करना ताकि उन देशों तथा भारत के बीच होने वाले व्यापार में दोनों देशों के राष्ट्रीय नौवहन समवाय भागी बन सकें।

(४) कर रियायतें, जैसे विकास छूट, धन कर से छूट, इत्यादि।

(५) विदेशी मद्रा की कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए जहाज प्राप्त करने के लिये विदेशी ऋण प्राप्त करना।

## ग्रामीण ऋण-ग्रस्तता

१९. { श्री यशपाल सिंह :  
 श्री प्र० चं० बरुआ :  
 श्री श्रीकार लाल बेरवा :  
 श्री कोल्ला बैकैया :  
 श्री बड़ें :  
 श्री राम हरख यादव :  
 श्री श० ना० चतुर्वेदी :

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

- (क) क्या सरकार ने देश में ग्रामीण ऋण-ग्रस्तता का अनुमान लगा लिया है ;  
 (ख) यदि हां, तो उसकी अनुमानित राशि क्या है ; और  
 (ग) ग्रामीण ऋण-ग्रस्तता को शीघ्रातिशीघ्र समाप्त करने के लिये क्या उपाय सोचे जा रहे हैं ।

सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) से (ग).  
 ग्रामीण ऋण, उधार, भुगतान तथा ग्रामीण अर्थव्यवस्था सम्बन्धी अन्य महत्वपूर्ण बातों के बारे में विश्वसनीय अनुमान प्राप्त करने के उद्देश्य से भारत के रक्षित बैंक ने १९६१-६२ में एक अखिल भारतीय ग्रामीण ऋण तथा पूंजी विनियोग सर्वेक्षण किया। सर्वेक्षण के दौरान प्राप्त की गई सामग्री की अब जांच की जा रही है। फिर भी, कुछ महत्वपूर्ण मदों के सम्बन्ध में अस्थायी अनुमान तैयार किये जा रहे हैं। इन अस्थायी अनुमानों के अनुसार लगभग ६२ प्रतिशत ग्रामीण परिवारों को जून, १९६२ के अन्त तक में ऋणों का भुगतान करना था। ३० जून, १९६२ को समूचे देश के ग्रामीण परिवारों के सम्बन्ध में प्रति परिवार औसत देय ऋण ४०६ रु० था। जो प्रति परिवार आस्तियों के औसत मूल्य (५३५८ रु०), के ९.५८ प्रतिशत था।

देय ऋण ग्रामीणों की आस्तियों के मूल्य तथा वे किन प्रयोजनों के लिये लिये गये थे, जैसे उत्पादी अथवा अन्यथा आदि से सम्बद्ध किये जाते हैं। आस्तियों को ध्यान में न रखते हुए ऋण में वृद्धि एक अस्वस्थ बात नहीं है यदि ऐसे ऋण उत्पादी प्रयोजनों के लिये इस्तेमाल किये जाते हैं और ये ऋण संस्था अभिकरणों के माध्यम से उचित व्याज पर उपलब्ध हों। सहकारी उधार ढांचा अपने दीर्घकालीन ऋणों द्वारा न केवल उत्पाद बढ़ाने में ही सहायक होता है अपितु कृषक को अपने पहले ऋण चुकाने में भी सहायता देता है।

## “स्टॉप” संकेत

२०. { श्री भागवत झा आजाद :  
 श्री यशपाल सिंह :  
 श्रीमती सावित्री निगम :  
 श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :  
 श्री इन्द्रजीत गुप्त :  
 श्री विश्वनाथ पाण्डेय :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या देश में समस्त समपारों पर ‘स्टॉप’ संकेत लगाने का निर्णय किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो इस कार्य के कब तक समाप्त होने की संभावना है ; और

(ग) इस पर कितना व्यय होगा ?

**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** कदाचित् माननीय सदस्य सड़क से मिलाने वाले स्थानों पर 'स्टॉप' बोर्डों के उपबन्ध की ओर निर्देश कर रहे हैं। न कि बिना चौकीदार वाले समपारों पर गाड़ियों के आने जाने के स्थानों पर 'स्टॉप' सकेतों की ओर, और यदि ऐसा है, तो उत्तर इस प्रकार है:-

(क) जी हां। केवल बिना चौकीदार वाले समपारों पर ही।

(ख) ३० अप्रैल, १९६४ तक।

(ग) अनुमान तः २१ लाख रु०।

#### ट्रक कॉल

२१. श्री विश्वाम प्रसाद : क्या डाक तथा तार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली-पठानकोट तथा दिल्ली-कलकत्ता ज़ाइनों पर कई घंटे तक प्रतीक्षा करने के पश्चात् दिसम्बर, १९६३ में रद्द की गई ट्रक कॉलों की संख्या क्या है ; और

(ख) टेलीफोन राजस्व को इस कारण कितनी हानि हुई ?

**डाक तथा तार विभाग में उपमंत्री (श्री भगवती) :** (क) विलम्ब के कारण रद्द की गई कॉलों का ट्रक कार्यालयों में पृथक् रूप से वर्गीकरण नहीं किया जाता। बकार केवल (१) कॉल करने वालों के कारणों ('एस' श्रेणी) तथा (२) विभागीय कारणों ('डी' श्रेणी) से रद्द श्रेणियों के अन्तर्गत वर्गीकृत किये जाते हैं। विलम्ब के कारण रद्द कॉल 'डी०' श्रेणी के अन्तर्गत आती हैं। दिल्ली-पठानकोट तथा दिल्ली-कलकत्ता मार्गों पर दिसम्बर, १९६३ में दर्ज की गई कॉलों की कुल संख्या तथा रद्द की गई कॉलों की संख्या इस प्रकार है :-

भाग	दर्ज की गई कॉलें	"डी०" श्रेणी के अन्तर्गत बेकार कॉलें	
		कॉलों की संख्या	दर्ज की गई कॉलों की प्रतिशतता
दिल्ली-पठानकोट	६००	१६०	२६ प्रतिशत
दिल्ली-कलकत्ता	११३४६	४६७	४ प्रतिशत

(ख) एक कॉल पर लगाया गया राजस्व इस प्रकार निर्धारित किया जाता है :-

(१) कॉल की पूर्वता।

(२) अवधि जिस में कॉल पूरी की जाती है उदाहरणार्थ रियायती अवधि।

(३) कॉल की अवधि बकार कॉलों के बारे में राजस्व की हानि का मूल्यांकन करना संभव नहीं है क्योंकि उपरोक्त कोई भी कसौटी लागू नहीं होती।

## सवारी डिब्बे

२२. श्री श्रीनारायण दास : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अखिल भारतीय आधार पर विभिन्न श्रेणियों के डिब्बों की आवश्यकताओं का कोई अनुमान लगाया गया है जब कि प्रत्येक डिब्बे में उतने ही यात्री बँठें जितनों के लिये इस डिब्बे में प्राधिकृत स्थान हो; और

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

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सॅ० बॅ० रामस्वामी) : (क) और (ख). जी नहीं, उस आधार पर नहीं. अपितु अतिरिक्त अपेक्षित डिब्बों का उपबन्ध तीसरी योजना अवधि में यात्री य त यात में १५ प्रतिशत वृद्धि के आधार पर किया जाता है जैसा कि योजना अयोग द्वारा स्वीकार किया गया है ।

इस आधार पर तीसरी योजना अवधि में अतिरिक्त डिब्बों की व्यवस्था करने का कार्यक्रम इस प्रकार है :—

बड़ी लाइन	.	.	.	.	.	१८६६	डिब्बे
मीटर लाइन	.	.	.	.	.	१७१५	डिब्बे
छोटी लाइन	.	.	.	.	.	३८	डिब्बे

प्रतिवर्ष दो बार—अप्रैल-जून तथा फिर अक्टूबर-दिसम्बर में—सारी गाड़ियों की गणना की जाती है तथा प्रत्येक गाड़ी में अनुभव की गई भीड़ के आधार पर भीड़ वाली गाड़ी पर भीड़ कम करने के लिये अपेक्षित डिब्बों की अनुमानित संख्या भी मालूम की जाती है । यद्यपि इससे स्थिति का सही अनुमान नहीं लगाया जा सकता क्योंकि उसी सेवशन पर कुछ गाड़ियों में भीड़ होती है, जब कि अन्य गाड़ियों में पूरे यात्री भी नहीं होते हैं ।

## समस्तीपुर शुगर मिल्स

२३. { श्री श्रीनारायण दास :  
श्री त्रिदिब कुमार चौधरी :  
डा० महादेव प्रसाद :  
श्री योगन्द्र झा :

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

(क) क्या यह सच है कि बिहार के दरभंगा जिले के समस्तीपुर शुगर मिल्स ने इस मौसम में गन्ना पेरना बन्द कर दिया है ;

(ख) यदि हां, तो ऐसा किन परिस्थितियों के कारण हुआ ,

(ग) क्या कोई कदम उठाये गये हैं ताकि मिल गन्ना पेरना शुरू कर दे ; और

(घ) उम अन्न के गन्ने के पेरे जाने के लिये क्या व्यवस्था की गई है ?

साख तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). समस्तीपुर चीनीमिल लिमिटेड के प्रबन्धक बोर्ड ने पिछले कुछ वर्षों में उनको हुई हानि के कारण १९६३-६४ "मौसम" में गन्ने न पेरने का निर्णय किया था ।

(ग) और (घ). भारत सरकार ने १४ जनवरी १९६४ से मिल के प्रबन्ध को अपने हाथ में ले लिया है और मिल एक प्राधिकृत नियंत्रक के द्वारा चलाया जा रहा है । यह २० जनवरी १९६४ से काम कर रहा है ।

### भाड़ा दरें

२४. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या परिवहन मंत्री इण्डिया-यू० के० कांटेनेट कांफ्रेंस द्वारा भाड़ा दरों में वृद्धि के बारे में १० दिसम्बर, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ४९५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 'कांफ्रेंस' के परामर्श से जल्दी खराब हो जाने वाली निर्यात वस्तुओं की हिफाजत के लिये इस बीच क्या नियर्णय किये गये हैं ; और

(ख) भारत के निर्यात हितों के संरक्षण के लिये एक दीर्घकालीन उपाय के रूप में अपने अनेमी पोत बेड़े को विकसित करने की दिशा में क्या प्रगति हुई है ?

परिवहन मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जल्दी खराब होने वाली वस्तुओं को विशेष महत्व दिये जाने के बारे में 'कांफ्रेंस' की सिद्धांत रूप में सहमति ले ली गई है तथा व्यापारियों के परामर्श से मामले में कार्यवाही की जा रही है।

(ख) अनेमी पोतों का विकास करने के प्रश्न पर सरकार द्वारा लगातार ध्यान दिया जा रहा है । चालू योजना अवधि में खुला माल ले जाने वाले जहाजों को मिलाकर २० अनेमी जहाज, जिनकी क्षमता २,६०,५३४ जी० आर० टी० है, अनेमी व्यापार के हेतु प्राप्त कर लिये गये हैं। खरीदने के आदेश दे दिये हैं ।

### कटिहार रेलवे स्टेशन

२५. { श्रीमती सावित्री निगम :  
श्री प्र० चं० बरुआ :  
श्री विश्वनाथ पाण्डेय :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लगभग ५,००० व्यक्ति पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के कटिहार रेलवे स्टेशन पर फंसे गये थे, गाड़ियों में, स्थान के अभाव के विरुद्ध विरोध प्रकट करने के लिये १९ दिसम्बर, १९६३ को घंटों तक रेल की पटरी पर बैठे रहे ;

(ख) क्या आसाम के विभिन्न संगठनों से रेल सेवाओं के बहुत कम होने तथा पूर्वोत्तर सीमा रेलवे पर गाड़ियों में स्थान के अभाव के बारे में अनेक अभ्यावेदन पहले से ही प्राप्त हो चुके थे; और

(ग) उस रेलवे पर स्थिति में सुधार करने के लिये इस बीच क्या कदम उठाये गये हैं ?

**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) :** (क) १९ दिसम्बर, १९६३ को २१ अप कटिहार-गोहाटी पैतेंजर कटिहार स्टेशन पर २५ मिनट तक रुकी रही क्योंकि कुछ यात्री, जिन्हें गाड़ी में स्थान नहीं मिल सका था, रेल की पटरी पर खड़े हो गये थे। उस दिन कटिहार स्टेशन पर कोई अन्य गाड़ी नहीं रोकी गई थी।

(ख) पूर्वोत्तर सीमा रेलवे पर रेल सेवा के पर्याप्त न होने के बारे में शिकायतें आई हैं।

(ग) पूर्वोत्तर सीमा रेलवे पर मुख्य लाइन पर चलने वाली गाड़ियों में भीड़ कम करने के लिये अब तक जो कदम उठाये गये हैं उनमें १ अक्टूबर, १९६३ से कटिहार-सिलिगुड़ी सेक्शन पर दोहरी अतिरिक्त रेल सेवा तथा निम्नलिखित गाड़ियों की भार क्षमता में वृद्धि शामिल है :—

- (१) ६१ अप / ६२ डाउन गोहाटी-तिनसुखिया यात्री गाड़ी में तीन तीसरी श्रेणी के डिब्बे ;
- (२) ३ अप / ४ डाउन आसाम डाकगाड़ियों में गोहाटी और मनीहारीघाट के बीच पहली तथा तीसरी श्रेणी का एक मिला-जुला डिब्बा ;
- (३) ५ अप / ६ डाउन नार्थ बैंक एक्सप्रेस गाड़ियों में तीन तीसरी श्रेणी के डिब्बे ;
- (४) १ अप / २ डाउन ए० टी० डाक गाड़ियों में तीसरी श्रेणी के दो डिब्बे और
- (५) ६९ अप / ७० डाउन मरियानी-तिनसुखिया यात्री गाड़ियों में तीसरी श्रेणी के तीन डिब्बे ।

अप्रैल, १९६४ से निम्नलिखित सेवार्यें चालू करने का भी प्रस्ताव है :—

(१) लुमडिंग और तिनसुखिया क बीच १३ अप्रैल, १९६३ से लुमडिंग-मरियानी सेक्शन पर रात्रि सेवा समाप्त किये जाने के फलस्वरूप रद्द की गई ६३ अप/६४ डाउन यात्री गाड़ियों के स्थान पर दिन में चलने वाली दोहरी यात्री गाड़ी।

(२) खजुरिया घाट—बरसोई—न्यू जलपाईगुडी बड़ी लाइन सेक्शन पर दोहरी डाक गाड़ी और दो दोहरी यात्री गाड़ियां।



गुड़ के लाने ले जाने पर प्रतिबन्ध

२६. { श्री प्र० चं० बरुआ :  
 श्री भागवत झा आजाद :  
 श्री श्रीनारायण दास :  
 श्री रा० गि० दुबे :  
 श्री यशपाल सिंह :  
 श्री विश्राम प्रसाद :  
 श्री म० ला० द्विवेदी :  
 श्री जेधे :  
 श्री प्रकाशवीर शास्त्री :  
 श्री हिम्मतसिंहका :  
 श्री मोहन स्वरूप :  
 श्री कृष्णपाल सिंह :  
 श्री राम हरख यादव :

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

(क) वर्तमान आदेश के लागू होने के बाद से देश के विभिन्न भागों में सामान मूल्य तथा माल की संतुलित स्थिति बनाये रखने के लिये गुड़ के एक राज्य से दूसरे राज्य में लाने ले जाने सम्बन्धी प्रतिबन्धों को ढीला करने के प्रश्न पर विचार किया गया है ; और

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

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ०म० थामस) : (क) और (ख). अधिक उत्पादन वाले राज्यों में उत्पादन पद्धति, पिछले वर्षों के तत्सम्बन्धी महीनों में गुड़ के लाने ले जाने को दृष्टि में रखते हुए तथा राज्य सरकारों के परामर्श से गुड़ के एक राज्य से दूसरे राज्य में लाने ले जाने के लिये मासिक आधार पर कोटे दिये जा रहे हैं। इसमें कोई परिवर्तन करने का विचार नहीं है।

गन्ने की पिराई

२७. श्री विभक्ति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि चालू मौसम के दौरान ३१ जनवरी, १९६४ तक राज्यवार चीनी मिलों द्वारा गन्ने की कुल कितनी मात्रा की पिराई की गई ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अ० म० थामस) : अपेक्षित जानकारी नीचे दी जाती है :—

राज्य	१ नम्बर, १९६३ से लेकर ३१ जनवरी, १९६४ तक पिराई किये गये गन्ने की मात्रा (हजार टनों में)
१. उत्तर प्रदेश	६६३८
२. बिहार	१४५७
३. आसाम	१७
४. पश्चिम बंगाल	८२
५. पंजाब	५६७
६. उड़ीसा	३०
७. राजस्थान	७७
८. मध्य प्रदेश	१२४
९. महाराष्ट्र	२७२२
१०. गुजरात	१८८
११. आंध्र	११४०
१२. मद्रास	४०३
१३. मैसूर	५८४
१४. केरल	६६
१५. पांडिचेरी	४२
कुल भारत	१४४३६

### Railway Amenities

28. { **Shri Bibhuti Mishra:**  
      { **Shri A. N. Vidyalkar:**

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

(a) whether it is a fact that Government proposed to increase certain railway amenities with effect from April 1964; and

(b) if so, the nature of those amenities?

**The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shah Nawaz Khan) :** (a) and (b). Presumably the Honourable Member is referring to the provision of amenities to passengers and other Railway users at stations. The minimum amenities *viz.*, waiting hall, benches, drinking water supply, latrines, booking arrangements etc. are being provided at all stations, where they do not exist. Other additional amenities to passengers and other Railway users, as considered essential are also being provided every year at important stations selected in consultation with the Railway Users' Amenities Committee. While the amenities as per accepted scale are being provided at all stations, there is at present no proposal for introduction of any new item of amenity for passengers and other railway users.

**तांबे के तार की चोरी**

२६. { श्री रा० गि० दुबे :  
श्री विश्राम प्रसाद :  
श्री रा० बरुआ :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तांबे के तार की चोरों के सम्बन्ध में हाल में दिल्ली में मुख्य बुकिंग क्लर्क सहित कुछ व्यक्ति गिरफ्तार किये गये थे ; और

(ख) क्या यह सच है कि एक अन्तर-राज्यिक गिरोह इस प्रकार के कार्य कर रहा है?

**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) :** (क) और (ख). जी हां । चार आदमियों के एक गिरोह को, जिसमें सब्जीमंडी रेलवे स्टेशन, दिल्ली का मुख्य बुकिंग क्लर्क भी है, और जो कि पंजाब तथा दिल्ली राज्यों में क्रियाशील था टेलीग्राफ तार का अवैध कब्जा अधिनियम की धारा ५ तथा भारतीय दंड संहिता की धारा ४०९ तथा १२०-बी के अन्तर्गत अपराध संख्या ६२३ दिनांक २५-१२-१९६३ के सम्बन्ध में गिरफ्तार किया गया था । मामले में पुलिस की जांच अभी चल रही है ।

**Wazirabad Bridge, Delhi**

**30. Shri Prakash Vir Shastri :** Will the Minister of Transport be pleased to state:

(a) the reasons as to why the second bridge in Delhi (Wazirabad) which had been opened for traffic, was later closed down;

(b) when it would be opened again, and

(c) the further progress made in the construction of a bridge near the Humayun Tomb?

**The Minister of Shipping in the Ministry of Transport (Shri Raj Bahadur):** (a) and (b). *Wazirabad Bridge:*

The Wazirabad bridge was opened to restricted traffic by the end of August, 1963 before the work on the approaches was fully completed. During the monsoon of 1963, due to heavy rains the approaches to the bridge were damaged at a number of points. Due to the laying of the second wearing coat and surface painting on the approaches, the traffic on the bridge was restricted temporarily and heavy traffic was not allowed on it. The bridge has since been thrown open to traffic from end of November, 1963.

(c) *Bridge Near Humayun Tomb.*

Tenders for the bridge have been decided and work awarded to M/S Uttam Singh Duggal & Co. The work on the bridge has commenced and is expected to be completed in about three years.

## तार

३१. { श्री महेश्वर नायक :  
श्री द्वारका दास मंत्री :

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

(क) क्या यह सच है कि काफी संख्या में तार इस कारण सामान्य डाक द्वारा भेजे जा रहे हैं कि तार भेजने वाला कुछ निर्धारित सीमा के बाद तार भेजने के कार्य पर नहीं होता है ;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में वास्तविक स्थिति का पता लगाने के लिये कोई प्रयत्न किया गया है और यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला : और

(ग) तार द्वारा संदेश भेजने सम्बन्धी कार्य में सुधार करने तथा कार्यकुशलता बढ़ाने के लिये क्या कोई कदम उठाये जा रहे हैं ?

डाक और तार विभाग में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) जी नहीं। भेजे जाने वाले तारों की औसत प्रतिशतता १ तथा उससे कम है।

(ख) जी हां। तार भेजने के विषय की हमेशा विशेष जांच होती रहती है। जहां आवश्यक होता है, वहां प्रतिकारक उपाय किये जाते हैं।

(ग) डाक तथा तार बोर्ड तथा देश की प्रादेशिक संगठनों द्वारा इन मामलों की निरन्तर जांच होती रहती है तथा कार्यकुशलता और कार्यपूर्ति के सुधार करने के लिये समय समय पर आवश्यक कदम उठाये जाते हैं।

## रेल के डिब्बे में शव

३२. { श्री महेश्वर नायक :  
श्री यशपाल सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिसम्बर, १९६३ के अन्त में किसी समय गाजियाबाद के पास रेलगाड़ी के तीसरे दर्जे के डिब्बे में से एक शव, जिसकी एक टांग कटी हुई थी, पाया गया था और यदि हां, तो क्या अपराधी का पता लग गया है ;

(ख) क्या उत्तर रेलवे में इस प्रकार के और भी मामलों की सूचना मिली है ; और

(ग) रेलवे यात्रियों के जीवन की रक्षा के लिये क्या विशिष्ट कदम उठाये जा रहे हैं ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां,। मामलों की अभी तक पुलिस द्वारा छानबीन की जा रही है।

(ख) १९६३ में उत्तर रेलवे में इस प्रकार के मामले की कोई सूचना नहीं मिली ।

(ग) अपराध न होने देना, उसका पता लगाना और अपराधियों पर मुकदमा चलाना राज्य पुलिस का उत्तर दायित्व है । राज्य पुलिस द्वारा महत्वपूर्ण रात्रि गाड़ियों में पुलिस रक्षक तैनात किये जाते हैं । अपराध न होने देने के लिये सरकारी रेलवे पुलिस को हर समय निकट सहयोग प्रदान किया जा रहा है । जब भी आवश्यकता होती है, रेलवे सुरक्षा बल द्वारा उन्हें पूर्ण सहायता प्रदान की जाती है ।

### लौह अयस्क के निर्यात के लिये नौवहन सम्बन्धी सुविधायें

३३. { श्री वारियर :  
श्री वासुदेवन नायर :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नौवहन सम्बन्धी सुविधाओं को कार्य के कारण दक्षिण कनारा के बन्दरगाहों से किया जाने वाला लौह अयस्क का निर्यात रुक गया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस बाधा को दूर करने के लिये सरकार ने क्या कदम उठाये हैं अथवा उठाने का विचार है ?

परिवहन मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी नहीं । सरकार को इस बारे में कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

### आगरा के निकट विमान दुर्घटना

३४. { श्री भी० प्र० यादव :  
श्री बिशनचन्द्र सेठ :  
श्री धवन :  
श्री यशपाल सिंह :

क्या परिवहन मंत्री आगरा के निकट हुई दुर्घटना सम्बन्धी १९ नवम्बर, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ४२ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जांच न्यायालय का प्रतिवेदन इस बीच सरकार को प्राप्त हो गया है ;

(ख) यदि हां, तो उसकी आपत्तियां क्या हैं ; और

(ग) यदि नहीं, तो विलम्ब का क्या कारण है ?

परिवहन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) विशेषज्ञों की एक तालिका द्वारा विस्तृत जांच अभी जारी है । विमान के निम्नलिखित विविध भागों के बारे में, जो कि इंग्लैंड में निर्माताओं के पास भेजे गये थे, प्रतिवेदन अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है ?

## दिल्ली में दुर्घटनाएँ

३५. { श्री प्र० च० बरुआ :  
श्री श्रीकारलाल बेरवा :  
श्री महेश्वर नायक :

क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६३ की दूसरी छमाही में दिल्ली तथा नई दिल्ली में कितनी सड़क दुर्घटनाएँ हुईं ;

(ख) उन दुर्घटनाओं में कितने व्यक्ति मरे तथा कितने गंभीर रूप से घायल हुए ; और

(ग) इनको रोकने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

परिवहन मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) ३६२० ।

(ख) क्रमशः १३८ और १९६ ।

(ग) सड़क दुर्घटनाओं को रोकने के लिये दिल्ली प्रशासन द्वारा निम्नलिखित कदम उठाये गये हैं :—

- (१) यातायात नियमों तथा विनियमों को, विशेषकर अधिक रफ्तार से चलने के बारे में, लागू कर दिया गया है ।
- (२) खतरनाक मोड़ों पर सड़क निशान तथा सचेत करने वाले सड़क संकेतकों के निर्माण की व्यवस्था की गई है ।
- (३) सामान्य जनता को यातायात नियमों का और अधिक बोध कराने के लिये सुरक्षा सप्ताह आयोजित किये गये हैं । सड़क का प्रयोग करने वालों को जानकारी प्रदान करने के लिये पुस्तिकाएँ बांटी गई हैं ।
- (४) दिल्ली के अनेक सिनेमाओं में सड़क सुरक्षा सम्बन्धी सिनेमा के स्लाइड दिखाये जा रहे हैं ।
- (५) एक सब-इंस्पेक्टर स्कूल जाने वाले बच्चों को बोध कराने के लिये विशेष रूप से नियुक्त किया गया है । विभिन्न स्कूलों में यातायात समस्याओं सम्बन्धी फिल्म भी दिखाई गई है ।
- (६) डी० टी० यू० की बसों के चालकों सहित, भारी परिवहन गाड़ियों के चालकों को यातायात नियमों के बारे में अनुदेश देने के प्रयत्न भी किये गये हैं ।
- (७) सड़क का प्रयोग करने वाले विभिन्न वर्गों को ठीक रूप से यातायात नियमों का बोध कराने के लिये एक विशेष यातायात सम्बन्धी अभियान आयोजित किया गया है ।
- (८) बढ़ते हुए सड़क यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये दिल्ली यातायात पुलिस में वृद्धि करने का विचार है ।
- (९) केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग के प्राधिकारियों से प्रार्थना की गई है कि यातायात की भीड़ को कम करने के लिये वे रेलवे फाटकों पर ऊपरी पुलों का निर्माण करें तथा चौराहों को चौड़ा बनायें ।

(१०) दिल्ली नगर तथा इसके उपनगरों के विकास के लिये मास्टर प्लान के अन्तर्गत एक क्रमबद्ध तथा संगठित योजना तैयार की गई है ताकि तेजी के साथ बढ़ती हुई आबादी, नगरीकरण तथा अन्य बातों से भविष्य में यातायात सम्बन्धी जोखिम पैदा न हों।

### रेल गाड़ियों में लूट<sup>१</sup>

३६. श्रीमती सावित्री निगम: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अक्टूबर, नवम्बर तथा दिसम्बर, १९६३ के दौरान क्षेत्रवार चलती गाड़ियों में लूट की कितनी घटनाएँ हुईं ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : अपेक्षित जानकारी नीचे दी जाती है :-

रेलवे	१९६३		
	अक्टूबर	नवम्बर	दिसम्बर
मध्य . . . . .	—	१	—
पूर्वोत्तर सीमा . . . . .	—	१	—
दक्षिण . . . . .	—	—	—
पश्चिम . . . . .	—	२	—
दक्षिण-पूर्व . . . . .	—	—	—
पूर्व . . . . .	—	—	—
पूर्वोत्तर . . . . .	—	१	१
उत्तर . . . . .	२	२	३
कुल . . . . .	२	७	४

### प्रथम श्रेणी के डिब्बे

३७. श्रीमती सावित्री निगम : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बहुत ही पुराने नमूने के कुछ प्रथम श्रेणी के गाड़ी के डिब्बे, जिनमें ठीक प्रकार के दरवाजे नहीं हैं और गुसलखानों के नल टूटे हुए हैं, हाल ही में विभिन्न गाड़ियों में जोड़ दिये गये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

## तार

३८. श्री बूटा सिंह : क्या डाक और तार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय तार घर नई दिल्ली में प्रति दिन अन्य स्थानों को भेजे जाने से पहले ही बहुत से तार गुम हो जाते हैं ;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) गत दो वर्षों में वास्तव में कितने तार गुम हो गये ; और

(घ) इस मामले में सरकार क्या कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) क्रमशः १९६२ और १९६३ में केन्द्रीय तार घर, नई दिल्ली में लगभग १२ लाख से ६६ और १३ लाख में से ७६ तार गुम हुए थे ।

(घ) सभी अवस्थाओं में तारों को गुम हो जाने से रोकने के लिये कड़ी निगरानी रखने का आदेश दे दिया गया है ।

## कपास का उत्पादन

३९. श्री गो० महन्ती : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय कपड़ा मिलों में बढ़िया और अति बढ़िया किस्म का कपड़ा मुख्य रूप से आयात की गई कपास से बनाया जाता है ; और

(ख) यदि हां, तो देश में उपयुक्त किस्म की कपास पैदा करने के लिये क्या यत्न किये जा रहे हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्यमंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) बढ़िया किस्म का लगभग ५० प्रतिशत कपड़ा भारतीय कपास से बनाया जाता है । अति बढ़िया किस्म का सारा कपड़ा मुख्यतः आयात की गई कपास से बनाया जाता है ।

(ख) देश में १-३/१६ इंच और इससे लम्बे रेशे की कपास के उत्पादन के लिये मिट्टी और जलवायु सम्बन्धी परिस्थितियां अनुकूल नहीं हैं । जिनकी अति बढ़िया किस्म के लिये आवश्यकता है । उतथापि, मैसूर, केरल और मद्रास के कुछ क्षेत्रों में इतने लम्बे रेशे की एन्ड रूज समुद्र द्वीप कपास के उत्पादन के लिये प्रयत्न किये जा रहे हैं । १ इंच और १-३/१६ इंच के मध्य की कपास का उत्पादन बढ़ रहा है । और इस समय लगभग ५ लाख गांठे हैं । यह आशा की जाती है कि तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक केवल १-३/१६ इंच और इससे अधिक लम्बाई, के रेशे की कपास तक ही आयात नियमित रहेगा और भारतीय कपड़ा मिलों की बढ़िया और अति बढ़िया किस्म के कपड़े के लिये सभी शेष आवश्यकताएं स्वदेशी संसाधनों से पूरी की जायेंगी ।



## कृषि उत्पादन

४०. { श्री नि० रं० लास्कर :  
श्री रामचन्द्र उलाका :  
श्री सुबोध हंसदा :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १६ नवम्बर, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ३४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न राज्य सरकारों ने इस बीच खेती, सामुदायिक विकास तथा सहकारिता के एकीकरण के लिये "कार्यकारी मण्डलों" की सिफारिशों की क्रियान्वित कर लिया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या ब्यौरे हैं ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) पंजाब और राजस्थान की सरकारों तथा पांडिचेरी प्रशासन ने इस सिफारिश को क्रियान्वित कर लिया है ।

(ख) पंजाब सरकार ने वित्तीय आयुक्त विकास और पंचायत और विकास विभाग में सरकार के सचिव के पद का नाम बदल कर 'वित्तीय आयुक्त, कृषि उत्पादन और ग्राम्य विकास' रख दिया है । अब वह प्रत्यक्ष रूप से मुख्य मंत्री के अधीन न केवल विकास और पंचायतों के विभागों के लिये ही अपितु उनके सचिवों के द्वारा कृषि (और संक्षिप्त विषयों) और सहकार के लिये भी जिम्मेदार होगा ।

राजस्थान सरकार ने विकास आयुक्त के वर्तमान पद का नाम बदल कर 'विकास आयुक्त एवम् सचिव, कृषि उत्पादन,' रखने का निर्णय किया है, जो पंचायत और सामुदायिक विकास के अतिरिक्त कृषि, पशु पालन और सहकार से सम्बन्ध रखेंगे । कृषि, पशु पालन, और सहकार का काम प्रभावपूर्ण ढंग से चलाने के लिये और क्षेत्रीय कार्य और नीति सम्बन्धी मामलों में पर्याप्त ध्यान दिलाने के लिये उनकी सहायता के लिये कृषि और पशु पालन तथा सहकार के लिये एक विशेष सचिव होंगे । पंचायतों और सामुदायिक विकास कार्य के लिये जैसा कि अब तक होता आया है विकास आयुक्त एवम् सचिव, कृषि उत्पादन की सहायता के लिये सहायक विकास आयुक्त होंगे ।

पांडिचेरी में मुख्य सचिव विकास आयुक्त हैं और सचिव, योजना और विकास विभाग कृषि उत्पादन से सम्बन्धित सभी विभागों, जैसे कि कृषि, पशु पालन, मीनक्षेत्र, सामुदायिक विकास, सहकार और सम्बद्ध विभागों के प्रधान होंगे ।

अन्य राज्यों में सरकारों ने कार्यकारी दलों की सिफारिशों की जांच कर ली है और जब कि सिद्धांतरूप में उन्हें स्वीकार कर लिया गया है, उनकी क्रियान्विति के लिये किये जाने वाले उपायों के ब्यौरों का अध्ययन किया जा रहा है ।

## मनीआर्डर के फार्म

४१. { श्री नि० रं० लास्कर :  
श्री रामचन्द्र उलाका :  
श्री सुबोध हंसदा :  
श्री भागवत झा आजाद :

क्या डाक और तार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार ने गैर-सरकारी पार्टियों को मनी आर्डर फार्म पर विज्ञापन के लिये निःशुल्क स्थान के विरुद्ध मनीआर्डर फार्म छापने की अनुमति देने सम्बन्धी प्रस्ताव पर अन्तिम निर्णय कर लिया है ?

डाक और तार विभाग में उपमंत्री (श्री भगवती) : यह निर्णय किया गया है कि गैर-सरकारी पार्टियों को मनीआर्डर फार्म छापने की अनुमति नहीं दी जायेगी ।

## अखिल भारतीय कृषि सेवा

४२. { श्री वासुदेव नायर :  
श्री सुबोध हंसदा :  
श्री स० चं० सामन्त :  
श्री नि० रं० लास्कर :  
श्री महेश्वर नायक :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १९ नवम्बर, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ४१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस बीच एक अखिल भारतीय कृषि सेवा के गठन के सम्बन्ध में कोई निर्णय किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो किस प्रकार का है ?

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

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

## केरल में चावल का मूल्य

४३. { श्री अ० क० गोपालन :  
श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :

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

(क) क्या यह सच है कि पिछले कुछ मासों में केरल और पश्चिम बंगाल में चावल के मूल्यों में वृद्धि हुई है ;

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

(ग) मूल्यों में कमी लाने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य-मन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जी नहीं । पश्चिमी बंगाल में अक्टूबर, १९६३ के मध्य तक जो चावल के मूल्य बढ़ते जा रहे थे वे इस समय घट रहे हैं । केरल में कुछ केन्द्रों में नवम्बर के अन्त में और दिसम्बर, १९६३ के प्रथम दो सप्ताहों में मूल्यों में वृद्धि हुई थी । केरल राज्य में भी इस बीच में मूल्यों में काफी कमी हुई है ।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते ।

### ट्रंक मार्गों पर नई रेल गाड़ियां

४४. श्री सुबोध हंसदा :  
श्री म० ला० त्रिवेदी :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या कुछ ट्रंक मार्गों पर नई रेलगाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है ;
- (ख) यदि हां, तो वे कौन कौन से मार्ग हैं जिन पर यह चालू की जायेगी और कब से ; और
- (ग) इन लाइनों को चुनने के लिये किन बातों को ध्यान में रखा जाता है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग). किसी भी मार्ग पर अतिरिक्त सेवा के लिये यातायात का औचित्य और अपेक्षित संसाधनों जैसे लाइन की क्षमता और डिब्बों और इंजनों की उपलब्धता होना जरूरी है। ऐसी सेवा आरंभ करने से पहले सम्बंधित मार्ग पर माल के यातायात के वहन पर भी उचित ध्यान दिया जाता है। इन बातों को ध्यान में रखते हुए १-४-१९६४ से क्रियान्वित किये जाने वाले अतिरिक्त गाड़ियों के प्रस्ताव निम्न हैं :—

- (१) नई दिल्ली और मद्रास के बीच द्विसप्ताहिक एक्सप्रेस गाड़ियों का एक जोड़ा ।
- (२) पटना और रांची के बीच एक्सप्रेस गाड़ियों का एक जोड़ा ।
- (३) खेजूरियाघाट—बारसोई—न्यू जलपाइगुड़ी सेक्शन पर डाक गाड़ियों का एक जोड़ा और सवारी गाड़ियों के दो जोड़े ।
- (४) हुबली और बिरूर के बीच सवारी गाड़ियों का एक जोड़ा ।

### टी० टी० ई०

४५. श्री उ० मू० त्रिवेदी : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या मध्य रेलवे के मुख्यालय के टी० टी० ई० के "फ्लाइंग स्क्वैड" के लिये विशेष वेतन मंजूर किया गया है ; और
- (ख) क्या अन्य जोन के मुख्यालयों के 'फ्लाइंग स्क्वैड्स' के लिये भी ऐसा वेतन मंजूर किया गया है ?

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

(ख) जी नहीं । सरकार प्रश्न पर तेजी से विचार कर रही है ।

### हावड़ा रेलवे स्टेशन

४६. श्री इंद्रजीत गुप्त : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या रेलवे प्रशासन हावड़ा स्टेशन पर से गुजरने वाली सेनाओं के लिये सुविधाओं के अभाव से अवगत है ;
- (ख) क्या सेना अधिकारियों ने अच्छी सुविधाओं की व्यवस्था के लिये प्रार्थना की है और यदि हां, तो उसका क्या कारण है ; और
- (ग) इस सम्बन्ध में हावड़ा स्टेशन का दिल्ली, लखनऊ और अन्य पारगमन स्टेशनों से पीछे रहने का क्या कारण है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) गुजरने वाली सेना के लिये हावड़ा रेलवे स्टेशन पर पर्याप्त सुविधाएं हैं।

(ख) और (ग). जी नहीं। तथापि प्रतिरक्षा प्राधिकारियों के साथ परामर्श करके इसका पुनर्विलोकन किया जा रहा है और हावड़ा में सभी अपेक्षित अतिरिक्त सुविधाओं की जो कि सम्भव है व्यवस्था की जायेगी।

### डाक और तार कर्मचारी वर्ग

४७. श्री इंद्रजीत गुप्त : क्या डाक और तार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डाक और तार कर्मचारियों ने डाक और तार घरों में कर्मचारियों के भारी अभाव की शिकायत की है ;

(ख) क्या इस बात का सर्वेक्षण किया गया है कि कितने कर्मचारियों की आवश्यकता है और कितने आवश्यक पद मंजूर किये गये हैं ; और

(ग) जहां पर अत्यन्त आवश्यकता है वहां पर तेजी से भरती करने के लिये क्या कार्यवाही करने का प्रस्ताव है ?

डाक और तार विभाग में उपमंत्री (श्री भगवती): (क) यातायात बढ़ जाने के कारण कर्मचारियों की वृद्धि के लिये कुछ अभ्यावेदन, जैसा कि प्रायः होता है, कुछ हलकों में प्राप्त हुए हैं।

(ख) 'ट्रैफिक' निरन्तर बढ़ता जा रहा है और जैसा कि नियमों और विनियमों में निर्धारित है और इसके साथ साथ जब भी ट्रैफिक में वृद्धि होने पर आवश्यकता होती है, डाक और तार घरों की स्थापना का समय समय पर पुनर्विलोकन किया जाता है। इन पुनर्विलोकनों के पश्चात् उचित पदों की मंजूरी के लिये कार्यवाही की जाती है।

(ग) हाल ही में हिदायतें जारी की गई हैं कि क्लर्कों और डाक छांटने वालों की भरती साल में दो बार की जानी चाहिए और तार और इंजीनियरिंग की कोटि के मामले में साल में एक बार के स्थान पर, जैसा कि अब तक होता आया है, जब भी आवश्यकता हो भरती की जानी चाहिये।

### Sugar Extraction From Cane

48. { **Shri Sarjoo Pandey :**  
**Shri Mohan Swarup:**  
**Shri Vishram Prasad:**

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

(a) whether the National Sugar Institute at Kanpur has evolved some technique whereby the sugar recovery from sugarcane can be increased; and

(b) if so, the details thereof and the steps being taken by Government to popularise the technique throughout the country?

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

(b): A technique has been evolved at the National Sugar Institute, Kanpur whereby clarified cane juice from a sulphitation sugar factory is demineralised by ion-exchange resins. In this process almost all the mineral impurities and the colouring matter of cane juice are removed and a larger quantity of sugar is released for crystallization. The molasses produced is also edible. This process will give 1% more recovery than the present conventional sulphitation process of manufacture of sugar.

The technique is however not yet at a stage of development when it could be recommended for large scale adoption by industry. There are still certain aspects on which further work is required to be carried out.

### रेलवे संस्थापन संहिता<sup>१</sup>

४६. { श्री हरि विष्णु कामत :  
श्री यशपाल सिंह :  
श्री नम्बियार :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान उच्चतम न्यायालय के हाल ही के उस निर्णय की ओर गया है जिससे कि भारतीय रेलवे संस्थापन संहिता के नियम १४८ (३) और १४९ (३) अमान्य कर दिये गये ;

(ख) १५ अगस्त, १९४७ से काम कर रहे ऐसे कितने रेलवे कर्मचारी हैं जिनको उक्त किसी भी नियम के अन्तर्गत सेवा से निकाल दिया गया है ;

(ग) क्या उन सभी कर्मचारियों को अब पुनः सेवा पर बहाल किया जायेगा ; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) ३८६, जहाँ तक जानकारी उपलब्ध है ।

(ग) और (घ) . ७ भूतपूर्व कर्मचारियों में से, जिनका कि उच्चतम न्यायालय के सामने की गई अपील का सीधा सम्बन्ध था, ६ को फिर से नौकरी पर लगाने के आदेश जारी कर दिये गये हैं । श्री प्रिय गण्ट, संसद् सदस्य, जिनका भी उच्चतम न्यायालय के सामने की गई अपील का सीधा सम्बन्ध था, और भाग (ख) में दिये गये अन्य व. वित्तियों के मामलों की जांच की जा रही है ।

### कृषि के लिये पंजाब की सहायता

५०. श्री हेम राज : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९६४-६५ में कृषि उत्पादन को बढ़ाने के हेतु पंजाब राज्य ने पांच करोड़ रुपये का अनुदान दिये जाने के लिए प्रार्थना की थी ;

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

(ग) यह किन प्रयोजनों पर व्यय किया जाना है ?

खाद्य तथा कृषि मन्त्रालय में राज्य-मन्त्री ( डा० राम सुभग सिंह) : (क) से (ग). १९६४-६५ की वार्षिक योजना की प्रस्थापनाओं के अनुसार १९६४-६५ के कृषि कार्य-क्रमों के लिए पंजाब सरकार ने ७ करोड़ ५१ लाख रुपये के व्यय के लिए प्रार्थना की थी । इन कार्य-क्रमों में कृषि उत्पादन, लघु-सिंचाई, भू-संरक्षण, पशुपालन, डेयरी तथा दुग्ध सम्भरण, वन भाण्डागार कार्य तथा विपणन सम्मिलित हैं । ७ करोड़ ५० लाख रुपये के व्यय के लिए सहमति दे दी गई है ।

<sup>१</sup>Railways Establishment Code.

### अमृतसर हवाई अड्डा

५१. श्री हेमराज : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अमृतसर हवाई अड्डे पर भारी विमानों के उतरने और वहां से उड़ने के सम्बन्ध में क्या कदम उठाये गये हैं अथवा उठाने का विचार है ?

परिवहन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : अमृतसर हवाई अड्डे को भारी विमानों के संचालन के लिए उपयुक्त बनाने की दृष्टि से अमृतसर हवाई अड्डे के मुख्य धावन-पथ एप्रन और टैक्सी-मार्ग को मजबूत करने के लिये प्राक्कलन की मंजूरी दे दी गई है। इस कार्य के लिए निविदायें आमंत्रित कर ली गई हैं तथा आशा है कि यह कार्य प्रारम्भ होने की तिथि से लेकर १८ से २४ महीनों के अन्दर पूरा हो जायेगा।

### Requirement of Gur, Sugar and Khandsari

52. **Shri Mohan Swarup** : Will the Minister of Food and Agriculture be pleased to state:

- the estimated requirement of sugar, gur and khandsari by the end of the Fourth Five Year Plan;
- the steps to be taken to meet the requirement; and
- the number of existing factories that are going to be rationalised and also the number of new factories which would be set up?

**The Minister of State in the Ministry of Food and Agriculture (Shri A. M. Thoms)** : (a) to (c). The targets for Fourth Plan are at present under consideration.

### Nutritious Food

53. **Shri Mohan Swarup** : Will the Minister of Community Development and Cooperation be pleased to state:

- whether it is a fact that some comprehensive programme regarding nutritious food in various development blocks of the country is being implemented;
- if so, the outline thereof; and
- the estimated expenditure to be incurred thereon?

**The Deputy Minister in the Ministry of Community Development and Cooperation (Shri B. S. Murthy)** : (a) to (c). Yes, Sir. The programme of Applied Nutrition is being implemented with the assistance of UNICEF, FAO and WHO. A note indicating the objectives, content and coverage of the programme is laid on the table of the House. [Placed in the Library. See No. L.T-2252/64]

### Fatehpur Churu Railway Line

54. { **Shri Mohan Swarup** :  
       **Shri Sidheshwar Prasad** :

Will the Minister of Railways be pleased to state :—

- whether it is a fact that double the normal fare is charged from the passengers on the Fatehpur-Churu Railway line although trains have been running on this route for more than six years;

(b) whether it is also a fact that the price of foodgrains brought from other places are also higher in this area as compared to other places due to double freight charges; and

(c) the action being taken in the matter?

**The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S. V. Ramaswamy):** (a) Yes.

(b) Increase in freight on foodgrains, due to inflation of distance for charge, ex. ~~st.~~ Jaipur to Churu, is only 13nP per quintal. It is unlikely that such a small increase in freight has any material effect on foodgrain prices at Churu.

(c) No action is called for till such time the line starts yielding an economic return on its capital outlay. Financial review of working of the section is conducted every year.

### रेलवे कालोनियां

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने यह निर्णय किया है कि आपातकाल के दौरान वह रेलवे कालोनियों में कर्मचारियों के क्वार्टरों तथा सड़कों के बड़ी मरम्मत के कार्य नहीं करायेंगी ;

(ख) क्या यह भी सच है कि उक्त निर्णय के अनुसार, दक्षिण रेलवे की गोल्डन राक रेलवे कालोनी में कर्मचारियों के क्वार्टरों की मरम्मत तथा सफेदी के कार्य एक वर्ष से अधिक समय से नहीं हुए हैं ; और

(ग) यदि हां, तो क्वार्टरों को ठीक दशा में रखते के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी नहीं; मरम्मत के ऐसे सभी कार्य किये जाते हैं जिन्हें कि स्थगित नहीं किया जा सकता ।

(ख) और (ग). आपातकाल के दौरान नैवासिक भवनों की मरम्मत तथा सफेदी के कार्य नियमित आधार पर नहीं किये जाते अपितु भवनों की अवस्था के आधार पर किये जाते हैं । गोल्डन राक कालोनी में सभी आवश्यक कार्य पूरे कर दिये गये हैं ।

### सियालदा सेक्शन का विद्युतीकरण

५६. श्री त्रिदिब कुमार चौधरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताते की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वी रेलवे के सियालदा सेक्शन के विद्युतीकरण का लागोला तक, जो कि सियालदा से केवल २२८ किलोमीटर की दूरी पर हैं, विस्तार करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) यातायात आवश्यकताओं के अनुसार काशीनगर सिटी से आगे लागोला तक विद्युतीकरण करना आवश्यक नहीं समझा जाता ।

### Ticketless Travel

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

(a) whether it is a fact that the number of ticketless travellers on the trains have considerably increased ;



(b) if so, the number of ticketless persons during April, 1963 to December, 1963; and

(c) the total amount of money recovered from them, the number of persons convicted and of those who were let off?

**The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shah-nawaz Khan)** (a). There has been an increase in the number of passengers detected travelling without tickets during the period from 1-4-63 to 31-12-63 as compared to the corresponding period of the previous year, which is partly due to intensified checking arrangements and partly due to increase in traffic.

(b) and (c). A statement giving the information is attached. [*Placed in the Library. See No. L.T. 2253/64*]

### **Railway Line Between Church Gate and Grant Road Stations**

**58. Shri Onkar Lal Berwa :** Will the Minister of Railways be pleased to refer to the reply given to unstarred Question No.98 on the 19th November, 1963 and state :

(a) whether it is a fact that a scheme to lay a third railway line between Church Gate and Grant Road Railway Stations on Western Railway has been prepared ;

(b) if so, the amount proposed to be spent on it as also the amount required for acquisition of land for the purpose ; and

(c) when this work on the line likely to be started ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri S.V. Ramaswami) :** (a) to (c). with a view to meet the growing suburban traffic on the Western Railway, it is proposed to lay a third line and in later years also a fourth line between Church Gate and Grant Road. It has been decided to acquire about 6 acres of land required for this purpose at a cost of about Rs. 143 lakhs and this has been included in the Works programme for 1963-64. The acquisition of land is in progress. Construction of third line will be taken up after the land is acquired. No target date has been fixed for this work yet, as it will mostly depend on the progress made in land acquisition.

### **Majhola Halt Station**

**59. Shri Onkar Lal Berwa :**

Will the Minister of Railways be pleased to refer to reply given to Unstarred Question No. 1841 on the 17th December, 1963 and state when the question of shifting of Majhola halt level crossing between Chandausi and Bahjoi on Ali-garh Bareilly section from Gate No. 40 to Gate No. 41 is likely to be decided ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Railway (Shri S. V. Ramaswamy) :** The matter has been fully examined and it has been decided to retain the Majhola halt at its existing site.



## फ्रंटियर मेल का पटरी से उतर जाना

६०. { श्री अ० ना० विद्यालंकार :  
 श्री प्र० कु० घोष :  
 श्री यशपाल सिंह :  
 श्री कपूर सिंह :  
 श्री महेश्वर नायक :  
 श्री विश्वनाथ पाण्डेय :

क्या रेलवे मंत्री यह बताते की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई को जाने वाली फ्रंटियर मेल रेलगाड़ी ६ जनवरी, १९६४ को लगभग अर्धरात्रि के समय रतलाम के निकट पटरी से उतर गई थी ; और

(ख) दुर्घटना का कारण क्या था तथा इसमें जन-धन की कितनी हानि हुई ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, हां। ६ जनवरी, १९६४ को रात्रि के लगभग १० बजकर ५५ मिनट पर बम्बई जाने वाली ४-अप फ्रंटियर मेल गाड़ी पश्चिम रेलवे के अनास 'ए' केबिन और अनास स्टेशन के बीच पटरी से उतर गई थी।

(ख) रेलवे सुरक्षा अपर आयुक्त, बम्बई ने, जिन्होंने कि इस दुर्घटना की कानूनी जांच की थी, अपना प्रारम्भिक प्रतिवेदन पेश कर दिया है। उनकी अस्थायी उपत्तियां यह है कि किन्हीं अज्ञात व्यक्तियों द्वारा इरादातान की गई तोड़ फोड़ की कार्यवाही के परिणामस्वरूप रेलगाड़ी पटरी से उतर गई।

इस दुर्घटना के कारण कोई जन हानि नहीं हुई। रेलवे संपत्ति को जो क्षति पहुंची है उसका १४,५०० रुपये के लगभग होने का अनुमान लगाया गया है

## जगाधरी रेलवे कर्मशाला

६१. श्री अ० ना० विद्यालंकार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जगाधरी कर्मशाला तथा जगाधरी के बीच निःशुल्क यात्रा करने की जो रियायत रेलवे कर्मचारियों को विगत १२ वर्षों से मिली हुई थी उसे रेलवे प्रशासन ते हाल ही में हटा दिया है जिससे कि लगभग तीन हजार कर्मचारियों पर प्रभाव पड़ा है ;

(ख) क्या इस कारण कर्मचारियों में असंतोष फैला है और कर्मचारियों के संगठनों ने इस रियायत के फिर से दिये जाने के लिए अभ्यावेदन दिये हैं ;

(ग) क्या यह सच है कि रेलवे कालोनी में रहने के लिए अपर्याप्त व्यवस्था होने के कारण अधिकांश कार्यशाला कर्मचारी जगाधरी में रहते हैं ; और

(घ) क्या सरकार ने कर्मचारियों की मांगों की जांच की है और यदि हां, तो उन पर क्या निर्णय लिया गया है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) स्थिति निम्न प्रकार है :—

(१) १९५३ में, उत्तर रेलवे के महा प्रबन्धक ने कर्मशाला क्षेत्र तथा उसके समीपवर्ती क्षेत्र में रहने वाले कर्मचारियों (उनके परिवारों तथा रिश्तेदारों) को जगाधरी कर्मशाला स्टेशन और जगाधरी स्टेशन के बीच निःशुल्क यात्रा करने की सुविधा की अनुमति दी थी।

कर्मशाला क्षेत्र तथा उसके समीपवर्ती क्षेत्र में रहने वाले रेलवे कर्मचारियों को निशुल्क यात्रा करने की जो सुविधा मिली हुई थी उसे १ जनवरी, १९६४ से कम कर दिया गया है और अब प्रति सप्ताह रेलवे कर्मचारियों के परिवारों के एक सदस्य को जगाधरी कर्मशाला स्टेशन और जगाधरी स्टेशन के बीच निःशुल्क यात्रा करने के लिए एक पास दिया जाता है जिससे कि वे खरीदारी कर सकें।

(२) १९५३ से, जगाधरी नगर और यमुनानगर जिन दोनों के लिए ही जगाधरी स्टेशन लगता है, में रहने वाले कर्मशाला के कर्मचारियों को स्वयं अपने तथा अपने परिवारों के लिए जगाधरी स्टेशन और जगाधरी वर्कशाप स्टेशन के बीच निःशुल्क यात्रा करने की अनुमति दी हुई थी। क्योंकि जगाधरी नगर और यमुनानगर में रहने वाले कर्मचारियों के परिवारों को सामान खरीदने के लिए जगाधरी वर्कशाप स्टेशन क्षेत्र में नहीं जाना होता अतः निःशुल्क यात्रा करने के लिए उनको दी गई सुविधा १ जनवरी, १९६४ से हटा ली गई है। तथापि कर्मशालाओं में अपने कार्य पर जाने के लिए जगाधरी स्टेशन तथा जगाधरी कर्मशाला स्टेशन के बीच प्रतिदिन निःशुल्क यात्रा करने की सुविधा का स्वयं रेलवे कर्मचारी अब भी उपयोग कर रहे हैं।

(ख) जी, हां।

(ग) जी नहीं। कर्मशाला के ३,०५६ कर्मचारियों में से केवल ६५६ ही जगाधरी नगर तथा यमुनानगर में रह रहे हैं।

(घ) मांगों की जांच कर ली गई है। जगाधरी कर्मशाला क्षेत्र तथा उसके निकटवर्ती क्षेत्र में रहने वाले कर्मचारियों को खरीदारी करने के हेतु जगाधरी नगर जाने के लिए उनके परिवारों के एक सदस्य को निःशुल्क यात्रा करने के लिए प्रति सप्ताह एक पास दिये जाने की सुविधा की अनुमति दी गई है; इसके अतिरिक्त कर्मचारियों के बच्चों को प्रतिदिन स्कूल जाने के लिए निःशुल्क पास लेने का अधिकार है। जगाधरी नगर और यमुनानगर में रहने वाले रेलवे कर्मचारियों को कर्मशालाओं में अपने कार्य पर जाने के लिए कर्मचारी गाड़ियों और अन्य नाम-निर्देशित गाड़ियों द्वारा जगाधरी नगर और जगाधरी वर्कशाप स्टेशन के बीच प्रतिदिन निःशुल्क यात्रा करने की सुविधा प्राप्त है; इसके अतिरिक्त जब कभी आवश्यकता होती है तो कर्मचारियों और उनके परिवारों को मेडीकल पास भी दिये जाते हैं। आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए इन सुविधाओं को पर्याप्त समझा जाता है।

#### खाद्यान्नों की हानि

६२. श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गत तीन वर्ष में पूर्वी प्रदेश में केन्द्रीय सरकार के खाद्य भण्डारों में खाद्यान्नों को भारी हानि हुई है ;

(ख) ऐसी हानियों के कारण क्या हैं और कुल कितने रुपये की हानि हुई है; और

(ग) क्या इस प्रकार की हानियों के लिए उत्तरदायी व्यक्तियों के विरुद्ध कोई कार्यवाही की गई है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मन्त्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख) . पूर्वी प्रदेश के खाद्य भण्डारों में खाद्यान्नों को रखने में कुल मिला कर कोई हानि नहीं हुई है ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

### ढोरों के व्यापारियों पर हमला

६३. श्री च० का० भट्टाचार्य : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ढोरों के व्यापारियों के एक दल पर फुबुलिया और बेथुआदहरी स्टेशनों के बीच एक रेल गाड़ी में ६/१० जनवरी, १९६४ की रात्रि को हमला किया गया था ;

(ख) क्या ढोरों के दो व्यापारी मारे गये थे तथा चार घायल हुए थे और ढोरों के वे व्यापारी जो धन ले जा रहे थे वह लूट लिया गया था ; और

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

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, हां; कृष्ण नगर और धुबुलिया स्टेशनों के बीच ।

(ख) जी, हां ।

(ग) भारतीय दंड संहिता की धारा ३९६ के अधीन पुलिस ने एक मामला दर्ज कर लिया है । जिसकी अपराध सख्या न दिनांक १० जनवरी, १९६४ की है । अभी तक उन्होंने १८ व्यक्ति गिरफ्तार किये हैं और मामले की छानबीन हो रही है ।

### राष्ट्रीय राजपथ

६५. श्री बसुमतारी : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या वर्तमान आपात को ध्यान में रखते हुए जमद्वार (बंगाल की सीमा) से लेकर बिजनी (आसाम) तक एक दूसरा राष्ट्रीय राजपथ बनाने का कोई प्रस्ताव है, जो कि इस समय उत्तर सालमास से बदले गये राष्ट्रीय राज मार्ग को मिलायेगा ?

परिवहन मंत्रालय में परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : पश्चिमी बंगाल सीमा पर स्थित जमद्वार से लेकर आसाम में बिजनी तक राष्ट्रीय राजपथ की व्यवस्था करने का कोई प्रस्ताव नहीं है । तथापि जमद्वार के दक्षिण में लगभग १०-१२ मील लम्बी एक सड़क बनाने का विचार है जो कि पश्चिम बंगाल सीमा पर स्थित मालका को उत्तर सालमारा-अमिनगांव राष्ट्रीय राजपथ पर स्थित बिजनी से मिलायेगी । यह राज्य की एक सड़क होगी ।

### कोल्हापुर से रत्नगिरि तक रेलवे लाइन

६६. श्री नाथ पाई : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कोल्हापुर से रत्नगिरि तक, जिसका कि सीमा सभी मौसमों में काम आने व पत्तन के रूप में विकास किया जा रहा है, एक मीटर गेज लाइन बनाने के लिये महाराष्ट्र सरकार ने केन्द्रीय सरकार से प्रार्थना की है ;

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

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) राज्य सरकार ने इस प्रस्ताव को तृतीय पंचवर्षीय योजना की नई लाइनों के लिये की गई अपनी सिफारिशों में सम्मिलित किया है और इसे निम्न पूर्ववर्तिता प्रदान की है ।

(ख) तृतीय योजना के दौरान रेलवे के निर्माण कार्यक्रम में यह प्रस्ताव सम्मिलित नहीं है ।

### बम्बई गोआ राजमार्ग

६७. श्री नाथपाई : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई-गोआ राजमार्ग के कुछ हिस्सों पर सुधार कार्य निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार होता रहा है ;

(ख) कितनी सड़क पूरी हो गई है और अब तक कितना रुपया व्यय हुआ है ; और

(ग) लगभग किस समय तक यह कार्य पूरा हो जायेगा ?

परिवहन मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग) . जानकारी एकत्रित की जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

### दीव-पानवेल रेलवे लाइन

६८. श्री नाथ पाई : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दीव-पानवेल रेलवे लाइन पर अब तक क्या प्रगति हुई है ;

(ख) कितना धन व्यय हुआ है ; और

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

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) दीव-पानवेल लाइन दीव-पान-वेल-यूरान परियोजना का अंग है । दिसम्बर, १९६३ के अन्त तक इस सैक्शन पर कार्य की प्रगति लगभग ५७% है ।

(ख) दिसम्बर, १९६३ के अन्त तक लगभग एक करोड़ २६ लाख रुपया व्यय हुआ है ।

(ग) मई, १९६४ ।

### राष्ट्रीय नाविक कल्याण बोर्ड

६९. श्री कजरोलकर : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ११ जनवरी, १९६४ को मद्रास में राष्ट्रीय नाविक कल्याण बोर्ड की जो बैठक हुई थी उसमें क्या निर्णय लिये गए ;

(ख) जिस त्रिदलीय जीवन समिति को स्थापित करने का प्रस्ताव किया गया था क्या वह अपना प्रतिवेदन तीन महीने के अन्दर ही पेश कर देगी ; और

(ग) नाविकों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये सामाजिक सुरक्षा लाभ कहां तक परिवर्तित किए जायेंगे ?

परिवहन मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) ११ जनवरी, १९६४ को मद्रास में हुई राष्ट्रीय नाविक कल्याण बोर्ड की बैठक में जो निर्णय लिए गये थे वे एक विवरण में दिखाये गये हैं जो कि सभा-पटल पर रख दिया गया है । [पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी० २२५४/६४]

(ख) जहाजों के मालिकों, नाविकों और सरकार के प्रतिनिधियों की एक त्रिदलीय समिति स्थापित की गई थी और उससे प्रार्थना की गई थी कि वह अपना प्रतिवेदन १५ अप्रैल, १९६४ तक पेश कर दे । यह आशा की जाती है कि निर्धारित तिथि तक समिति अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर देगी ।

(ग) त्रिदलीय समिति के प्रतिवेदन के प्राप्त होने पर प्रश्न के इस पहलू की जांच की जायेगी ।

## माल के भाड़े की दरें

७०. श्री श्यामलाल सर्राफ : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि जब माल इकट्ठा या भाग में बूक किया जाता है और जब विभिन्न स्थानों को भेजा जाना होता है, तो माल पर रेलवे द्वारा जो भाड़ा लिया जाता है, उस की दरों में अन्तर होता है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : जी हां। थोड़े माल और गाड़ी भर माल के ले जाने के लिये साधारण प्रशल्क दरें भिन्न २ होती हैं। विभिन्न स्थानों के लिये दरें भी भिन्न होती हैं, क्योंकि भाड़ा दूरी के हिसाब से लिया जाता है।

## सुदूर पूर्व कृषि प्रसारण सम्बन्धी गोष्ठी

७१. { श्री दी० चं० शर्मा :  
श्री.भो० प्र० यादव :  
श्री बिशनचंद्र सेठ :  
श्री धवन :

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

(क) क्या किसानों को उनकी कृषि को सुधारने के लिये सूचना प्रसारित करने के लिये रेडियो के महत्व पर विचार किया गया है ; और

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

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख). किसानों को अपनी कृषि को सुधारने के लिये सूचना प्रसारित करने में रेडियो की उपयोगिता के सम्बन्ध में कोई वैज्ञानिक अध्ययन नहीं किया गया। तथापि, इस देश में अनुभव ने यह दर्शाया है कि किसानों के लिये ग्रामीण प्रसारण उनके दैनिक कृषि कार्य के लिये उनको बड़ा उपयोगी है।

उपयोगी कृषि कार्यक्रमों की आयोजना की जाती है और किसानों के लाभार्थ प्रतिदिन आकाशवाणी के सभी केन्द्रों से प्रसारित किये जाते हैं। रेडियो किसान संघों के सामुदायिक श्रवण और संगठन को भारत के सभी राज्यों के गांवों में प्रोत्साहन दिया जा रहा है और इस कार्य के लिये अपेक्षित सुविधायें प्रदान की जा रही हैं।

## सुपारी की खेती

७२. श्री हिम्मतीसहका : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय केन्द्रीय सुपारी समिति ने सुपारी की खेती की कोई विकास योजना बनाई है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

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

(ख) भारतीय केन्द्रीय सुपारी समिति, सुपारी उपजाने वाले राज्यों के सहयोग से, देश में, बीजों के वितरण, और सिंचाई सुविधाओं की व्यवस्था, पौधा संरक्षण उपायों तथा उर्वरकों आदि विविध उपायों के प्रयोग के द्वारा सुपारी की प्रति एकड़ उपज को बढ़ाने की एक योजना को कार्यान्वित कर रही है। देश में इस वस्तु का उत्पादन दूसरी योजना के अन्त में ६६.०३१ मीट्रिक टन के स्तर से तीसरी योजना के अन्त तक १०५५६६ मीट्रिक टन तक बढ़ाने का लक्ष्य बनाया गया है।

२. उपरोक्त कार्यक्रम के अतिरिक्त, समिति ने सुपारी के विकास के लिये अपने सीधे नियंत्रण के अधीन निम्न योजनायें आरम्भ की हैं :—

- (१) सहकारी विपणन योजना
- (२) सुपारी विकास के लिये प्रयत्न ।
- (३) इसके गवेषणा केन्द्रों से बढ़िया पौधों का वितरण :
- (४) उत्पादकों को सुपारी विकास के क्षेत्र में मंत्रणा देना :

### Robbery in Train

**73 Shri Vishwa Nath Pandey :** Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) Whether it is a fact that on the night of 7th/8th December 1963, a couple was robbed between Muhammadabad Gohna and Sathiaon stations in a passenger train going from Mau to Shahganj (N. E. R.); and
- (b) if so, the action being taken by Government in this regard ?

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

(b) Does not arise.

### नौवहन टन भार

**७४. श्री विश्वनाथ पाण्डेय :** क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड ने चौथी योजना के अन्तर्गत अर्जित करने के लिये यातायात तथा नौवहन टनभार की मात्रा का अनुमान लगाने के लिये एक समिति स्थापित की है ; और

(ख) यदि हां, तो समिति ने क्या सुझाव और सिफारिशों की हैं ?

**परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) जी हां ।

(ख) समिति की सिफारिशें अभी तक सरकार को प्राप्त नहीं हुई हैं ।

### उत्तर रेलवे के स्टेशनों पर दोहरे प्लेटफार्म

**७६. श्री दलजीत सिंह :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के विविध स्टेशनों पर दोहरे प्लेटफार्म बनाने के कुछ मामले लम्बित हैं ; और

(ख) यदि हां, तो १९६४-६५ में किन २ स्टेशनों पर दोहरे प्लेटफार्म बनाये जायेंगे ?

**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) :** (क) जी, नहीं । ऐसे कोई प्रस्ताव लम्बित नहीं हैं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

**पंजाब के डाक और तार कर्मचारियों के लिये क्वार्टर**

७७. श्री दलजीत सिंह : क्या डाक और तार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय पंजाब में काम करने वाले डाक व तार कर्मचारियों के लिये क्वार्टर बनाने की कितनी परियोजनाएँ चल रही हैं ; और

(ख) कब तक प्रस्तावित परियोजनाओं का काम पूरा हो जायगा ?

डाक और तार विभाग में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) और (ख). स्टाफ क्वार्टरों की २० इकाइयाँ पूरी होने वाली हैं। स्टाफ क्वार्टरों की २० इकाइयों का निर्माण शीघ्र ही आरम्भ कर दिया जायेगा।

**डाक और तार विभाग में प्रथम श्रेणी के पद**

७८. श्री दलजीत सिंह : क्या डाक और तार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दस वर्षों में, डाक व तार विभाग में, मंडलवार, प्रथम श्रेणी के कितने पदों पर नियुक्तियाँ की गईं; और

(ख) उनमें से कितने अफसर मंडलवार अनुसूचित जातियों एवं अनुसूचित आदिम जातियों के हैं ?

डाक और तार विभाग में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) और (ख). अनुमानतः प्रथम श्रेणी की सेवाओं की सीधी भरती से संबंधित है। डाक व तार विभाग में ऐसी सेवाओं/पदालियों/पदों पर भरती अखिल भारतीय आधार पर की जाती है, न कि मंडल के आधार पर। दिसम्बर १९६३ को समाप्त होने वाले गत दस वर्षों में, सीधी भरती के अभ्यंश के अन्तर्गत, डाक व तार विभाग की विभिन्न प्रथम श्रेणी सेवाओं/पदालियों/पदों पर २५१ अभ्यर्थी भरती किये गये थे, जिनमें से ८ व्यक्ति अनुसूचित जातियों के थे और २ व्यक्ति अनुसूचित आदिम जातियों के थे।

**उर्वरक**

७९. श्री दलजीत सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६३ में देश में बनाये गये उर्वरकों के फैक्टरी वार क्या दाम थे; और

(ख) १९६३ में विदेशों से मंगवाये गये उर्वरकों के दाम क्या थे ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख). जहाँ तक खाद्य तथा कृषि मंत्रालय के केन्द्रीय उर्वरक पुंज के द्वारा बेचे गये उर्वरकों का संबंध है, अपेक्षित सूचना देने वाला एक विवरण संलग्न है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० २२५५/६४]

**एयर इंडिया की इमारत**

८०. श्री बड़े : क्या परिवहन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एयर इंडिया, बम्बई स्थित सभी प्रशासी कार्यालयों को एक स्थान पर लाने के लिये एक इमारत बना रहा है;



- (ख) यदि हां, तो आरकिटैक्ट का क्या नाम है और क्या वह भारतीय है या विदेशी; और
- (ग) यदि वह विदेशी है, तो इस काम के लिये कुल कितनी विदेशी मूद्रा दी गई है और इमारत के निर्माण पर कितना व्यय होगा ?

परिवहन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) से (ग). एयर इंडिया कारपोरेशन का अपने स्टोर क्लियरिंग सैक्शन को छोड़ कर अपने प्रशासी कार्यालयों के लिए, १.५० करोड़ रुपये की अनुमानित लागत पर एक प्रशासी इमारत बनाने का विचार है। एक अमरीकी आरकिटैक्ट, ६०,००० डालर शुल्क पर, केन्द्रीय सरकार की अनुमति से, निगम के द्वारा नियुक्त किया गया था। निगम ने एक करार किया था जिसके द्वारा आरकिटैक्ट का शुल्क वहन की बिक्री के द्वारा दिया जायेगा।

निगम ने अपनी प्लान में संशोधन कर लिया है और उसका बड़ी इमारत बनाने का विचार है। अब समूचा मामला सरकार के विचाराधीन है।

### T. A. Examination

81. { **Shri Ram Sewak Yadav :**  
**Shri Bagri :**

Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) whether it is a fact that rules for promotion on the basis of examinations conducted for T.A. (L) and T. A. (H) were compulsory since 1950 ;
- (b) whether now promotion is made only on the basis of seniority and not on the basis of those examinations ; and
- (c) if so, the reasons therefor ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Shah Nawaz Khan) :** (a) Yes, Sir. These examinations have since been abolished.

(b) and (c). In view of abolition of T.A. (L) and T.A. (H) examinations as stated in (a) above, promotions to grades for which these examinations were compulsory, are now made on the basis of seniority-cum-suitability.

### धुलेश्वरी नदी में नौपरिवहन

८२. श्रीमती ज्योत्सना चन्दा : क्या परिवहन मंत्री १० दिसम्बर, १९६३ के तारांकित प्रश्न संख्या ४९७ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मिजो पहाड़ियों में धुलेश्वरी नदी को नौगम्य बनाने की आसाम सरकार द्वारा प्रस्तुत योजना पर इस बीच विचार कर लिया गया है;

(ख) यदि नहीं; तो इसके क्या कारण हैं; और

(ग) यदि इस पर विचार कर लिया गया है तो इसको कब से प्रभावी बनाया जायेगा ?

परिवहन मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग). मामला आसाम सरकार के परामर्श से विचाराधीन है।



## तिरुूर में रेलवे का ऊपरी पुल

८४. श्री कोया : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या केरल सरकार में तिरुूर(केरल) में रेलवे के ऊपरी पुल के निर्माण के व्यय का अपना भाग देना स्वीकार कर लिया है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी): जी हां। १९६४-६५ वर्ष में।

## श्रम सहकारी संस्थायें

८५. श्री पु० र० पटेल : क्या सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १ जनवरी, १९६४ को प्रत्येक राज्य में कितनी श्रम सहकारी संस्थाओं का पंजीयन किया गया है ;

(ख) क्या ऐसी श्रम सहकारी संस्थाएं भी हैं जो सहकारी संस्थाओं के श्रम सदस्यों के निवास स्थानों से पचास मील से भी अधिक दूरी पर काम कर रही हैं; और

(ग) यदि हां, तो श्रम सदस्यों को काम किस प्रकार मिलता है तथा सहकारिता के सिद्धांतों को किस प्रकार क्रियान्वित किया जाता है ?

†सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्यामधर मिश्र) : (क) ३०-६-६२ को निम्न रूप में देश में २८७२ श्रम सहकार समितियां थीं :

आन्ध्र प्रदेश . . . . .	२१७
आसाम . . . . .	३
बिहार . . . . .	३०
गुजरात . . . . .	२५५
जम्मू तथा काश्मीर . . . . .	१
केरल . . . . .	६६
मध्य प्रदेश . . . . .	७६
मद्रास . . . . .	४८
महाराष्ट्र . . . . .	४६५
मैसूर . . . . .	२४
उड़ीसा . . . . .	५४
पंजाब . . . . .	१०२५
राजस्थान . . . . .	४३६
उत्तर प्रदेश . . . . .	८१
पश्चिम बंगाल . . . . .	३
संघ राज्य-क्षेत्र . . . . .	७६
	-----
	२८७२
	-----

१-१-६४ के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं।

(ख) और (ग). मंत्रालय को ऐसी किसी समिति की जानकारी नहीं है जो सदस्यों के निवास स्थानों से ५० मील से भी अधिक दूर पर काम कर रही हो। श्रम सहकारी समितियां जन-तांत्रिक संस्थायें हैं। वे अपनी क्षमतानुसार तथा प्रबन्ध बोर्ड के निर्णयों के अनुसार काम करती हैं। सामान्यतः श्रम सहकार समितियां समितियों की उप-विधियों में परिभाषित क्षेत्रों में काम करती हैं।

#### कड़ी-बेचराजी-चाणसमा के बीच रेल गाड़ियां

८६. श्री पु० र० पटेल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कड़ी-बेचराजी-चाणसमा (रणुज) तथा चाणसमा-हरीज और मेहसाना-पाटन-काकोशी के बीच चलने वाली रेलगाड़ियों पर धीमी गति से चलाये जाने का प्रतिबन्ध लगा दिया गया है क्योंकि इस लाइन पर रेल की पट्टी तथा स्लीपर टूट-फूट गये हैं; और

(ख) यदि हां, तो रेल की पटरियों तथा स्लीपरों को कब तक बदलने का विचार है जिससे रफ्तार बढ़ सके ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) इस सैक्शन के कुछ भागों पर रफ्तार पर प्रतिबन्ध है।

(ख) चाणसमा-हरीज सैक्शन पर नवीकरण की स्वोक्ति दे दी गई है तथा आशा है कि काम १९६५ के अन्त तक पूरा हो जायेगा। कोरासनरोड-बेचराजी-चाणसमा-रणुज तथा मेहसाना-पाटन-काकोशी सैक्शनों पर नवीकरण चालू (तीसरी) योजना में शुरू किया जायेगा तथा आशा है कि १९६७ में पूरा हो जायेगा।

#### चारे के मूल्य

८७. श्री कर्णो सिंहजी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १३ दिसम्बर, १९६३ को हुई बैठक में किये गये निर्णय के अनुसार राजस्थान के अकालग्रस्त क्षेत्रों में चारे को ३ रुपये प्रति मन के भाव पर बेचना आरम्भ कर दिया गया है; और

(ख) यदि नहीं, तो ऐसा कब से कर दिया जायेगा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख). राजस्थान सरकार ने १३ जनवरी, १९६४ को राज्य के सभी जिलाधीशों को आदेश दिए हैं कि कमी वाले क्षेत्रों में चारा डिपो से चारा ३ रुपये प्रति मन सहायता प्राप्त भाव पर बेचा जायेगा। चारा डिपो की वास्तविक लागत तथा इसके ३ रुपये के विक्रय मूल्य का अन्तर सहायता के रूप में सरकार द्वारा सरकारी डिपो में पूरा किया जायेगा तथा पूर्तसंस्थाओं द्वारा चलाये गये डिपो में ५० प्रतिशत सरकार तथा ५० प्रतिशत संस्थाओं द्वारा पूरा किया जायेगा।

#### रेलवे दुर्घटनायें

८८. श्री द्वारका दास मंत्री : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या २२ दिसम्बर, १९६३ से अब तक की अवधि में भारत में कोई दुर्घटनायें हुई हैं ;

और

(ख) यदि हां, तो उसके ब्योरे क्या हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी): (क) और (ख). २२-१२-६३ से २१-१-६४ की अवधि में भारतीय रेलों पर रेलगाड़ी की टक्कर, रेलगाड़ी पटरी से उतर जाने, रेल गाड़ियों में अग्निकांड तथा रेल के फाटकों तथा सड़कों पर रेलगाड़ी के उतर जाने की १११ दुर्घटनायें हुई हैं। इन दुर्घटनाओं के ब्योरे नीचे दिए जाते हैं :—

दुर्घटनायें	संख्या
टक्कर	५
पटरी से उतर जाना	७७
रेलगाड़ियों में अग्निकांड	१५
सड़क पर तथा फाटकों पर रेलगाड़ी का उतर जाना	१४
	१११

### डांगुआ पोसी रेलवे कालोनी

८६. श्री ह० चं० सोय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सत्य है कि डांगुआ पोसी रेलवे कालोनी में दैनिक विपणन सुविधायें नहीं हैं ;  
और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). यद्यपि रेलवे कालोनी में विपणन सुविधायें नहीं हैं परन्तु रेलवे कालोनी के बाहर सप्ताह में दो बार बाजार लगता है। इस स्टेशन पर बाजार बनाने की व्यवस्था करने के बारे में विचार किया जा रहा है।

### कृषि उत्पादन

९०. { श्री ह० चं० सोय :  
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :

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

(क) क्या पूर्वी क्षेत्र में कृषि उत्पादन बढ़ाने के लिये हाल में ही वहां पर एक सम्मेलन किया गया था ;

(ख) यदि हां, तो क्या निर्णय किया गया तथा परिणाम निकाले गये ; और

(ग) उनको किस प्रकार क्रियान्वित किया जा रहा है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह): (क) जी हां। सम्मेलन कलक्ता में २३ और २४ जनवरी, १९६४ को हुआ था।

(ख) और (ग). सम्मेलन में लिये गये महत्वपूर्ण निर्णय तथा पूर्वी क्षेत्र में राज्य सरकारों द्वारा की जाने वाली कार्यवाही नीचे दी जाती है :—

१. राज्य, जिला, ब्लाक, तथा ग्राम स्तर पर प्रशासनिक समन्वय करने की आवश्यकता।

राज्य सरकारें राज्य में संबंधित विभागों के समन्वय करने के काम की देखभाल के लिये अधिकारों तथा कर्तव्यों वाला वरिष्ठ अधिकारी नियुक्त करने का विचार कर रही हैं तथा जिला, ब्लाक और ग्राम स्तर पर समन्वय का उपयुक्त प्रबन्ध करने के लिये स्थानीय दशा के अनुसार आवश्यक रूपभेद में उपयुक्त प्रबन्ध भी कर रही हैं।

२. इस क्षेत्र में विशेषतया चावल और जूट के सघन कृषि कार्यक्रम की क्रियान्विति।

राज्यों ने ऐसी योजनाओं को आरम्भ करना स्वीकार कर लिया है तथा यथा संभव कर्मचारियों में वृद्धि कर ली है। उन्होंने उर्वरक, कीटाणुनाशक दवाइयों, बीजों आदि का पर्याप्त संभरण करने के आवश्यक प्रबन्ध करना स्वीकार कर लिया है।

३. कृषि विकास, विशेषतया सघन कृषि जिलों में, के लिए ऋण का पर्याप्त उपबन्ध।

रिज़र्व बैंक ने इस शर्त पर उदारता दिखाना स्वीकार कर लिया है कि राज्य सरकारें राज्यों में विशेषतया केन्द्रीय सहकारी बैंकों तथा प्राइमरी सहकारी समितियों में उनके द्वारा बनाई गई पद्धतियों पर सहकारी ढांचे में फेर बदल करने का पूरा प्रयत्न करेंगी।

४. उपयुक्त सिंचाई क्षमता के उपयोग के लिये निधि के उपबन्ध की आवश्यकता।

सिंचाई परियोजनाओं के निर्माण के साथ साथ विकास कार्य को बढ़ाने के बारे में कृषि क्षेत्र में साथ साथ कार्यवाही करने के लिये यह सुझाव दिया गया है कि मुख्यशीर्ष 'कृषि कार्यक्रम' के अधीन नया शीर्ष 'सिंचाई परियोजनायें क्षेत्र कार्यक्रम' के अन्तर्गत पर्याप्त निधि की व्यवस्था हो। १९६४-६५ में वार्षिक योजना वार्ता में इस आवश्यकता पर ध्यान रखा गया था तथा विभिन्न राज्यों के लिये कुछ व्यय का सुझाव दिया गया था जिनका पुनरीक्षण व्योरेवार जांच के बाद आवश्यक होने पर किया जाना था।

५. कम से कम प्रति यूनिट ६ नया पैसा बिजली की दरों में कमी क्योंकि इनको कृषि कार्यों के लिये मितव्ययी समझा गया था।

राज्य सरकारों ने मामले पर विचार करना स्वीकार कर लिया है।

### महाराष्ट्र में रेलवे लाइनें

६१. श्री लोनीकर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र सरकार ने चौथी योजना में शामिल किए जाने के लिए (१) शीलापुर—मीर—औरंगाबाद (२) लाटूर—पारली—वैजनाथ, (३) आदिलाबाद—चांदा रेलवे लाइनों की सिफारिश की है ;

(ख) क्या सरकार जानती है कि मराठवाड़ा की जनता की यह मांग है कि मनमाड पुराना रेलवे लाइन को ब्राड गेज में बदल दिया जाये ; और

(ग) क्या सरकार का विचार इस पिछड़े क्षेत्र की मांगों पर तथा चौथी पंचवर्षीय योजना में इस क्षेत्र की रेलवे लाइनों को शामिल करने का विचार है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) महाराष्ट्र सरकार ने तीसरी पंचवर्षीय योजना में नई लाइनों के निर्माण के लिए अपनी सिफारिशों में इन प्रस्तावों को शामिल कर लिया था। चौथी योजना के लिए नई लाइनों के नये प्रस्ताव राज्य सरकारों से अभी नहीं मंगाये गये हैं।

(ख) जी हाँ।

(ग) चौथी योजना का ढांचा अभी पूरी तरह नहीं बनाया गया है तथा इसलिये अभी मामले में कुछ नहीं कहा जा सकता है।

### निधन संबंधी उल्लेख

(OBITUARY REFERENCE)

अध्यक्ष महोदय : मुझे सभा को सूचना देनी है कि श्री बी० एन० खड्केकर की, २६ दिसम्बर, १९६३ की, ६० वर्ष की आयु में, कोल्हापुर में मृत्यु हो गई। वर्ष १९४८-४९ में भारत की संविधान सभा के सदस्य रहे और १९५२ से १९५७ तक प्रथम लोक-सभा के सदस्य रहे।

हमें इस मित्र की मृत्यु से बड़ा दुख हुआ है।

अब सदस्य शोक प्रकट करने के लिये थोड़ा समय मौन खड़े रहें।

(इस के पश्चात् सदस्य थोड़ी देर के लिये मौन खड़े रहे )

(The Members then stood in silence for a short while)

### सदस्य की दोषसिद्धि

(CONVICTION OF MEMBER)

अध्यक्ष महोदय : मुझे सभा को सूचित करना है कि मुझे भोपाल के प्रथम श्रेणी के मजिस्ट्रेट तथा एडिशनल डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट (ज्यूडिशियल) से दिनांक ७ फरवरी, १९६४ का एक सन्देश मिला है, जिसमें यह बताया गया है कि ७ फरवरी, १९६४ को श्री होमी एफ० दाजी, सदस्य, लोक-सभा को भारतीय दण्ड संहिता की धारा १८८ के अन्तर्गत दोष-सिद्धि के पश्चात् पांच दिन की सादी कैद की सजा दी गई।

### स्थगन प्रस्तावों के बारे में

(Re : MOTIONS FOR ADJOURNMENT)

अध्यक्ष महोदय : मुझे बहुत से स्थगन प्रस्तावों, जिन में से कई प्रस्तावों की सूचना एक ही दल द्वारा दी गयी है, और ध्यान दिलाने वाले प्रस्तावों की सूचनायें प्राप्त हुई हैं।

वर्ष १९५० से, जब से नया संविधान लागू हुआ है, यह नियम रहा है कि राष्ट्रपति के अभिभाषण पर चर्चा के दौरान किसी स्थगन प्रस्ताव के लिये अनुमति नहीं दी जाती।

हमारे नियमों में दिया हुआ है कि केवल अभिभाषण में वर्णित विषयों पर ही चर्चा हो सकती है परन्तु हम ने यह प्रक्रिया कायम की है कि जिन विषयों का वर्णन अभिभाषण में नहीं भी पाया जाता उन पर भी चर्चा हो सकती है।

इन स्थगन प्रस्तावों एवं ध्यान दिलाने वाली सूचनाओं के साथ साथ अभिभाषण संबंधी ऐसे संशोधनों की सूचनायें भी प्राप्त हुई हैं जिन का विषय एक ही है, और कुछ सूचनायें तो एक ही सदस्य से प्राप्त हुई हैं।

इन परिस्थितियों में, सदस्य स्वयं महसूस करेंगे कि यदि एक ही विषय पर पहले चर्चा की अनुमति दे दी जाय और बाद में अभिभाषण पर चर्चा के समय फिर उसी विषय पर चर्चा हो तो एक ही विषय पर दो बार चर्चा हो जायगी। मेरा विचार यह है कि पहले राष्ट्रपति के अभिभाषण पर चर्चा हो जाय, और फिर यदि किसी विषय पर पर्याप्त रूप से चर्चा नहीं हुई तो हम देखेंगे.....

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : पाकिस्तान में बड़े पैमाने पर लोग मारे गये हैं  
.....

श्री प्र० कें० देव (कालाहांडी) : स्थगन प्रस्ताव एक निन्दा प्रस्ताव है।

अध्यक्ष महोदय : विरोधी पक्ष वाले सदैव ही दावा करते रहे हैं। यद्यपि यह कथन नियमों के अनुसार नहीं है फिर भी मैं उन के इस कथन का खंडन नहीं करना चाहता। परन्तु यदि विरोधी पक्ष वालों की बात मान ली जाय तो उस से उन्हीं को हानि होगी। मेरा उन से अनुरोध है कि आज मध्याह्न पश्चात् वह मेरे साथ बैठ कर इस बात का निर्णय करें कि इन परिस्थितियों में उन के अपने हित की बात क्या होगी। यदि वह आग्रह करते हैं तो शायद एक स्थगन प्रस्ताव के लिये अनुमति देने में मुझे आपत्ति नहीं होगी। परन्तु प्रत्येक दल को केवल एक स्थगन प्रस्ताव के लिये आग्रह करना होगा और फिर मैं देखूंगा कि वह नियमानुकूल है कि नहीं और उस के लिये मैं अनुमति दे सकता हूँ कि नहीं।

मेरा सभा से यही अनुरोध है, और शायद यह विरोधी पक्ष वालों के हित में भी होगा कि अभिभाषण पर पहले चर्चा हो जाय।

**Shri Brij Raj Singh (Bareilly)**: On a point of order, Sir. You have converted our Adjournment Motion into Calling Attention Motion and clubbed our names thereto. That shows you have realised the urgency of this matter. No doubt we will have an opportunity to take part in the discussion on the President's Address, but that won't be in the nature of censure, which happens to be our intention. Hence my submission, that our Adjournment Motion be allowed.

**Mr. Speaker** : Will the hon. member agree not to discuss this matter during discussion on the President's Address, if this Adjournment Motion is admitted and discussion held on it.

**Shri Brij Raj Singh** : We will certainly discuss it at that time, since it is our privilege.

**Mr. Speaker** : You are getting this privilege all right.

श्री प्र० कें० देव : एक औचित्य का प्रश्न। हम आपके इस विनिर्णय का स्वीकार करते हैं कि विभिन्न दलों के नेता आप से मिल कर स्थगन प्रस्ताव के विषय में किसी निश्चय पर पहुंचें। परन्तु उस से पहले ध्यान दिलाने वाले प्रस्ताव को नहीं लिया जाना चाहिए क्योंकि इस का विषय भी वही है, और इस पर चर्चा हो जाने से स्थगन प्रस्ताव की महत्ता कम हो जायगी।

अध्यक्ष महोदय : मैं सिद्धान्त के बारे में निर्णय करने के लिये स्थगन प्रस्तावों और ध्यान दिलाने वाले प्रस्तावों को एक साथ ले रहा हूँ।

श्री ही० ना० मुकुर्जी (कलकत्ता-मध्य) : यह इतना चर्चा की व्यवस्था संबंधी सुविधा का प्रश्न नहीं है जितना कि सभा में सदस्यों के अधिकारों का।

आप ने अध्यक्षपीठ के एक विनिर्णय की ओर निर्देश करते हुए बताया कि राष्ट्रपति के अभिभाषण में वर्णित किसी विषय पर स्थगन प्रस्ताव की अनुमति नहीं दी जा सकती। मेरा अनुरोध है कि इस निर्णय का हम दृढ़तापूर्वक पालन नहीं कर सकते, क्योंकि इस समय कुछ विशेष परिस्थितियाँ उत्पन्न हो गयी हैं। हमारे देश में और हमारे पड़ोसी देश में कुछ इस प्रकार की घटनाएँ हुई हैं जिन से उत्तेजित हो कर सभी विरोधी पक्ष के सदस्यों ने इन स्थगन प्रस्तावों पर हस्ताक्षर किये हैं।

स्थगन प्रस्ताव और राष्ट्रपति के अभिभाषण पर चर्चा में यह अन्तर है कि एक में हम किसी विषय विशेष पर चर्चा कर सकते हैं। परन्तु दूसरे में हम सरकार के प्रति निन्दा प्रकट कर सकते हैं। इसलिये, चर्चा के लिये, यह एक सुविधा मात्र का प्रश्न न हो कर एक सिद्धान्त का प्रश्न है। स्थगन प्रस्तावों की अवहेलना नहीं की जानी चाहिए क्योंकि यह सदस्यों का अधिकार है।

स्थगन प्रस्तावों को ध्यान दिलाने वाले प्रस्तावों में इस विचार से परिणत कर दिया जाता है कि हमें सचना चाहिए जो मिल जाती है। परन्तु केवल सूचना प्राप्त करने के लिये समाचार पत्र आदि बहुत से स्रोत हमारे पास हैं। चूँकि इस में एक सिद्धान्त का प्रश्न अन्तर्निहित है इसलिये स्थगन प्रस्ताव के लिये आप को अनुमति देनी चाहिए।

**श्री नि० चं० चटर्जी (बर्दवान) :** पूर्वी बंगाल में जो कुछ हुआ उस को देखते हुए और उस के परिणामस्वरूप जो घटनाएँ हुई उन को भी देखते हुए आप ने स्वयं इस अविलम्बनीय लोक महत्व का विषय माना है। प्रक्रिया नियमों के नियम ५८ में दी गयी सभी शर्तों को हम ने पूरा किया है। इसलिये सदस्यों के अधिकार की अवहेलना नहीं की जानी चाहिए। इसके अतिरिक्त, राष्ट्रपति के अभिभाषण पर सामान्य चर्चा भी खंड ६ के अन्तर्गत नहीं आती। इसलिये सदस्यों के अधिकार का सम्मान करते हुए इस स्थगन प्रस्ताव के लिये अनुमति दी जानी चाहिए।

**अध्यक्ष महोदय :** इस को अविलम्बनीय लोक महत्व का विषय समझते हुए ही मैंने ध्यान दिलाने वाले प्रस्ताव के लिये अनुमति दी है... (अन्तर्बाधायें)। ७ अगस्त, १९५९ को, जब श्री शिबबनलाल सक्सेना ने इस आशय का प्रस्ताव प्रस्तुत किया कि पाकिस्तान द्वारा हमारे राज्यक्षेत्र पर हमले के खतरे का सामना करने के लिये भारतीय नागरिकों को तैयार करने के लिये पर्याप्त कार्यवाही करने में सरकार की असफलता के बारे में चर्चा की जाय, तो उपाध्यक्ष महोदय ने प्रस्ताव को अस्वीकार करते हुए कहा था :

“अभी कल ही राष्ट्रपति ने सभा में अभिभाषण दिया है जिस पर चर्चा के लिये दो दिन नियत किये गये हैं, और यदि माननीय सदस्य चाहेंगे कि चर्चा के लिये एक दिन और मिले, उस पर भी सरकार सहमत हो जायेगी। सभा के पास काफी समय है और मैं समझता हूँ कि यह ऐसा विषय नहीं है जिसे स्थगन प्रस्ताव के रूप में सभा में पेश किया जाये।”

**श्री हरि विष्णु कामत (होशंगाबाद) :** क्या इस से यह स्पष्ट नहीं होता कि सदस्य उस विशेष मामले पर चर्चा के लिये एक दिन और नियत करने के लिये कह रहे थे, यानी राष्ट्रपति के अभिभाषण पर चर्चा से अलग।

**अध्यक्ष महोदय :** यदि सभा वैसा चाहती है तो मुझे इस में भी आपत्ति नहीं है।



**श्री नाथपाई (राजापुर) :** परन्तु स्थगन प्रस्ताव को ध्यान दिलाने वाले प्रस्ताव में क्यों परिणत किया जाता है।

**अध्यक्ष महोदय :** स्थगन प्रस्तावों की सूचनायें नियम १६३ के परन्तुक के अन्तर्गत ही जाती हैं। यदि एक मामले पर चर्चा के लिये उस से पहले कोई अवसर आना हो, तो अध्यक्ष उस मामले संबंधी स्थगन प्रस्ताव के लिये अनुमति देने से इन्कार कर सकता है। यह दिया हुआ है। मैं सदस्यों से पूछना चाहता हूँ कि इस से पहले हमारे लिये चर्चा के लिये कोई अवसर है अथवा नहीं।

**श्री नाथपाई :** उस प्रकार का अवसर नहीं जिस प्रकार हम चाहते हैं।

**अध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य बार बार एक ही बात पर आग्रह कर रहे हैं। इस विषय में नियम स्पष्ट हैं और अध्यक्ष का विनिर्णय भी स्पष्ट है। माननीय मंत्री ने पहले ही मुझे सूचित कर दिया है कि वह एक वक्तव्य देने वाले हैं।

यदि माननीय सदस्य चाहते हैं कि इस विषय पर चर्चा के लिये उसी वाद-विवाद के दौरान कोई समय नियत कर दिया जाय तो ऐसा किया जा सकता है, अन्यथा उन्हें २ १/२ घण्टे ही मिलेंगे। वह ३ अथवा ४ घण्टे तक भी ले सकते हैं।

**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बैरकपुर) :** सभा का यही मत है कि यह विषय अविलम्बनीय प्रकार का है और आप इस पर चर्चा के लिये ३,४ घण्टे अथवा एक दिन नियत करने के लिये तैयार भी हैं। मेरा अनुरोध है कि इस विषय के स्थगन प्रस्ताव के लिये अनुमति दे दी जाय, क्योंकि इस के द्वारा हम सरकार की निन्दा करना चाहते हैं।

**संसद्-कार्य मंत्री (श्री सत्य-नारायण सिंह) :** इसविषय पर चर्चा के लिये, कार्य मंत्रणा समिति के निर्णय पर, हम चार दिन नियत करने के बारे में विचार कर रहे हैं। परन्तु यदि वह अधिक समय चाहते हैं तो सरकार उस के लिये भी तैयार है।

**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :** हम चाहते हैं कि इस स्थगन प्रस्ताव के लिये अनुमति दी जाय।  
(अन्तर्बाधा)

**अध्यक्ष महोदय :** उपाध्यक्ष महोदय के विनिर्णय के होते हुए मैं इस के लिये अनुमति कैसे दे सकता हूँ। मैं एक विनिर्णय का उल्लंघन नहीं करूँगा। (अन्तर्बाधा)

**श्री स० मो० बनर्जी :** बहुत सी जानें चली गयी हैं और सम्पत्ति का भी नाश हुआ है, परन्तु हम इस बारे में केवल इस लिये चर्चा नहीं कर सकते, चूंकि उपाध्यक्ष महोदय ने कुछ कहा था।  
(अन्तर्बाधा)

**अध्यक्ष महोदय :** विनिर्णय चाहे उपाध्यक्ष महोदय अथवा अध्यक्ष द्वारा दिया गया हो, उस का सम्मान किा जाना चाहिये। (अन्तर्बाधा)

**श्री त्रिविध कुमार चौधरी (बरहामपुर) :** आप के द्वारा पढ़े गये विनिर्णय से जाहिर है कि एक विशेष अवसर पर, एक विशेष प्रस्ताव के लिये, उस समय उपाध्यक्ष महोदय ने अनुमति नहीं दी। परन्तु उस से एक सामान्य सिद्धांत नहीं बन जाता कि ऐसी परिस्थितियों में जैसी कि आज हैं, जब कि सारे देश में हलचल फैली हुई है, जब कि सारी सेना हरकत में आ गई है, तब हम सरकार की, उसकी असफलताओं और त्रुटियों के लिये, निन्दा नहीं कर सकते।

**अध्यक्ष महोदय :** मैं समझता हूँ कि इस विषय पर अग्रेतर चर्चा करना अनावश्यक है।



**श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) :** संसद-कार्य मंत्री इस विषय पर चर्चा के लिये एक दिन नियत करने को तैयार हैं। मेरा सुझाव है कि कल का सारा दिन इस के लिये नियत कर दिया जाय और राष्ट्रपति के अभिभाषण पर चर्चा उस के पश्चात् आरम्भ की जाय।

**श्री त्यागी (देहरादून) :** इतने महत्वपूर्ण विषय संबंधी स्थगन प्रस्ताव यदि अस्वीकृत हो जाता है तो इस का असर हमारी विदेश नीति और अन्य देशों के दृष्टिकोण पर भी पड़ेगा और यह बात भारत के हित में नहीं होगी। इसलिये मेरा अनुरोध है कि विरोधी पक्ष वाले सहयोग दें और कोई ऐसा ठोस सुझाव दिया जाय जो एकमत से स्वीकृत हो जाय।

**अध्यक्ष महोदय :** इस पर पहले ही २५ मिनट तक चर्चा हो चुकी है। अब मैं नहीं समझता कि इस पर कुछ और कहना बाकी है। विनिर्णय के बारे में किसी प्रकार की शंका प्रकट करना अनुचित है। विनिर्णय का हमें सम्मान करना चाहिए। इस प्रकार एक अन्य विनिर्णय भी उपाध्यक्ष महोदय का है।

**श्री नाथपाई :** इस बारे में विचार करना चाहिए कि वह विनिर्णय किस अवसर पर दिया गया था।

**अध्यक्ष महोदय :** निस्संदेह, मैं स्वीकार करता हूँ कि वर्तमान अवसर असाधारण प्रकार का है। परन्तु एक उचित प्रक्रिया का हमें त्याग नहीं करना चाहिए। मैं इस विनिर्णय से सहमत हूँ कि चर्चा के लिये यदि एक अवसर तुरन्त ही उपलब्ध हो तो स्थगन प्रस्ताव के लिये अनमति नहीं दी जानी चाहिये। यह एक स्पष्ट बात है और मैं इसी का पालन करूँगा। अब एक सुझाव यह भी दिया गया है इस विषय पर कल ही चर्चा हो जाय। मैं इस बात पर सहमत हूँ कि सब से पहले इसी विषय पर चर्चा हो और कि कल का सारा दिन इसी पर चर्चा हो। (**अन्तर्बाधाएं**) यह चर्चा श्री त्रिदिब कुमार चौधरी के निम्न संशोधन पर हो सकती है कि :—

‘प्रस्ताव के अन्त में यह और जोड़ दिया जाय :

“परन्तु खेद है कि पूर्वी पाकिस्तान में खुलना, नारायणगंज आदि स्थानों में जो अल्पसंख्यकों की तबाही की जा रही है उस का उचित निर्देश नहीं पाया जाता . . .”

**श्री बड़े :** हम चाहते हैं कि इस विषय पर चर्चा स्थगन प्रस्ताव के रूप में हो।

**अध्यक्ष महोदय :** यदि आप सन्तुष्ट न होने में दब हैं तो मुझे कुछ नहीं कहना है। परन्तु यह मैं कह ही चका हूँ कि मैं उसी विनिर्णय के अनसार कार्य करूँगा।

**Shri Brij Raj Singh :** But our submission is that if our Adjournment Motion is not allowed, that means our fundamental right of censuring the Government is denied to us.

**Mr. Speaker :** If you want to censure the Government then why don't you bring a censure motion during the debate on the Address itself.

**Shri Brij Raj Singh :** If it is taken up that way then it won't have the desired importance.

**श्री अ० क० गोपालन (कासरगोड़) :** यह एक अत्यावश्यक और गम्भीर विषय है जिस का संबंध लोगों के जीवन और सम्पत्ति से है इसलिये इसे किसी अन्य प्रकार से न ले कर स्थगन प्रस्ताव के रूप में ही लिया जाना चाहिये।

**अध्यक्ष महोदय :** मैं माननीय सदस्यों से अपील करता हूँ कि मैं निर्णय ले चुका हूँ कि इसे स्थगन प्रस्ताव के रूप में अनुमति नहीं दी जा सकती। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि मैं इस विनिर्णय को बदल नहीं सकता। सभी पक्षों के विचार सुन कर ही मैं ने यह प्रतिक्रिया बताई। हो सकता है कि सदस्य मुझ से सहमत न हों, परन्तु इस समय मेरा निर्णय यही है कि स्थगन प्रस्तावों के लिये अनुमति नहीं दी जा सकती।

**Shri Brij Raj Singh :** Because people have been massacred in East Pakistan, and Government have failed to fulfil the assurances of protection to the minority community there as a protest against it and also as a protest against your refusal to give us an opportunity of censuring the Government, we walk out of the House.

(इसके पश्चात् श्री बृजराज सिंह तथा कुछ अन्य माननीय सदस्य सदन से उठ कर बाहर चले गए।)

(*Shri Brij Raj Singh and some other hon. Members then left the House.*)

**श्री अ० क० गोपालन :** हम आप के निर्णय से सहमत नहीं हैं इसलिये हम भी सदन त्याग करते हैं।

**श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :** सरकार भारत में आये हुए अल्पसंख्यकों को संरक्षण देने में असफल रही है।

**श्री स० मो० बनर्जी :** सरकार असफल रही है . . . . .

(इसके पश्चात् श्री अ० क० गोपालन, श्रीमती रेणु चक्रवर्ती तथा श्री स० मो० बनर्जी सदन से उठ कर बाहर चले गए।)

(*Shri A. K. Gopalan, Shrimati Renu Chakravartty, Shri S. M. Banerjee and others then left the House.*)

**श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी :** इस विषय पर कल चर्चा होगी। प्रस्ताव कोई भी प्रस्तुत कर सकता है, उस पर संशोधन हम प्रस्तुत कर सकते हैं।

**अध्यक्ष महोदय :** ऐसा हम नहीं कर सकते। संशोधन पहले ही प्रस्तुत किये जा चुके हैं।

**श्री नाथपाई :** हम केवल यही समझ पाये हैं कि कल सारा दिन इस विषय पर चर्चा होगी इसलिये हम ने सदन का त्याग नहीं किया है। आप हमें बतायें कि चर्चा के लिये प्रस्ताव किस रूप में पेश किया जायेगा ?

**गृह-कार्य मंत्री (श्री नन्दा) :** मुझे खेद है कि कुछ सदस्यों ने सदन-त्याग किया है। यदि वह चाहते थे कि इस विषय पर पर्याप्त रूप से चर्चा हो तो मेरे वक्तव्य के बाद हो सकती थी। अध्यक्ष महोदय, यदि आप अनुमति दें तो मैं वक्तव्य दे दूंगा। और उसी पर चर्चा हो जायगी।

**अध्यक्ष महोदय :** माननीय मंत्री वक्तव्य देंगे और फिर कोई एक सदस्य इस बारे में सूचना दे सकता है कि उस पर चर्चा की जाय।

**श्री नन्दा :** मैं स्वयं ही इस बारे में प्रस्ताव प्रस्तुत करूंगा।

**श्री हरि विष्णु कामत :** गत सत्र में आप ने कहा था कि स्थगन प्रस्ताव के अतिरिक्त सरकार की निन्दा के लिये कोई अन्य उपबन्ध भी है। तो क्या आप कल इस आशय का प्रस्ताव प्रस्तुत करने की अनुमति देंगे ?

**अध्यक्ष महोदय :** वर्तमान परिस्थितियों में ऐसी अनुमति नहीं दी जायगी। पहले मैंने इस आशय की बात कही थी परन्तु किसी ने उसकी ओर ध्यान नहीं दिया।

सभा पटल पर रखे गए पत्र  
(PAPERS LAID ON THE TABLE)

**मोटर गाड़ी अधिनियम तथा वणिक् नौवहन (समुद्र सेवा में शिशिक्षुता) दूसरा संशोधन नियम के अन्तर्गत अधिसूचनाएं**

**परिवहन मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** मैं निम्नलिखित पत्रों की एक एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ:—

(१) मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३९ की धारा १३३ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिल्ली मोटर गाड़ी नियम, १९४० में कुछ संशोधन करने वाली निम्नलिखित अधिसूचनायें :

(क) दिनांक १७ अक्टूबर, १९६३ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ० १२/५४/६१-पी आर (टी)।

(ख) दिनांक १४ नवम्बर, १९६३ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ० १२/२२१/६२-पी आर (टी)। [पुस्तकालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल० टी० २२३४/६४।]

(२) वणिक् नौवहन अधिनियम, १९५८ की धारा ४५८ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिनांक ३० नवम्बर, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १८३८ में प्रकाशित वणिक् नौवहन (समुद्र सेवा में शिशिक्षुता) दूसरा संशोधन नियम, १९६३। [पुस्तकालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल० टी०—२२३५/६४।]

(३) यमुना नदी में मुलतानी घाट पर हुई दुर्घटना के बारे में जांच समिति का प्रतिवेदन। [पुस्तकालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल० टी०—२२३६/६४।]

**राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम (संशोधन) नियम**

**सामुदायिक विकास तथा सहकार मंत्री (श्री सू० कु० डे) :** मैं राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम अधिनियम, १९६२ की धारा २२ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिनांक २१ दसम्बर, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १९३३ में प्रकाशित राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम (संशोधन) नियम, १९६३ की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ। [पुस्तकालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल० टी०—२२३७/६४।]

भारतीय केन्द्रीय तिलहन समिति, भारतीय लाख उपकर समिति, भारतीय केन्द्रीय सुपारी समिति  
भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् तथा भारतीय केन्द्रीय नारियल समिति संबंधी  
लेखा परीक्षा प्रतिवेदन

खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्यमंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : मैं निम्नलिखित पत्रों की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (१) अत्यावश्यक पण्य अधिनियम, १९५५ की धारा ३ की उप-धारा (६) के अन्तर्गत दिनांक १४ दिसम्बर, १९६३ की अधिसूचना संख्या एस० ओ० ३४२८ में प्रकाशित उर्वरक (नियंत्रण) दूसरा संशोधन आदेश, १९६३ की एक प्रति। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०—२२३८/६४]
- (२) वर्ष १९६१-६२ के लिए भारतीय केन्द्रीय तिलहन समिति के लेखे संबंधी लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०—२२३९/६४।]
- (३) वर्ष १९६१-६२ के लिए भारतीय लाख उप-कर समिति के लेखे संबंधी लेखा परीक्षा प्रतिवेदन। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०—२२४०/६४।]
- (४) वर्ष १९६१-६२ के लिए भारतीय केन्द्रीय सुपारी समिति के लेखे संबंधी लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०—२२४१/६४।]
- (५) वर्ष १९६१-६२ के लिए भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के लेखे संबंधी लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०—२२४२/६४।]
- (६) वर्ष १९६१-६२ के लिए भारतीय केन्द्रीय नारियल समिति के लेखे संबंधी लेखा परीक्षा प्रतिवेदन। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०—२२४३/६४।]

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

(CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE)

पूर्वी पाकिस्तान में साम्प्रदायिक उपद्रव

श्री हेम बरुआ (गौहाटी) : मैं गृह-कार्य मंत्री का ध्यान निम्नलिखित अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर दिलाता हूँ और उन से अनुरोध करता हूँ कि वह इस बारे में एक वक्तव्य दें—

“पूर्वी पाकिस्तान में हुए साम्प्रदायिक उपद्रव जिनके फलस्वरूप अल्पसंख्यक समुदाय के जान और धन की भारी हानि हुई और वे बड़ी संख्या में भारत आये तथा उसके पश्चिम-पश्चिम पश्चिम बंगाल में उपद्रव हुए।

**गृह-कार्य मंत्री (श्री नन्दा) :** पूर्वी पाकिस्तान तथा पश्चिम बंगाल के कुछ मार्गों में गत कुछ सप्ताहों में दुखद घटनाएं हुईं जिन से संबंधित मुख्य तथ्य एक वक्तव्य में दिए गए हैं जो मैं सभा पटल पर रखता हूँ [पुस्तकालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० २२३३/६४]। इन में से कुछ का जिक्र मैं सभा में करूँगा। ३ जनवरी, १९६४ से पाकिस्तान के खुलना और जैसोर जिलों में साम्प्रदायिक उपद्रव आरम्भ हुए, जिनकी प्रतिक्रिया कलकत्ता, आदि स्थानों में हुई। पश्चिम बंगाल में तो स्थिति पर काबू पा लिया गया है परन्तु पूर्वी पाकिस्तान में उपद्रव जारी रहे।

पूर्वी पाकिस्तान में यह उपद्रव २७ दिसम्बर को हजरतबल के मकबरे में पवित्र बाल के चोरी हो जाने पर हुए। वह पवित्र बाल ४ जनवरी, १९६४ को मिल गया और राज्य के लोगों को यकीन हो गया कि वह वही पवित्र बाल है जो चोरी हुआ था। इस घटना से फायदा उठाकर पाकिस्तान द्वारा भारत विरोधी प्रचार किया गया जिस के परिणामस्वरूप पूर्वी पाकिस्तान में उपद्रव हुए। खुलना, दौलतपुर और खालिससुर में अल्पसंख्यकों की दूकानों और मकानों को लूटा गया और आग लगाई गई। यह उपद्रव अन्य स्थानों में भी फैले। गैर सरकारी सूत्रों के अनुसार २०० व्यक्ति मारे गए। इसके प्रतिक्रिया स्वरूप कलकत्ता में पहली घटना ६ जनवरी, १९६४ को हुई। कलकत्ता और आसपास के इलाकों में लूट मार और आग लगने की वारदातें हुईं। पश्चिम बंगाल की सरकार ने इन विद्रोहों पर नियंत्रण पाने के लिये सेना की सहायता ली।

केन्द्र की ओर से हर प्रकार से राज्य सरकार की सहायता की गयी। विस्थापित व्यक्तियों को उनके घरों में भेजने के लिये पश्चिम बंगाल दण्ड विधि संशोधन अध्यादेश तुरन्त लागू किया गया। इस संबंध में १५,००० व्यक्ति गिरफ्तार किए गए और ७,४०० व्यक्तियों के विरुद्ध मुकद्दमें चलाए गए। अच्छे साम्प्रदायिक संबंध स्थापित करने के उद्देश्य से कलकत्ता में नागरिक समितियाँ स्थापित की गयीं। स्वयं हिन्दुओं ने मुसलमानों की सहायता की। इसी प्रकार पूर्वी पाकिस्तान में मुसलमानों ने भी हिन्दुओं की सहायता की।

१३ जनवरी तक पश्चिम बंगाल में घटनाएं बहुत कम हो गयीं और १५ जनवरी तक स्थिति में पूर्णतया सुधार हो गया। २६ जनवरी तक कर्फ्यू हटा लिया गया और नियंत्रण सेना से पुलिसके हाथ में दे दिया गया। दोनों सम्प्रदायों के २०८ व्यक्ति मारे गए। पुलिस द्वारा कार्यवाही करने पर ५६ व्यक्ति मारे गए। दोनों समुदायों के ६२,००० व्यक्ति ऐसे हैं जिन के घर या तो बर्बाद हो गए या वह असुरक्षितता के कारण घर छोड़ आए, जिन में से ५६,००० अपने घरों को लौट गए। २४ परगना और नाडिया में लगभग ४०,००० व्यक्ति बेघर हो गए हैं। इन की पूरी सहायता दी गयी है और जो अन्य सहायता वांछनीय होगी वह भी दी जाएगी। ५,००० से कुछ अधिक लोग पूर्वी पाकिस्तान चले गए हैं।

इसके साथ ही साथ, भारत सरकार ने पश्चिम बंगाल सरकार से कहा है कि समाज विरोधी तत्वों पर नियंत्रण रखने और साम्प्रदायिक झगड़ों को न हो देने के लिए कड़ी सतर्कता बर्ती जाय और उपाय किए जायें।

इसके विपरीत पाकिस्तान सरकार अपने उत्तरदायित्व को निभाने में पूर्णतया असफल रही है और सारा दोष हमारे सर थोप रही है। वहाँ के प्रैस द्वारा भी अनुचित छद्म अपनाया गया और पश्चिम बंगाल की घटनाओं को बढ़ा चढ़ा कर बताया गया जिसके कारण ढाँका और नारायण-गंज में विद्रोह हुए। एक सप्ताह तक इन क्षेत्रों में अल्पसंख्यकों को जान और माल की हानि पहुँचाई जाती रही, यहाँ तक रायर बाजार और बघर बाजार गावों में अल्पसंख्यकों को पूर्णतया मिटा दिया

भया । पाकिस्तान के अनुसार वहां १५० से अधिक लोगों की मृत्यु नहीं हुई । गैर सरकारी सूत्रों के अनुसार १००० से अधिक व्यक्तियों की वहां मृत्यु हुई । ढाका और नारायणगंज में लगभग १ लाख व्यक्ति विस्थापित हो गए जिन में से, भूख आदि के कारण बहुत से व्यक्ति मर भी गए ।

भारत सरकार द्वारा इन घटनाओं की ओर ध्यान दिलाए जाने पर पाकिस्तान के राष्ट्रपति ने सुझाव दिया कि एक संयुक्त वक्तव्य द्वारा साम्प्रदायिक शांति के लिए अपील की जाय । उस वक्तव्य में यह भी कहा जाय कि दोनों सरकारें जनता में सुरक्षा की भावना पैदा करने के लिए कटिबद्ध हैं । भारत सरकार ने यह सुझाव दिया कि दोनों देशों के गृह मंत्रियों की, पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री तथा पूर्वी पाकिस्तान के राज्यपाल के सहित, बैठक हो ताकि दोनों देशों के लोगों को यकीन दिलाया जाए कि दोनों सरकारें अपने अपने राज्य क्षेत्रों में शांति बनाए रखना चाहती हैं । और लोगों में सामंजस्य पैदा करने के लिए इच्छुक हैं । पाकिस्तान द्वारा इस मानवीय रुख को अस्वीकार कर दिया गया । इस बीच पूर्वी पाकिस्तान से २५,००० से ऊपर लोग विद्रोहों का शिकार हो कर आसाम, त्रिपुरा और पश्चिम बंगाल आ गए ।

इतनी संख्या में वहां से लोगों का निकलना पाकिस्तान के अनुत्तरदायी दृष्टिकोण का नतीजा है । वह अल्पसंख्यकों में विश्वास की भावना उत्पन्न करने में सहायता नहीं करना चाहते । परन्तु हम इन लोगों के पुनर्वास की समस्या को राष्ट्रीय समस्या के तौर पर हल करना चाहते हैं । जो लोग पूर्वी पाकिस्तान से यहां आना चाहते हैं, उन्हें प्रव्रजन पत्र देने की शर्तों में ढील करने के लिए भी कहा गया है । पहले जिन वर्गों के लोगों को प्रव्रजन पत्र मिल सकते थे, उन के अतिरिक्त निम्न वर्गों के लोगों को भी प्रव्रजन पत्र देने के लिए कहा गया है ।

- (१) विवाह लायक आयु वाली लड़कियां और इस से थोड़ी कम आयु वाली लड़कियां आदि, आदि ;
- (२) लूट मार और आग से प्रभावित परिवार ;
- (३) छोटे छोटे व्यापारी जो रोजगार से वंचित हो गए हैं ;
- (४) उच्च उपायुक्त के स्वविवेक के मामले ।

प्रव्रजन पत्र जारी करने की प्रक्रिया में भी सरलता लाई गयी है । सरकार चाहती है कि जो लोग इधर आना चाहते हैं उन्हें कम से कम कठिनाई हो, और उन्हें पुनः बसाने के लिये योजना बनाई जाय । इस समस्या से उत्पन्न व्यावहारिक प्रश्नों पर विचार करने और प्रव्रजकों के लिए भूमि प्राप्त करने के लिये आंध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश, उड़ीसा और पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्रियों की बैठक ८ फरवरी, १९६४ को हुई । उन्होंने हमें आश्वासन दिया है कि प्रव्रजकों के लिये २ लाख एकड़ भूमि उपलब्ध की जाएगी । हम प्रयत्न करेंगे कि वह भूमि शीघ्र से शीघ्र अलाट कर दी जाए । इस बीच में पाकिस्तान पर जोर दिया जाता रहेगा कि वह अल्पसंख्यकों के प्रति अपने उत्तरदायित्वों को समझ और इस विषय को अन्तर्राष्ट्रीय सिद्धान्तों का पालन करे ।

**श्री हरि विष्णु कामत :** इस विषय पर कल चर्चा होगी । परन्तु यदि मंत्री महोदय अपने प्रस्ताव की सूचना आज नहीं देंगे तो हमें अपने स्थानापन्न प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए उचित समय नहीं मिलेगा ।

**अध्यक्ष महोदय :** वह अब प्रस्तुत कर रहे हैं ।

पूर्वी पाकिस्तान में साम्प्रदायिक उपद्रवों के बारे में प्रस्ताव  
(MOTION-RE : COMMUNAL DISTURBANCES IN EAST PAKISTAN)

गृह-कार्य मंत्री (श्री नन्दा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि पूर्वी पाकिस्तान में हुए साम्प्रदायिक उपद्रवों से, जिनके फलस्वरूप अल्पसंख्यक समुदाय के जन और धन की भारी हानि हुई और वे बड़ी संख्या में भारत आए तथा उनके परिणामस्वरूप पश्चिमी बंगाल में उपद्रव हुए, उत्पन्न स्थिति पर विचार किया जाए।”

श्री हेम बरुआ (गोहाटी) : क्या मैं एक प्रश्न पूछ सकता हूँ ?

श्री कपूर सिंह (लुधियाना) : हम कुछ तथ्यों के स्पष्टीकरण मात्र के लिये कुछ प्रश्न पूछना चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय : नियम १९७(२)के अन्तर्गत जब यह वक्तव्य दिया जाय तो उस समय कोई वाद-विवाद नहीं हो सकता, परन्तु हम ने एक प्रक्रिया स्थापित की है जिस के अनुसार मैं कुछ प्रश्नों के लिये अनुमति दे देता हूँ। अब चूँकि इस पर चर्चा हो रही है इसलिए प्रश्न नहीं पूछे जायेंगे।

श्री कपूर सिंह : हम केवल स्पष्टीकरण चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय : मैं केवल एक स्पष्टीकरण के लिए अनुमति दूंगा।

प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि पूर्वी पाकिस्तान में हुए साम्प्रदायिक उपद्रवों से, जिनके फलस्वरूप अल्प-संख्यक समुदाय के जन और धन की भारी हानि हुई और वे बड़ी संख्या में भारत आए तथा उसके परिणामस्वरूप पश्चिमी बंगाल में उपद्रव हुए, उत्पन्न स्थिति पर विचार किया जाए।”

श्री कपूर सिंह : माननीय मंत्री ने पश्चिम बंगाल के हिन्दुओं के आचरण की सराहना की है। वहाँ पर सिक्खों के आचरण के बारे में उन्हें क्या कहना है ?

श्री नन्दा : उन्होंने भी स्थिति सुधारने में काफी सहायता की।

श्री हेम बरुआ : नेहरू-लियाकत अली करार के अनुसार, क्या हमारे प्रतिनिधि जिन पाकिस्तानी क्षेत्रों में उपद्रव हुए वहाँ गए और क्या उन के प्रतिनिधि हमारे क्षेत्रों में आए ?

श्री नन्दा : मैं इस संबंध में सूचना कल दूंगा। मुझे अब वक्तव्य को राज्य सभा में पढ़ना है।

श्री हेम बरुआ : मंत्री महोदय मेरे प्रश्न का उत्तर दिए बिना बाहर चले गए हैं तो क्या यह सभा का अनादर नहीं है ?

अध्यक्ष महोदय : उन्होंने अभी मुझे कहा है कि चूँकि उन्हें राज्य सभा में इस वक्तव्य को पढ़ना है इसलिए मांगी गयी सूचना कल सुबह चर्चा आरम्भ होने से पूर्व ही वह दे देंगे।

श्री प्र०के० देव (कालाहांडी) : सभा के समक्ष दो प्रस्ताव हैं : एक धन्यवाद प्रस्ताव और दूसरा जो माननीय मंत्री ने प्रस्तुत किया है। क्या इन दोनों को एक साथ लिया जाएगा ?



अध्यक्ष महोदय : इस बात का निर्णय आपको करना है कि कौनसे प्रस्ताव पर चर्चा पहले हो। यदि विरोधी पक्ष वाले स्वयं सुझाव देते हैं तो इस प्रस्ताव पर पहले चर्चा हो सकती है।

श्री हरि विष्णु कामत (होशंगाबाद) : हमारा अनुरोध है कि आप स्थानापन्न प्रस्तावों को कल सुबह तक स्वीकार कर लें।

अध्यक्ष महोदय : ऐसा ही किया जाएगा।

### विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति (PRESIDENT'S ASSENT TO BILLS)

सचिव : मैं राष्ट्रपति की अनुमति-प्राप्त निम्नलिखित विधेयक सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (एक) संसद् की दोनों सभाओं द्वारा गत अधिवेशन में पारित किए गए और १६ दिसम्बर, १९६३ को सभा को दी गई अन्तिम सूचना के बाद राष्ट्रपति की अनुमति प्राप्त भारतीय प्रशुल्क (दूसरा संशोधन) विधेयक, १९६३।
- (दो) संसद् की दोनों सभाओं द्वारा गत अधिवेशन में पारित किए गए और १६ दिसम्बर, १९६३ को सभा को दी गई अन्तिम सूचना के बाद राष्ट्रपति की अनुमति प्राप्त निम्नलिखित बारह विधेयकों की, राज्य सभा के सचिव द्वारा विधिवत प्रमाणीकृत प्रतियाँ :
  - (१) सरकारी भूगृहादि (अनधिकृत रूप से कब्जा करने वालों का निष्कासन) संशोधन विधेयक, १९६३।
  - (२) वस्त्र समिति विधेयक, १९६३
  - (३) महाप्रशासक विधेयक, १९६३
  - (४) विशिष्ट सहायता विधेयक, १९६३
  - (५) अचल सम्पत्ति का अधिग्रहण तथा अर्जन (संशोधन) विधेयक, १९६३
  - (६) पूर्वी पंजाब वैद्य तथा हकीम (दिल्ली संशोधन) विधेयक, १९६३
  - (७) निवारक निरोध (जारी रखना) विधेयक, १९६३
  - (८) यूनिट ट्रस्ट आफ इण्डिया विधेयक, १९६३
  - (९) समवाय (संशोधन) विधेयक, १९६३
  - (१०) केन्द्रीय राजस्व बोर्ड विधेयक, १९६३
  - (११) बैंकिंग विधियाँ (विविध उपबन्ध) विधेयक, १९६३
  - (१२) दिल्ली विकास (संशोधन) विधेयक, १९६३

### अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेलवे), १९६३-६४ (SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) 1963-64)

रेलवे मंत्री (श्री दासप्पा) : मैं वर्ष १९६३-६४ के लिए आय-व्ययक (रेलवे) के संबंध में अनुदानों की अनुपूरक मांगों का एक विवरण प्रस्तुत करता हूँ।



## संविधान (सत्रहवां संशोधन) विधेयक, १९६३

[CONSTITUTION (SEVENTEENTH AMENDMENT BILL, 1963)]

संयुक्त समिति के प्रतिवेदन को उपस्थापित करने का समय बढ़ाया जाना

श्री कृष्णमूर्ति राव (शिमोगा) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि भारत के संविधान में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक संबंधी संयुक्त समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के लिये नियत समय को ३१ मार्च, १९६४ तक और बढ़ा दिया जाये।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि भारत के संविधान में अग्रेतर संशोधन करने वाले विधेयक संबंधी संयुक्त समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के लिये नियत समय को ३१ मार्च, १९६४ तक और बढ़ा दिया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

*The motion was adopted*

## रेलवे आय-व्ययक, १९६४-६५

(RAILWAY BUDGET, 1964-65)

रेलवे मंत्री (श्री दासप्पा) : अध्यक्ष महोदय, मैं १९६४-६५ का रेलवे बजट पेश करने के लिए खड़ा हूँ। रेल मंत्री का पद ग्रहण करने के बाद यह मेरा पहला बजट है।

२. प्रचलित प्रथा के अनुसार सबसे पहले मैं १९६२-६३ के वित्तीय परिणामों की रूप-रेखा बताऊंगा। यह सबसे बाद का वर्ष है जिसके सम्पूर्ण लेखे उपलब्ध हैं। २३.२० करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान की तुलना में शुद्ध बचत ४२.०६ करोड़ रुपये रही। बढ़ी हुई बचत की प्रायः पूरी रकम यातायात की प्राप्ति में वृद्धि के कारण है जो ५४६.६२ करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान की तुलना में ५६६.७६ करोड़ रुपये, अर्थात् १७ करोड़ रुपये अधिक रही। वर्ष के केवल अन्तिम तीन महीनों में माल यातायात की आमदनी १०१.७८ करोड़ रुपये रही जबकि पहले नौ महीनों में यह आमदनी २४७.७४ करोड़ रुपये थी। हर वर्ष के अन्तिम महीनों में माल यातायात की आमदनी में सामान्यतः जो वृद्धि होती है, उसके आधार पर संशोधित अनुमान में जितनी आमदनी प्रत्याशित थी, उसके अनुपात में यह वृद्धि बहुत अधिक रही।

साधारण संचालन व्यय ३६८.३८ करोड़ रुपये रहा, जो ३६३.१४ करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान से केवल ७६ लाख, अर्थात् लगभग  $\frac{1}{4}$  प्रतिशत कम रहा। राजस्व लेखे से किये गये निर्माण कार्यों का खर्च ११.७७ करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान से ८२ लाख रुपये कम रहा। कुछ दूसरे मदों में मामूली घट-बढ़ के साथ राजस्व लेखे के खर्च में कमी की वजह से भी इस वर्ष अधिक बचत हुई। रेलवे की व्याजदेय पूंजी पर ४.२५

प्रतिशत की दर से शुद्ध राजस्व लेखे से सामान्य राजस्व को लगभग ६६.७६ करोड़ रुपये लाभांश दिया गया। लाभांश की यह दर १९६१-६२ से पांच वर्षों के लिए रेलवे अभिसमय समिति, १९६० की सिफारिश पर नियत की गयी थी। उसके बाद १९६३-६४ से लाभांश की दर संसद् के अनुमोदन से बढ़ाकर ४.५० प्रतिशत कर दी गयी। लाभांश के अतिरिक्त सामान्य राजस्व को १२.५० करोड़ रुपये का भी भुगतान किया गया। यह रकम रेलवे अभिसमय समिति, १९६० की सिफारिश के अनुसार तीसरी पंचवर्षीय आयोजना की अवधि में हर साल यात्री किराया करके बदले राज्य सरकारों में वितरण के लिए दी जाती है। यात्री किराया कर १ अप्रैल, १९६१ से यात्री किराये में मिला दिया गया। इस भुगतान के बाद वर्ष में शुद्ध बचत ४२.०६ करोड़ रुपये रही। लगभग उन्नीस सौ करोड़ रुपये की व्याज-देय पूंजी पर बचत की यह रकम २.२२ प्रतिशत रही, जबकि १९६१-६२ में यह रकम १.५ प्रतिशत और १९६०-६१ में २.१ प्रतिशत थी।

३. चालू वर्ष में यातायात से कुल प्राप्ति का पूर्वानुमान इस समय ६२२.२२ करोड़ रुपये, अर्थात् ५९६.६६ करोड़ रुपये के बजट अनुमान से २२.५३ करोड़ रुपये अधिक है। फुटकर आमदनी में २.३८ करोड़ रुपये की वृद्धि और अर्वागत में ४ लाख रुपये की अधिक घट-बढ़ अथवा वर्ष के अन्त में वसूल होने वाली आमदनी को छोड़कर, आमदनी में अधिकांश वृद्धि यात्री और माल यातायात में होने की आशा है। बजट की तुलना में यात्री यातायात की आमदनी में ७.५३ करोड़ रुपये और माल यातायात की आमदनी में १२.६६ करोड़ रुपये वृद्धि का पूर्वानुमान है। रेल परिवहन की क्षमता में क्रमशः वृद्धि जारी है और यद्यपि कुछ मिलाकर माल यातायात की मांग इस बढ़ती हुई परिवहन क्षमता का पूरा-पूरा उपयोग नहीं कर सकी है, फिर भी बजट में सामान्य माल के यातायात का जो अनुमान लगाया गया था, उसकी तुलना में यातायात अधिक रहा। यातायात बढ़ जाने के फलस्वरूप माल यातायात की आमदनी में जो वृद्धि होगी, उससे न केवल बजट अनुमान के अनुसार निर्यात खनिज और इस्पात कारखानों के लिए कोयला और कच्चे माल की आमदनी में प्रत्याशित कमी पूरी हो जाने की आशा है, बल्कि कुछ बच भी जायेगा।

४. साधारण संचालन व्यय का संशोधित अनुमान शुद्ध ३९३.३४ करोड़ रुपये है जबकि बजट व्यवस्था ३७६.०४ करोड़ रुपये है। इसमें १४.३० करोड़ रुपये की वृद्धि मुख्य रूप से कुछ ऐसी स्थितियों के कारण है जिनका पूर्वानुमान १९६३-६४ के रेलवे बजट में नहीं लगाया जा सका था। बजट के बाद करों में व्यापक परिवर्तन (जिनमें डीजल तेल की कीमत में वृद्धि भी शामिल है) और बजट अनुमान की तुलना में कोयला और इस्पात जैसे नियंत्रित सामान की कीमतों के बढ़ जाने की वजह से चालू वर्ष में रेलों का संचालन-व्यय बजट व्यवस्था से लगभग ६ करोड़ रुपये बढ़ गया है। इसके अलावा कर्मचारियों के खर्च में ३.५ करोड़ रुपये वृद्धि की भी संभावना है। यह वृद्धि जालू वर्ष में केन्द्रीय सरकार के निम्न ग्रेड के कर्मचारियों के महंगाई भत्ते की दर में प्रस्तावित वृद्धि और कुछ शहरों में

१ जनवरी, १९६४ से कर्मचारियों के मकान भाड़ा और नगर प्रतिकर भत्ते में वृद्धि के कारण है। कुल साधारण संचालन-व्यय का लगभग ७५ प्रतिशत कर्मचारियों और ईंधन पर खर्च होता है। अतः माननीय सदस्य इस बात से सहमत होंगे कि इन दो मदों के खर्च में भारी वृद्धि के कारण बजट व्यवस्था की तुलना में संचालन-व्यय का बढ़ जाना अनिवार्य है। बजट की तुलना में संचालन-व्यय में शेष प्रत्याशित वृद्धि लगभग ४.८ करोड़ रुपये, अर्थात् ठीक १.२६ प्रतिशत है। इस वृद्धि में सबसे बाद की गणना के अनुसार कई अन्य मदों की लागत शामिल है जिनका बजट में ठीक-ठीक अनुमान या पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सका। संक्षेप में ये मद इस प्रकार हैं : १ दिसम्बर, १९६२ से निवृत्ति-आयु को ५५ से ५८ बढ़ा दिये जाने के कारण निवृत्ति-लाभों के अन्तर्गत व्यवस्था, बजट के बाद रात-ड्यूटी भत्ते के क्षेत्र का विस्तार, कर्मचारियों के मील-भत्ते और समयोपरि भत्ते की दर में वृद्धि और कुछ अराजपत्रित संवर्गों में के अनुपात में वृद्धि।

बजट की तुलना में साधारण संचालन-व्यय में कुल १४.३० करोड़ रुपये की शुद्ध वृद्धि यातायात से कुल प्राप्ति में प्रत्याशित २२.५३ करोड़ रुपये की वृद्धि से पूरी हो जाती है। इस प्रकार बजट अनुमान की तुलना में अधिक शुद्ध वृद्धि की आशा है। अतिरिक्त आवश्यक रकम के लिए अलग से पूरक मांगें पेश की जा रही हैं जो उन पूरक मांगों के अतिरिक्त हैं जिसकी स्वीकृति संसद ने अप्रैल, १९६३ में दी थी और जिनमें केवल कोयले की कीमत में १ मार्च, १९६३ और १ अप्रैल, १९६३ से उच्च वेतनक्रम लागू वृद्धि की व्यवस्था की गयी थी।

५. मूल्यह्रास निधि में राजस्व संचालन-व्यय से अंशदान का संशोधित अनुमान ८० करोड़ है। १९६३-६४ के बजट अनुमान में इतनी ही रकम की व्यवस्था की गयी है। विविध राजस्व व्यय के अन्तर्गत सामान्य घट-बढ़ और बढ़े हुए पूंजी परिव्यय के कारण सामान्य राजस्व को लाभांश में साधारण वृद्धि की व्यवस्था करने के बाद बचत का संशोधित अनुमान अब ३७.७५ करोड़ रुपये है जो ३१ करोड़ के बजट अनुमान से ६.७५ करोड़ रुपये अधिक है। इस निधि से किया जाने वाला खर्च धीरे-धीरे बढ़ रहा है, इसलिए १९६३-६४ के संशोधित अनुमान में ३७.७५ करोड़ रुपये की बचत इस बढ़ते हुए खर्च के लिए प्रायः पर्याप्त मात्रा होगी। माननीय सदस्य इस बात से सहमत होंगे कि बचत का निर्णय केवल बचत मात्र के आधार पर नहीं, बल्कि रेलों में लगी हुई वर्तमान पूंजी के संदर्भ में करना होगा। इस समय रेलों की व्याजदेय पूंजी बहुत बढ़ गयी है। यदि इसे दृष्टि में रख कर देखा जाय, तो १९६३-६४ में ३७.७५ करोड़ की संभावित बचत पहली आयोजना अवधि में लगभग १८ करोड़ रुपये की वार्षिक बचत के अनुरूप ही बैठती है।

६. चालू वर्ष में निर्माण, संयंत्र और मशीन तथा चल-स्टाक पर शुद्ध व्यय का संशोधित अनुमान ३५०.०० करोड़ रुपये रखा गया है जबकि बजट व्यवस्था ३२५ करोड़ रुपये है। अप्रैल, १९६३ और सितम्बर १९६३ में पूरक मांगों द्वारा २१ लाख रुपये की अल्पाधिक नाममात्र की अतिरिक्त व्यवस्था द्वारा परिशोधित बजट अनुमान की तुलना में 'पूंजी बजट' में

शुद्ध वृद्धि २४.६६ करोड़ रुपये है। इस बड़ी हुई कुल रकम के लिए अलग से पूरक मांगें पेश की जा रही हैं। ये राजस्व संचालन व्यय की उन पूरक मांगों के अलावा हैं, जिनका उल्लेख पहले किया गया है। जब वित्त मंत्रीलय की सलाह से ३२५.०० करोड़ रुपये का मूल बजट अनुमान तैयार किया गया था, तभी २४.७६ करोड़ रुपये की इस शुद्ध वृद्धि में से लगभग १० करोड़ की वृद्धि की सम्भावना दिखायी देती थी, लेकिन उस समय इसे इसलिए शामिल नहीं किया गया था कि बाद में रकम की वास्तविक आवश्यकता के अनुसार इसका नियमन कर लिया जायेगा। बाकी वृद्धि में से ८ करोड़ रुपये से कुछ अधिक रकम की अतिरिक्त व्यवस्था इसलिए करनी पड़ी क्योंकि विदेशों से मंगाये गये रेल इंजनों और रेलवे के दूसरे सामान पर सीमा-शुल्क और देशी सामान की खरीद पर केन्द्रीय विक्री कर बढ़ गया। इसके अलावा बजट के समय जो पूर्वानुमान लगाया था, उसकी तुलना में सीमेंट, इस्पात, ढलवां लोहे के स्लीपर, पहिये, टायर और धुरी, पहियों के सैट, पटरियां और फिश प्लेट जैसे उपकरणों की कीमत बढ़ गयी। कुल २४.७६ करोड़ की शुद्ध वृद्धि में से १० करोड़ और ८ करोड़ से कुछ अधिक के इन दो मर्दानों को निकाल देने के बाद ७ करोड़ रुपये से कुछ कम रकम बच जाती है। बजट में जो संभावना व्यक्त की गयी थी, उसकी तुलना में चालू वर्ष में अधिक सामान प्राप्त होगा और आयोजना के कामों को अधिक तेजी से पूरा किया जायेगा। इस ७ करोड़ रुपये की जरूरत इस बड़े हुए खर्च के लिए है। बजट अनुमान की तुलना में ६.७५ करोड़ रुपये की जो अधिक बचत की आशा है, उससे यह बड़ा हुआ खर्च पूरा किया जायेगा जो सात करोड़ रुपये से कुछ कम है।

७. मैं अब संक्षेप में तीसरी पंचवर्षीय आयोजना में रेलों द्वारा की गयी प्रगति का उल्लेख करूंगा। माननीय सदस्यों को याद होगा कि पिछले अधिवेशन में तीसरी आयोजना की मध्यावधि समीक्षा पर बहस के दौरान मेरे सहयोगी वित्त मंत्री ने रेलवे की स्थिति को संतोषजनक बताया था। मैं यहां फिर बताना चाहता हूं कि प्रारम्भिक माल यातायात १९५०-५१ के ६३० लाख मीट्रिक टन से बढ़कर १९५५-५६ में ११५६ लाख मीट्रिक टन और दूसरी आयोजना के अन्तिम वर्ष १९६०-६१ में १५६२ लाख मीट्रिक टन हो गया था। रेलों की महती प्रगति का सही अनुमान इस तथ्य से लगाया जा सकता है कि देश के विभाजन से पहले भारत की अविभाजित बृहत्तर रेलों ने दूसरे विश्वयुद्ध के अत्यधिक व्यस्त वर्षों में अधिक से अधिक प्रति वर्ष १०२० लाख मीट्रिक टन माल ढोया था, जबकि १९६०-६१ में १५६२ लाख मीट्रिक टन माल ढोया गया। पहली दो आयोजनाओं के दस वर्षों में मीट्रिक टन किलोमीटर के हिसाब से भाड़े वाले माल का यातायात लगभग दुगना हो गया। इस अवधि में यात्रियों की संख्या ३१०० लाख या २४ प्रतिशत बढ़ी है। यातायात में आगे उत्तरोत्तर वृद्धि रही है। दूसरी आयोजना की कुल अवधि में प्रारम्भिक माल यातायात में कुल ४०३ लाख मीट्रिक टन की वृद्धि हुई थी, जब कि चालू आयोजना के तीन वर्षों में ही माल यातायात में लगभग ३८० लाख मीट्रिक टन वृद्धि का अनुमान है। आपात काल में और उसके बाद प्रतिरक्षा सम्बन्धी यातायात के अलावा भारी मात्रा में माल ढोकर रेलों ने पिछले दो वर्षों में विशेष रूप से अच्छा काम किया है। आपात से सम्बन्धित यातायात मुख्यतः 'दूसरे कोचिंग' यातायात में शामिल किया जाता है। आज स्थिति यह है कि देश की विकासमान अर्थ-व्यवस्था के फलस्वरूप जितना माल ढोने को मिलता है, रेलें

उस पूरे माल को ढो रही हैं। दो साल पहले कोयले की ढुलाई के लिये रेलवे के माल डिब्बों की सप्लाई के बारे में कुछ चिन्ता थी, लेकिन अब माल डिब्बों की सप्लाई पूर्णरूप से पर्याप्त है और वास्तव में अब फालतू माल डिब्बे इस प्रतीक्षा में खड़े रहते हैं कि उनकी मांग कब की जाती है। १९६३-६४ में रेलें १९४० लाख मीट्रिक टन माल ढोने की आशा करती हैं और १९६४-६५ के अन्त तक माल यातायात बढ़कर २११० लाख मीट्रिक टन हो जाने की सम्भावना है। यातायात के वर्तमान रुख को देखते हुए इस्पात कारखानों, कोयले और सीमेंट से सम्बन्धित यातायात में कुछ कमी का अनुमान है। इसे ध्यान में रखकर आयोजना की मध्यावधि समीक्षा के अनुसार तीसरी आयोजना के अन्तिम वर्ष में कुल माल यातायात का अनुमान २४५० लाख मीट्रिक टन रखा गया है।

८. तीसरी आयोजना के पहले दो वर्षों में अनुपनगरीय यात्री यातायात में कुल ४ प्रतिशत से कम वृद्धि हुई है। आशा है कि तीसरी आयोजना के बाकी वर्षों में आयोजना के लक्ष्य के अनुरूप कुल मिलाकर यातायात में १५ प्रतिशत वृद्धि होगी। इन्हीं दो वर्षों में बम्बई, मद्रास और कलकत्ता के बिजली उपनगरीय खण्डों और अन्य उपनगरीय खण्डों में उपनगरीय यात्री यातायात में वृद्धि की दर लगभग १८ प्रतिशत रही। उपनगरीय यातायात की इस वृद्धि को गाड़ियों में यथासंभव अधिक डिब्बे लगाकर और उनकी आवृत्ति बढ़ाकर सम्हाला जा सकता रहा है। कलकत्ता क्षेत्र में सियालदह मण्डल के कुछ खण्डों पर अभी हाल में बिजली कर्षण शुरू किया गया है। इससे भी यात्री यातायात की स्थिति में उत्तरोत्तर सुधार होगा।

९. माननीया सदस्यों को याद होगा कि मेरे पूर्ववर्ती रेल मंत्री, सरदार स्वर्ण सिंह ने फरवरी १९६३ में अपने बजट भाषण में कहा था कि तीसरी आयोजना के लिये सरकार ने १४७० करोड़ रुपये का रेलवे कार्यक्रम अनुमोदित किया है। इस में ७ करोड़ रुपये की रकम और जोड़ दी गयी है जो इस्पात कारखानों में और निर्यात के उद्देश्य से लौह खनिज की ढुलाई की अतिरिक्त क्षमता पैदा करने के लिए है अभी हाल में माल यातायात की संभावनाओं के बारे में माध्यमिक समीक्षा से मालूम हुआ कि तीसरी आयोजना के अन्त में कुल २४५० लाख मीट्रिक टन यातायात में से सामान्य माल यातायात १०९८ लाख मीट्रिक टन तक पहुंच सकता है और इस प्रकार मूल लक्ष्य की तुलना में इस में १०० लाख मीट्रिक टन की वृद्धि होगी। लेकिन इस्पात, कोयला और सीमेंट उद्योगों में संभावित उत्पादन के अनुमान में संशोधन के कारण कम दूरी वाले यातायात की मात्रा में कुछ कमी की संभावना है। सामान्य माल यातायात अधिकतर लम्बी दूरी का यातायात होता है। इस में जो वृद्धि हुई है, उसे भी सम्हालने के लिये अतिरिक्त चल-स्टाक की जरूरत है जिसकी लागत के लिए ४५ करोड़ रुपये का अतिरिक्त परिव्यय स्वीकृत किया गया है। असम और उत्तरी बंगाल में सामरिक महत्व की लाइनों की लागत के लिए ५९ करोड़ रुपयों को शामिल कर के इस समय रेलों के लिए कुल अनुमोदित परिव्यय १५८१ करोड़ रुपये होता है। वास्तव में, करों में परिवर्तन के प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष प्रभाव के कारण लागतों में जो वृद्धि हुई है, उसे पूरा करने के लिये इस परिव्यय को कुछ और बढ़ाने की आवश्यकता हो सकती है। इस अवसर पर मैं परिचालन कुशलता



और विशेष रूप से चल स्टाक के उपयोग में उस महत्वपूर्ण सुधार का उल्लेख करना चाहता हूँ जिसकी वजह से पूंजीगत खर्च में वृद्धि बहुत कुछ रोकी जा सकी है। पिछले बारह वर्षों में इस दिशा में जो सुधार हुआ है, उसकी वजह से चल स्टाक और दूसरे उपस्करों की वृद्धि का नियंत्रित करके यातयात में वृद्धि के अनुपात से बहुत कम रखा जा सका है और पूंजीगत खर्च में महत्वपूर्ण बचत की जा सकी है जो अन्यथा आवश्यक होता। रेलों के कार्य के इस पहलू का विवेचन परिचालन कार्य की समीक्षा के नवीनतम अंक में किया गया है। यह पुस्तिका अन्य बजट प्रलेखों के साथ माननीय सदस्यों को दी जा रही है।

१०. कुल १५८१ करोड़ रुपये के अनुमोदित परिव्यय में से मार्च, १९६४ तक तीन वर्षों में रेलें अनुमानतः ६०० करोड़ रुपये का उपयोग कर लेंगी। आशा है कि तीसरी आयोजना में रेलों के लिए कुल जितनी रकम नियत है, उस कुल रकम का उपयोग आयोजना के अन्त तक कर लिया जायेगा। इसमें वह अतिरिक्त रकम भी शामिल है जो इसके बाद दी जाये। खर्च का यह तर्कसंगत अनुमान है, और आयोजना के कामों की वर्तमान गति के आधार पर लगाया गया जिनकी मंजूरी दी जा चुकी है, जिनकी प्रगति जारी है। वर्तमान संकेतों के अनुसार तीसरी आयोजना के विकास कार्यक्रम की लागत का एक तिहावा रेलें अपने निजी साधनों से पूरा करने की आशा करती हैं। इसमें मूल्य ह्रास के लिये नियत वार्षिक रकम भी शामिल है। विदेशी विनिमय के खर्च का अनुमान इस समय २८३ करोड़ रुपये है जिसमें से करीब २०० करोड़ रुपये का प्रबन्ध कर लिया गया है। इसमें कुल ४८.७ करोड़ रुपये का कर्ज भी शामिल है जो बजट के बाद भारतीय रेलों के लिए अन्तर्राष्ट्रीय विकास संघ विश्व बैंक की सम्बद्ध संस्था, अन्तर्राष्ट्रीय विकास के लिए संयुक्त राज्य अमेरिका की एजेन्सी और संयुक्त राज्य आयात-निर्यात बैंक से लिया गया। आशा है कि बाकी विदेशी विनिमय का प्रबन्ध अगले दो वर्षों में कर लिया जायेगा। इस बाकी रकम की जरूरत इन चीजों के आयात के लिए है : डीजल और बिजली रेल इंजन के निर्माण के लिए पुर्जे, बिजली गाड़ी के डिब्बे, बिजली सिगनल, बिजली गाड़ी के सवारी डिब्बे, बिजली कर्षण के लिए ऊपरी उपस्कर, माल डिब्बे के पुर्जे और कुछ दूसरे सामान।

११. तीसरी आयोजना अवधि में देश के विभिन्न भागों में नयी लाइनों के निर्माण कार्यक्रम पर बराबर विचार होता रहा है। इस समय असम और उत्तरी बंगाल की लाइनों और लोहा खनिज के निर्यात के लिए आवश्यक लाइनों को अग्रता के आधार पर निर्धारित समय के अन्दर पूरा करना है। रंगपाड़ा नार्थ-लखीमपुर मीटर लाइन को मुरकांग सेलेक तक बढ़ाने का काम पहली श्रेणी की लाइनों में आता है। आपात के कारण १९६२-६३ में इस लाइन के निर्माण की प्रगति में कुछ रुकावट आगयी। इस पर फिर काम शुरू कर दिया गया है। सिलीगुड़ी तक बनायी गयी बड़ी लाइन (२६६ किलोमीटर या १६५ मील) यातायात के लिए खोल दी गयी है। इसी बड़ी लाइन को पूर्व की ओर असम में जोगीघोपा तक बढ़ाने का काम भी ऊपर बताया गयी पहली श्रेणी की लाइनों में आता है। आपात के बाद सिलीगुड़ी से पूर्व इस बड़ी लाइन के विस्तार का विशेष महत्व है। इस पर पूरी तेजी के साथ काम हो रहा है।

फरक्का और खजूरिया घाट के बीच गंगा पर फेरी व्यवस्था की क्षमता बढ़ाने के लिए आवश्यक काम भी शुरू कर दिये गये हैं। दूसरे वर्ग की लाइनों अर्थात् लोह खनिज के निर्यात के लिए अपेक्षित लाइनों की स्थिति यह है कि बेलाडिल्ला से कोट्टवलासा तक मुख्य निर्माण कार्य की प्रगति निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार हो रही है। इसी उद्देश्य से हासपेट और गुन्तकल्लु के बीच वर्तमान मीटर लाइन के साथ बड़ी लाइन का निर्माण कार्य भी आगे बढ़ रहा है।

तीसरी आयोजना की जो नई लाइनें पिछले वर्ष बनायी जा रही हैं, उनमें से विरुदनगर-मानमदुरै लाइन अरुप्पुकोटाई तक और हतिया-नवागांव लाइन भी इस वर्ष यातायात के लिए खोल दी गयी है। कलकालीघाट-धर्मनगर लाइन यातायात के लिए शीघ्र खोल दिये जाने की आशा है। निर्यात खनिज ढोने के लिए बनायी गयी तीन प्रमुख लाइनें—सम्बलपुर-टिटलागढ़ और विमलगढ़-किरिबुरु लाइनें—और देश के उत्तरी और पश्चिमी भागों में कोयला ले जाने के लिये बनायी गयी रावर्टसगंज-गढ़वा रोड लाइन का निर्माण पूरा हो गया और ये लाइनें यातायात के लिए खोल दी गयीं।

सेलम-बेंगलूर लाइन दोनों तरफ से बनायी जा रही है और इसके निर्माण में काफी प्रगति हुई है। मैसूर राज्य के चित्तलदुर्ग, चिकनथकनहल्ली और केम्पनगुडी क्षेत्रों से लोह खनिज के निर्यात की सुविधा के लिए हसन-मंगलुरु लाइन का निर्माण भी तीसरी आयोजना में शामिल कर लिया गया है। इस लाइन के निर्माण के प्रथम चरण के रूप में वर्तमान मंगलुरु रेलवे स्टेशन से मनमबर में प्रस्तावित बन्दरगाह तक मिली-जुली बड़ी और मीटर लाइन बनाने की मंजूरी दी गयी है।

पूना-मिरज मीटर लाइन खण्ड (२६१ किलोमीटर या १६२ मील) को बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का काम हाथ में लिया गया है। यह बड़ी लाइन उस क्षेत्र की यातायात-संबंधी बड़ी हुई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बनायी जा रही है। पिछला रेलवे बजट पेश करने के बाद मर्मगाओ बन्दरगाह के विकास से संबंधित आवश्यकताओं पर कुछ विचार किया गया है। यदि मर्मगाओ बन्दरगाह से एक बड़ी लाइन प्रस्तावित मिरज-पूना बड़ी लाइन से मिला दी जाय, तो उससे पूना के रास्ते देश के उत्तरी भागों में विदेशों से मंगाये अनाज के भेजने में सुविधा होगी। इसी तरह का एक प्रस्ताव यह है कि हासपेट-लॉन्डा मीटर लाइन के बदले मर्मगाओ बन्दरगाह तक बड़ी लाइन बनायी जाय। यह प्रस्ताव इस बात पर निर्भर है कि इस समय गोवा क्षेत्र से जितना खनिज निर्यात होता है, उसके अलावा हासपेट-वेल्लारी क्षेत्र से पर्याप्त मात्रा में खनिज निर्यात के लिए मिलेगा या नहीं।

जैसा कि मार्च, १९६३ में रेलवे बजट पर आम बहस के दौरान मेरे पूर्ववर्ती रेल मंत्री, सरदार स्वर्ण सिंह ने बताया था, इस समय उपलब्ध साधनों के देखते हुए सभी या बहुत बड़े पैमाने पर भी छोटी या मीटर लाइनों को बड़ी लाइन में बदलना संभव नहीं है चाहे ऐसा करना कितना ही वांछनीय क्यों न हो। समय-समय पर हर एक क्षेत्र की यातायात-संबंधी आवश्यकताओं के अनुसार यह काम केवल, अलग अलग चरणों में पूरा किया जा सकता है।

लाइन-क्षमता बढ़ाने, ढांचे बदलने, लाइनों पर दोहरी पटरी बिछाने और रेलपथ के नवीकरण के जो काम रेलवे विकास कार्यक्रम में शामिल हैं, उन सभी कामों की प्रगति अच्छी है। चालू आयोजना की शेष अवधि में पहले की अपेक्षा और अधिक यातायात का लक्ष्य रखा गया है। रेलें अब इस बात का विश्वास कर सकती हैं कि इसी भारी यातायात को वे सम्हाल लेंगी।

१२. माननीय सदस्य जानते हैं कि तेजी से बढ़ते हुए माल और यात्री यातायात को कारगर ढंग से सम्हालने के उद्देश्य से रेलों कर्षण और चल स्टॉक में आधुनिक सुधार करने की दिशा में क्या प्रयास कर रही हैं। जिन खण्डों में यातायात बहुत अधिक है, उनमें से कुछ चुने हुए खण्डों में भाप रेल इंजन की जगह उत्तरोत्तर डीजल या बिजली रेल इंजनों से गाड़ियां चलायी जा रही हैं। आयोजना के पहले दो वर्षों में ८६७ मार्ग किलोमीटर लाइन पर बिजली लगाने का काम पूरा कर लिया गया है। दूसरी आयोजना के आरम्भ से लेकर अब तक भारतीय रेलों में जितने मार्ग किलोमीटर में बिजली लगायी गयी है, उनकी संख्या बढ़ कर १४६३ हो गयी है। आशा है कि दूसरी आयोजना की बची हुई लाइनों और तीसरी आयोजना की लाइनों पर बिजली लगाने का अधिकतर काम इस आयोजना के अन्त तक पूरा कर लिया जायेगा। इनके लिए पर्याप्त बिजली सप्लाई की व्यवस्था कर ली गयी है। खास तौर पर विदेशी विनिमय बचाने के उद्देश्य से बिजली लगाने के कार्यक्रम में कुछ परिवर्तन किया गया है जिसकी वजह से केवल दो खण्डों पर बिजली लगाने का काम चौथी आयोजना के लिए छोड़ दिया जायेगा और उसी आयोजना के शुरू में पूरा किया जायेगा। ये दोनों खण्ड हैं दक्षिण-पूर्व रेलवे का हावड़ा-खड़गपुर खण्ड और मध्य रेलवे का नन्दगांव-भुसावल खण्ड। भारतीय रेलों के सभी आमानों के डीजल रेल इंजनों की संख्या ३१ मार्च, १९५९ को १७१ यूनिट थी जो इस समय बढ़ कर ४५४ यूनिट हो गयी है। इसी अवधि में बिजली रेल इंजनों की संख्या ९२ से बढ़ कर २४० हो गयी। यह कुछ सन्तोष की बात है कि इस समय आधुनिक ढंग के डीजल और बिजली रेल इंजनों की संख्या कम होने के बावजूद १९६२-६३ में बड़ी लाइन पर शुद्ध टन मील यातायात का कुल २१ प्रतिशत इन रेल इंजनों से ढोया गया। चालू वर्ष में यह प्रतिशत बढ़ गया है। जब डीजल और बिजली के रेल इंजन देश में तैयार होने लगेंगे, तो विशाल भारतीय रेल प्रणाली में डीजल और बिजली कर्षण की गति और बढ़ जायेगी।

१३. अब तीसरी आयोजना के अन्त में यातायात का जो अनुमान लगाया जा रहा है, उसके लिए पर्याप्त सवारों और माल डिब्बे मिलने की आशा है। माल डिब्बे तैयार करने की देशी क्षमता बराबर बढ़ रही है। १९५०-५१ में प्रति वर्ष ३७०० यूनिट माल डिब्बे (चौपहिये डिब्बों के हिसाब से) तैयार करने की क्षमता थी जो बढ़ कर १९६०-६१ में १२,०००, १९६१-६२ में १९,००० और १९६२-६३ में २६,००० हो गयी। इस समय प्रतिमास लगभग ३,००० माल डिब्बे तैयार किए जा रहे हैं और १९६४-६५ में ४०,००० माल डिब्बे तैयार करने का लक्ष्य रखा गया है।

१४. माननीय सदस्य जानना चाहेंगे कि १९६२-६३ में रेलों ने १७८८ लाख मीट्रिक टन माल ढोया जबकि १९६१-६२ में १६०५ लाख मीट्रिक टन माल ढोया गया था, इस प्रकार १९६१-६२ की तुलना में माल यातायात १८३ लाख मीट्रिक टन अधिक रहा। १९६२-६३ के लिए १५२४ लाख मीट्रिक टन माल की ढुलाई का लक्ष्य रखा गया था। यातायात में वास्तविक वृद्धि



इस लक्ष्य से ३० लाख मीट्रिक टन अधिक है और अब तक किसी एक वर्ष की तुलना में आश्चर्यजनक रेकार्ड है। वर्तमान संकेतों के अनुसार चालू वर्ष में रेलें कुल १५० लाख मीट्रिक टन अतिरिक्त माल ढोने की आशा करती हैं जब कि माल यातायात में १७० लाख मीट्रिक टन वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। कोयले की ढुलाई के लिए रेल परिवहन की मांग में कमी के कारण कोयला यातायात में अब लगभग ४० लाख मीट्रिक टन वृद्धि की आशा है जब कि इससे पहले इसमें ६५ लाख मीट्रिक टन की वृद्धि का अनुमान था। इस प्रकार कोयला यातायात की वृद्धि में ५५ लाख मीट्रिक टन की कमी होगी, यद्यपि संभावित उत्पादन और परिवहन क्षमता की उपलब्धि पूर्व अनुमान के अनुरूप है। निर्यात खनिज के लदान में अब ५ लाख मीट्रिक टन वृद्धि की आशा है जब कि इससे पहले इसमें १० लाख मीट्रिक टन वृद्धि का अनुमान लगाया गया था। कोयले को छोड़ कर इस्पात कारखानों के लिए कच्चे माल की ढुलाई की स्थिति यह है कि १५० लाख मीट्रिक टन की प्रत्याशित वृद्धि की तुलना में उनकी कुल वास्तविक मांग अब १० लाख मीट्रिक टन कम होगी।

१५. अभी मैंने जिस वर्ग के यातायात का जिक्र किया है, उसमें उतनी वृद्धि नहीं हुई जितना कि बजट में अनुमान लगाया गया था। इसमें जो कमी रह गयी है, आशा है वह बहुत कुछ सामान्य यातायात की वृद्धि से पूरी हो जायेगी। सामान्य माल यातायात में अब ६३ लाख मीट्रिक टन वृद्धि का अनुमान है, जो ४८ लाख मीट्रिक टन की प्रत्याशित वृद्धि से नोट है।

१६. जैसा पहले बताया जा चुका है, रेलवे द्वारा किये गये काम की दृष्टि से इस योजना के दूसरे और तीसरे वर्ष बहुत अच्छे रहे और माल परिवहन क्षमता तेजी के साथ बढ़ी। वर्तमान स्थिति यह है कि कोयला और कच्चे माल जैसे प्रमुख मर्चों में उपभोक्ताओं की मांग के मुकाबले रेल परिवहन क्षमता अधिक है। कोयला, खनिज और इस्पात कारखानों के यातायात की जरूरतें पूरी करने के लिए अतिरिक्त परिवहन क्षमता की व्यवस्था की गयी है और इसके लिए विशेष रूप से लाइन क्षमता बढ़ायी गयी है और खास किस्म के चल-स्टाक जैसे बी० ओ० बी० एस०, बी० प्रो० एक्स और वी० ओ० आई० माल डिब्बे चलाये गये हैं। इस क्षमता को दूसरे काम में लगाना कठिन है। फिर भी सामान्य माल की अधिक ढुलाई और परिवहन स्थिति में सामान्यतः भी काफी सुधार किया गया है। वाल्टेर विजयवाड़ा और मुगलसराय के रास्ते प्रमुख ट्रंक लाइनों पर भीड़ रोकने के उद्देश्य से पिछले वर्षों में जो कोटा-विनियम जारी किये गये थे, उनमें से अधिकतर समाप्त कर दिये गये हैं और माल डिब्बों की मांग दर्ज कराने के लिये जो सीमा निर्धारित की गयी थी और फुटकर माल के लदान के लिए जो निश्चित दिन नियत किये गये थे, वे भी हटा दिये गये हैं।

१७. कभी कभी सिलीगुड़ी से पूर्व जाने वाले माल को छोड़कर रेलवे में माल के रजि-स्ट्रेशन पर अब प्रायः कोई पाबन्दी नहीं है। सिलीगुड़ी से पूर्व की लाइन एक महत्वपूर्ण मार्ग है। इसकी क्षमता उत्तरोत्तर बढ़ायी जा रही है और इस समय और सतत इसकी क्षमता चालू आयोजना के आरम्भ की तुलना में लगभग १०० प्रतिशत अधिक है। असम सम्पर्क मार्ग के स्थिरीकरण ब्रह्मपुत्र पुल के बन कर तैयार हो जाने और इस खंड पर डीजल कर्षण शुरू करने से उत्तरी बंगाल, असम और पूर्वोत्तर सीमा एजेंसी के साथ होने वाले यातायात के लिए इस लाइन की क्षमता बढ़ गयी है। काटेहार-सिलीगुड़ी, सिलीगुड़ी-अलीपुरद्वार-न्यूगोहाटी, मरियानी-तिनसुकिया, लमडिंग

बदरपुर और रंगिया-रंगापाड़ा नार्थ-तेजपुर खंडों की लाइन क्षमता बढ़ाने के लिए बहुत से काम किए जा रहे हैं। सिलीगुड़ी से बोंगाईगांव तक बड़ी लाइन बनाने का काम जारी है। इस लाइन के बन जाने पर और बोंगाईगांव-गोहाटी खंड पर केन्द्रीकृत यातायात नियंत्रण प्रणाली चालू होने के बाद इस रास्ते पर यातायात की सभी मांगें पूरी की जा सकेंगी और कोटा विनिमय पूर्णतः हटा लिये जायेंगे।

१८. सभी कोयला क्षेत्रों को मिला कर १९६२-६३ में प्रतिदिन औसतन ६६६९ माल डिब्बे लादे गए, जबकि १९६१-६२ में ५९९९ माल डिब्बे लादे गए थे। इस प्रकार लदान ११.२ प्रतिशत अधिक रहा। चालू वर्ष के पहले नौ महीनों में कोयले का दैनिक लदान औसतन ७०४७ माल डिब्बे रहा जबकि इससे पिछले वर्ष की उसी अवधि में लदान की दैनिक औसत ६५१२ माल डिब्बे थी, इस प्रकार चालू वर्ष में ८.२ प्रतिशत अधिक लदान हुआ।

बंगाल और बिहार कोयला क्षेत्रों से १९६१-६२ में ४७९९ से बढ़ कर लदान १९६२-६३ में ५२८८ माल डिब्बे, अर्थात् १०.२ प्रतिशत अधिक रहा। चालू वर्ष के पहले नौ महीनों में लदान में और वृद्धि हुई और प्रतिदिन औसतन ५६२१ माल डिब्बे लादे गए जबकि पिछले वर्ष की उसी अवधि में प्रतिदिन औसतन ५१७७ माल डिब्बे लादे गए थे। इस प्रकार चालू वर्ष में ८.६ प्रतिशत अधिक लदान हुआ। पिछले वर्ष की तरह इस वर्ष भी बंगाल और बिहार कोयला क्षेत्रों और दूरस्थ कोयला क्षेत्रों से कोयला ढोने के लिए जितने माल डिब्बों की मांग की गयी, वह सब पूरी की गयी। इसमें इस्पात कारखानों और कोयला धुलाई कारखानों सहित अन्य सभी उपभोक्ताओं की मांग शामिल है। परिवहन संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने की दिशा में रेलों को जो सफलता मिली है उसे बनाए रखने के लिए वे कटिबद्ध हैं।

१९. इस सन्दर्भ में यह उचित होगा कि देश में कोयले के परिवहन के संबंध में विश्व बैंक की टीम ने जो अन्तरिम रिपोर्ट दी है, उसकी ओर मैं माननीय सदस्यों का ध्यान दिलाऊँ। इस रिपोर्ट में भारतीय रेलों की प्रशंसा की गयी है और कहा गया है कि पिछले बारह वर्षों में यातायात के घनत्व में जो अभूतपूर्व वृद्धि हुई, उसे अपने सीमित साधनों के अन्दर भारतीय रेलों ने बड़ी सफलता के साथ सम्भाला है। टीम ने यह मत प्रकट किया है कि अन्य अधिक विकसित देशों की तुलना में भारतीय रेलों का परिचालन कार्य आमतौर पर बहुत अच्छा है। रिपोर्ट में कुछ सिफारिशों की गयी हैं। इनमें से एक सिफारिश यह कि रेलवे के चल-स्टाक कार्यक्रम की पर्याप्तता के बारे में समीक्षा की आवश्यकता है। इन सिफारिशों पर ध्यान दिया जा रहा है।

२०. अब मैं बजट वर्ष १९६४-६५ के बजट अनुमान का जिक्र करूँगा। इस संबंध में दो बातों को ध्यान में रखना जरूरी है, क्योंकि इनका इस वर्ष के बजट अनुमान पर प्रभाव पड़ा है: एक तो यह कि करों में व्यापक परिवर्तन के कारण कीमतें बढ़ी हैं और दूसरे, चालू वर्ष में सरकार ने कर्मचारियों के लिए बहुत से लाभ मंजूर किए हैं।

२१. कर्मचारियों पर होने वाले खर्च के अन्तर्गत जो अतिरिक्त दायित्व आया है, उसमें पेंशन संबंधी खर्च एक महत्वपूर्ण मद है। यह आशा की जाती है बहुत से रेल कर्मचारी, जो अब तक निवृत्ति लाभ की रेलवे अंशदायी निर्वाह निधि योज के अधीन रहना पसन्द करते हैं, अब पेंशन योजना को अपनायेंगे क्योंकि १-१०-१९६३ से निम्न दर पेंशन में मिलने वाले लाभ बढ़ गए हैं। और १-१-१९६४ से पारिवारिक पेंशन योजना में विशेष सुधार किया गया है। विभिन्न आयु वर्गों के पेंशनीय कर्मचारियों की संख्या में भारी वृद्धि के कारण पेंशन के खर्च में साल-ब-साल बहुत अधिक घट-बढ़ होते रहने की संभावना है। यह घट-बढ़ अब से कई वर्षों तक जारी रहेगी जब तक इस में स्थिरता न आ जाए और वह समय आज से प्रायः ३० वर्ष बाद आएगा जब १६ नवम्बर, १९५७ से नियुक्त रेल कर्मचारी, जो सब के सब पेंशन योजना के अधीन हैं, सेवा निवृत्त होने लगेंगे। अतः इस प्रकार की घट-बढ़ को समीकृत रखने के लिए एक विशेष प्रक्रिया अपनाने की जरूरत है। दूसरे सरकारी विभागों में, जहां कर्मचारी सदैव पेंशन योजना के अधीन रहे हैं, पेंशन की रकम उसी वर्ष के लेखे में प्रभृत की जाती है जिस में भुगतान होता है और साल-ब-साल इस तरह के भुगतान से खर्च में आम तौर पर कोई विशेष घट-बढ़ नहीं होती। अब यही प्रक्रिया रेलों में भी अपनायी गयी है जहां पेंशनीय कर्मचारियों की संख्या अपेक्षाकृत अभी कम है। लेकिन पेंशनीय कर्मचारियों के बारे में यह प्रक्रिया प्रचलित है कि जब और जैसे उन के निर्वाह निधि में सरकारी अंशदान देय होता है, उसे हर साल खर्च के रूप में लेखों में दिखाया जाता है।

यह आवश्यक है कि वाणिज्य विभाग होने के नाते रेलों भी पेंशन के संबंध में इसी तरह की प्रक्रिया अपनायें जिससे हर साल पेंशन में दी गयी वास्तविक रकम के साथ-साथ खर्च में घट-बढ़ की झंझट के बिना सेवा के हर साल में अर्जित पेंशन लाभ की संभाव्य संचयी दायिता भी परिलक्षित होती रहे। हिसाब लगाया गया है कि पेंशन की वास्तविक लागत, जो इस समय वर्ष में लगभग ३ करोड़ है उत्तरोत्तर तब तक बढ़ती जाएगी, जब तक यह ३८ करोड़ या उसके आस पास न पहुंच जाए। विभिन्न वेतन-वर्गों के कर्मचारियों की संख्या को ध्यान में रखकर जीवनांकिक गणना के आधार पर यह हिसाब लगाया गया है कि यदि अभी से इस निधि में हर साल ३० करोड़ रुपए की रकम जमा की जाय, तो वह १० लाख कर्मचारियों की साधारण, अशक्यता और पारिवारिक पेंशनों के खर्च मात्र को पूरा करने के लिये पर्याप्त होगी। रेल कर्मचारियों की कुल संख्या १२.१२ लाख है। पेंशन के खर्च का हिसाब यह मानकर लगाया गया है कि केवल १० लाख कर्मचारी पेंशन योजना अपनायेंगे।

तदनुसार नियंत्रक तथा महालेखा परीक्षक और वित्त मंत्रालय के परामर्श से मूल्यहास आरक्षित निधि के तूमने पर रेलवे में एक पेंशन निधि स्थापित करने का विचार है। यह निधि १९६४-६५ से शुरू की जाएगी और इसमें राजस्व से १९ करोड़ रुपए का प्रारम्भिक अंशदान किया जाएगा। इस रकम के कुछ अंश की पूर्ति उस वर्ष निर्वाह निधि में जमा होने वाले सरकारी अंशदान में कटौती करके की जाएगी। १९६४-६५ में पेंशन के हिसाब में ४ करोड़ रुपए के भुगतान का अनुमान है। इस भुगतान के बाद इस वर्ष के अन्त में १९ करोड़ रुपए के इस तदर्थ अंशदान में लगभग १५ करोड़ रुपये की रकम बचेगी जो अन्ततः इस लेखे के न्यूनतम वार्षिक व्यय की लगभग आधी होगी। इस समय १९ करोड़ की व्यवस्था तर्कसंगत समझी जाती है। यह देखते हुए कि कितने अपेंशनीय कर्मचारी पेंशन योजना को अपनाते हैं, स्थिति पर बाद में फिर विचार किया जाएगा। १९६४-६५ से पेंशन के हिसाब में हर साल जो भुगतान किया जाएगा, उसका खर्च पेंशन निधि से किया जाएगा। पेंशन निधि में जमा करने के लिये प्रारम्भिक रकम

और १९६४-६५ में इससे होने वाली अनुमानित निकासी की व्यवस्था दो अलग अनुदान की मांगों में की गयी है। यह व्यवस्था उसी प्रकार की गयी है जैसे रेल मूल्यहास आरक्षित निधि में अंशदान और उससे निकासी के लिए की जाती है।

२२. निर्वाह निधि में सरकारी अंशदान के हिसाब में ५ करोड़ रुपये की कमी का ध्यान रख कर १९६४-६५ में कर्मचारियों पर होने वाले कुल अतिरिक्त खर्च का अनुमान २०.५ करोड़ रुपए है। इस वृद्धि में पेंशन निधि स्थापित करने का खर्च और १९६३-६४ में महंगाई भत्ते और नगर प्रतिकर और मकान भाड़ा भत्ते की दरें बढ़ जाने का खर्च शामिल है।

२३. सरकार का यह प्रस्ताव, कि ३१ मार्च, १९६४ के बाद दी जाने वाली पूंजी पर रेलें ५.७५ प्रतिशत दर पर लाभांश दें, एक दूसरा उपादान है जिसके लिये बजट वर्ष में अतिरिक्त व्यवस्था करनी है। चालू वर्ष के अन्त तक दी गयी पूंजी पर सामान्य राजस्व को ४.५० प्रतिशत की दर पर लाभांश दिया जाएगा। रेलों के लिये पूंजी जुटाने की लागत बढ़ गयी है और जो विदेशी कर्ज मिले हैं, उनमें से कुछ पर सूद की दर इससे भी अधिक है। इसे देखते हुए शायद यह उचित ही होगा कि भविष्य में मिलने वाली पूंजी पर रेलें सामान्य राजस्व को ४.५ प्रतिशत से अधिक दर पर लाभांश दें। लाभांश के हिसाब में सामान्य राजस्व को १९६४-६५ में जो अतिरिक्त भुगतान किया जाएगा, वह लगभग १.५ करोड़ रुपए होगा। लाभांश में यह वृद्धि १९६४-६५ के अन्त में वार्षिक प्रत्याशित पूंजी परिव्यय की आधी रकम के सन्दर्भ में है। यदि यह मान लिया जाय कि १९६५-६६ में पूंजी परिव्यय १९६४-६५ के अनुरूप होगा, तो चालू आयोजना के अन्तिम वर्ष १९६५-६६ में लाभांश की रकम लगभग ५ करोड़ बढ़ जाएगी। लाभांश की दर के संबंध में आगामी रेलवे अभिसमय समिति, १९६५ तथा समय दूसरी बातों के साथ फिर विचार करेगी।

२४. १९६४-६५ में इन अतिरिक्त दायित्वाओं का जोड़ लगभग २२ करोड़ रुपया होगा। इस में से २०.५ करोड़ रुपये की वृद्धि कर्मचारियों पर जिस में पेंशन निधि की आवश्यकताएं भी शामिल हैं और १.५ करोड़ रुपये सामान्य राजस्व के लिए अतिरिक्त लाभांश की रकम है। विकास निधि से किये जाने वाले कामों का खर्च भी क्रमशः बढ़ रहा है ; बढ़ते हुए यात्री यातायात के लिए अधिक सुविधाओं की बराबर मांग की जा रही है ; परिचालन सम्बन्धी सुधार, यद्यपि प्रत्यक्ष रूप से लाभप्रद नहीं होते, लेकिन बढ़ते हुए यातायात को कारगर ढंग से सम्हालने के लिए वे आवश्यक हैं। साथ ही रेल कर्मचारियों की संख्या बढ़ रही है और उन के कल्याण सम्बन्धी काम और उन के रहने के लिए मकान की व्यवस्था करनी है और ये काम अपने खर्च को स्वयं पूरा नहीं कर पाते। इन सब मदों का खर्च विकास निधि से किया जाता है जिसकी आमदनी का एक मात्र साधन वर्ष में राजस्व लेखे की शुद्ध बचत है। पहली पंचवर्षीय आयोजना में रेलवे की औसत वार्षिक बचत १५ करोड़ रुपये और तीसरी आयोजना में लगभग १९ करोड़ रुपये रही। दूसरी आयोजना में इस निधि में जिन कामों का खर्च लिया जाता था, उन के लिए इस में पर्याप्त रकम

नहीं थी और रेलवे को सामान्य राजस्व से कर्ज लेना पड़ा । यह आवश्यक है कि तीसरी आयोजना में ३० करोड़ से ले कर ३५ करोड़ रुपये तक की वार्षिक बचत की जाय ताकि विकास निधि से होने वाले कामों का खर्च पूरा होता रहे और वर्तमान बढ़ती हुई पूंजी पर रेलें समुचित प्रतिलाभ देती रहें । अतः इस से यह निष्कर्ष निकलता है कि पर्याप्त मात्रा में अतिरिक्त आमदनी के लिये साधन जुटाना होगा जिस से अतिरिक्त दायित्वाओं को कम से कम आंशिक पूर्ति की जा सके । अतिरिक्त आमदनी इस लिए जरूरी है क्योंकि यातायात में सामान्य वृद्धि के आधार पर आमदनी में जो शुद्ध वृद्धि होती है, वह उसके लिए काफी नहीं है ।

२५. बजट वर्ष में यात्री किराये और पार्सल की दरों को बढ़ाने का विचार नहीं है । केवल माल भाड़े के पूरक प्रभार में दो प्रतिशत की मामूली वृद्धि करने का विचार है जो कोयले के भाड़े पर भी लागू होगी । इस से अधिप्रभार की वर्तमान १० प्रतिशत दर बढ़ कर १२ प्रतिशत हो जायेगी । निर्यात खनिज इस अतिरिक्त अधिप्रभार से मुक्त रहेगा । प्रतिरक्षा और डाक तथा तार विभागों के यातायात पर भी यह अधिप्रभार लागू नहीं होगा क्योंकि उन के लिए अलग शुल्क दर है । साथ ही रेलों के अपने यातायात पर भी यह लागू नहीं होगा । प्रस्तावित अधिप्रभार से ११० में केवल २ की वृद्धि होगी, इसलिए वास्तव में यह वृद्धि केवल १.८ प्रतिशत आयेगी । पिछले वर्ष के बजट भाषण में मेरे पूर्ववर्ती रेल मंत्री ने भारतीय रेलों में माल भाड़े के स्तर के बारे में जो कहा था, उसकी ओर मैं माननीय सदस्यों का ध्यान दिलाना चाहता हूँ । उन्होंने कहा था कि यद्यपि भाड़ा दर जाँज समिति ने १९५७ में ही भाड़े में लगभग १.३ प्रतिशत औसत वृद्धि का सुझाव दिया था, जब वेतन दर और कच्चे माल की कीमतें बहुत कम थी, फिर भी भाड़े की दर कई चरणों में क्रमशः बढ़ायी गयी और समिति ने जितनी वृद्धि का सुझाव १९५७ में दिया था, भाड़े की दर उस स्तर तक ठीक पांच वर्ष बाद, जुलाई १९६२ में पहुँची । जुलाई, १९६२ से भाड़े के अधिभार में सात प्रतिशत की वृद्धि (जिस में २ प्रतिशत प्रस्तावित वृद्धि भी शामिल है) को हमें कर्मचारियों की प्रति व्यक्ति लागत और कीमतों में वृद्धि के संदर्भ में देखना है जो १९५७ से क्रमशः ३३.५ प्रतिशत और ३३.४ प्रतिशत बढ़ गयी है । रेलों के कुल साधारण संचालन व्यय का ७५ प्रतिशत केवल इन दो मदों पर खर्च होता है ।

इसके साथ साथ मैं ऊंची भाड़ा दर वाली कुछ चीजों के वर्गीकरण में अधोमुखी समंजन करना चाहता हूँ जिन में तैयार उपभोक्ता माल के विभिन्न मद शामिल हैं । मैं एक दूसरा उपाय भी अपनाना चाहता हूँ जिस से कुछ अतिरिक्त आमदनी के साथ-साथ कोयले के भाड़े में युक्तिकरण भी होगा । कोयले की वर्तमान भाड़ा दर दूरी के साथ गिरती जाती है जो इस उदाहरण से स्पष्ट है :—पूरक अधिप्रभार सहित वर्तमान भाड़ा दर ३०० किलोमीटर पर ४.४३ नये पैसे, ५०० किलोमीटर पर ३.४३ नये पैसे, १००० किलोमीटर पर २.४६ नये पैसे, १५०० किलोमीटर पर २.०२ नये पैसे और २००० किलोमीटर पर १.७४ नये पैसे हैं । मेरे प्रस्ताव के अनुसार ५०० किलोमीटर तक कोयले के भाड़े में कोई वृद्धि नहीं होगी सिवाय इसके कि दो प्रतिशत पूरक अधिप्रभार जुड़ जायेगा । ५०० किलोमीटर से ऊपर कोयले के भाड़े में जो इस समय अन्तर है, वह कुछ और कम हो जायेगा । वह इस प्रकार से दूर जाने वाले कोयले पर आर्थिक सहायता के रूप में है । अतः मेरे प्रस्तावक के अनुसार प्रति मीट्रिक टन किलोमीटर भाड़ा



इस प्रकार बढ़ेगा :—३०० किलोमीटर पर ४.५१ नये पैसे, ५०० किलोमीटर पर ३.४६ नये पैसे, १००० किलोमीटर पर २.५८ नये पैसे, १५०० किलोमीटर पर २.१७ नये पैसे और २००० किलोमीटर पर १.६२ नये पैसे, अर्थात् ५०१ किलोमीटर पर से २००० किलोमीटर तक भाड़े की दर में क्रमिक वृद्धि होगी, लेकिन किसी हालत में यह वृद्धि प्रति मीट्रिक टन मूल दर से ३ रुपये से अधिक नहीं होगी ।

कुल ४५ प्रतिशत कोयला यातायात ५०० किलोमीटर दूरी तक का होता है, इसलिए प्रस्तावित युक्तिकरण का प्रभाव इस पर नहीं पड़ेगा, यद्यपि मूल दर २ प्रतिशत अधिप्रभार इस पर भी लागू होगा । लगभग ३१ प्रतिशत कोयला यातायात ५०१ और १२७५ किलोमीटर दूरी के बीच होता है । इसकी मूल दर में प्रति मीट्रिक टन एक रुपये से कम की वृद्धि होगी । केवल ५ प्रतिशत कोयला यातायात २१०० किलोमीटर दूरी से ऊपर का होता है और उसकी मूल दर में प्रति मीट्रिक टन ३ रुपये की अधिकतम वृद्धि होगी । जो उपभोक्ता २१०० किलोमीटर दूरी से कोयला रेल से मंगाने हैं, उन्हें पहले दर्जे के बंगाल-बिहार कोयले के लिए (रेल तक निशुल्क) प्रति मीट्रिक टन ६२ रुपये ८६ नये पैसे की जगह ६६ रुपये ८७ नये पैसे देने होंगे । यह हिसाब कोयले की मौजूदा कीमत के आधार पर लगाया गया है और इसमें २ प्रतिशत प्रस्तावित अधिप्रभार भी शामिल है । दूसरी और जिन चीजों के वर्गीकरण में अधोमुखी समंजन किया जा रहा है, उन पर इस समय अधिकतम दर से भाड़ा लिया जा रहा है । प्रस्तावित समंजन की वजह से उन के भाड़े में ३.६ प्रतिशत से लेकर २३.५ प्रतिशत तक की कमी होगी । कोयले की तरह इन इन चीजों के भाड़े में समंजन से माल भाड़े की दर; ढुलाई की लागत से कुछ अधिक निकट आयेगी और भाड़े की दरों में जो फैलाव है, वह बहुत कुछ कम हो जायेगा । ५०० किलोमीटर पर पूरे माल डिब्बे में एसिड नाइट्रिक का वर्तमान भाड़ा १०३ रुपये १० नये पैसे, दियासलाई का भाड़ा ८८ रुपये और परिशोधित स्पिरिट, फर्निचर और मिठाई (confectionery) का भाड़ा ७३ रुपये है । प्रस्तावित समंजन की वजह से, यह भाड़ा प्रति मीट्रिक टन क्रमशः १८ रुपये १० नये पैसे, १५ रुपये और २ रुपये ६० नये पैसे घट जायेगा । फुटकर माल के भाड़े में भी तदनु रूप कमी होगी । पूरक अधिप्रभार में दो प्रतिशत वृद्धि इतनी नगण्य है कि इसका फुटकर कीमतों पर कोई असर नहीं पड़ेगा । यह नीचे दिये गये उदाहरणों से स्पष्ट है । आम तिजारी माल की औसत गमन-दूरी ६०० किलोमीटर (लगभग) ३७५ (मील) होती है । इतनी दूरी के लिए प्रतिकिलोग्राम नमक पर पूरक अधिप्रभार लगभग १/२० नया पैसा, चीनी पर प्रतिकिलोग्राम लगभग १/१२ नया पैसा और अनाज पर प्रतिकिलोग्राम लगभग १/२५ नया पैसा होगा । जिन चीजों का भाड़ा निम्नतर वर्गीकरण के अनुसार लिया जाता है, उन पर यह वृद्धि और भी कम होगी ।

२६. पूरक अधिप्रभार में दो प्रतिशत वृद्धि से ७.५ करोड़ रुपये अतिरिक्त आमदनी और भाड़े की दरों में दूसरे समंजनों से ३.५ करोड़ रुपये शुद्ध वृद्धि का अनुमान है । आमदनी में कुल ११ करोड़ रुपये की वृद्धि नयी दायिताओं की अनुमानित लागत की लगभग केवल आधी होगी । जैसा कि पहले बताया गया है, १९६४-६५ में नयी दायिताओं की लागत लगभग २२ करोड़ रुपये होगी ।

२७. यातायात से कुल प्राप्ति का अनुमान ६६८ करोड़ रुपये लगाया गया है । जो १९६३-६४ के ६२२.२२ करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान से ४५.८७ करोड़ रुपये अधिक है । यात्री यातायात से १८४ करोड़ रुपये की आमदनी की आशा है जो १९६३-६४ की तुलना में २ प्रतिशत अधिक है । इस अनुमान में चालू आयोजना के पहले दो वर्षों में अनुप-नगरी यात्री यातायात की वार्षिक औसत वृद्धि का ध्यान रखा गया है, जो प्रति वर्ष २ प्रतिशत से कुछ कम रही । माल यातायात से ४३२ करोड़ रुपये की आमदनी का अनुमान है । इसमें अतिरिक्त अधिप्रभार और भाड़े की दर में प्रस्तावित छोटे-मोटे समंजन से प्रत्याशित ११ करोड़ रुपये की अतिरिक्त आमदनी भी शामिल है । दूसरी कोचिंग आमदनी और फुटकर आमदनी का अनुमान १९६३-६४ के संशोधित अनुमान से कुछ अधिक, अर्थात्, क्रमशः ३५ करोड़ और १८ करोड़ रुपये रखा गया है ।

ऐसा अनुमान है कि १९६३-६४ की तुलना में १९६४-६५ में रेलों को कुल १७० लाख मीट्रिक टन अधिक माल ढोना पड़ेगा । यातायात में वृद्धि का ब्योरा अनुमानतः इस प्रकार है : बंगाल और बिहार से ७० लाख मीट्रिक टन अधिक कोयला, दूरस्थ कोयला खानों से २० लाख मीट्रिक टन अधिक कोयला, कोयले को छोड़कर, इस्पात कारखानों को अन्य कच्चा माल और वहां से तैयार माल, १० लाख मीट्रिक टन, निर्यात खनिज १० लाख मीट्रिक टन और सामान्य ६० लाख मीट्रिक टन । रेलें इस अतिरिक्त माल यातायात को सम्हालने के लिए तैयारी करेगी । लेकिन इस समय विश्वास के साथ यह नहीं कहा जा सकता कि यातायात, खासतौर पर कोयला और सामान्य माल यातायात, में वृद्धि इस हद तक होगी या नहीं ।

२८. १९६४-६५ में साधारण संचालन, व्यय के बजट अनुमान में ४२४.६८ करोड़ रुपये की शुद्ध व्यवस्था की गयी है । जो १९६३-६४ के ३९३.३४ करोड़ रुपये के संशोधित अनुमान से २१.३४ करोड़ रुपये अधिक है । लेकिन यदि निर्वाह निधि में सरकारी अंशदान के अन्तर्गत ५ करोड़ रुपये की कमी और १९६३-६४ के दौरान मंहगाई और दूसरे भत्तों में वृद्धि की वजह से १९६४-६५ में पूरे वर्ष के लिए २ करोड़ की व्यवस्था का भी ध्यान रखा जाय, तो साधारण संचालन व्यय में वास्तविक वृद्धि २४.३४ करोड़ रुपये आती है । १९६३-६४ की तुलना में १९६४-६५ में बढ़े हुए यातायात से अतिरिक्त आमदनी का अनुमान लगभग ३४.७८ करोड़ है । इसमें भाड़े की दर में प्रस्तावित समंजन का प्रभाव शामिल नहीं है । आमदनी में वृद्धि की तुलना में संचालन व्यय में लगभग वृद्धि २४.३४ करोड़ रुपये है जिसमें बढ़े हुए यातायात से असम्बद्ध अतिरिक्त दायिता शामिल नहीं है । संचालन व्यय में वृद्धि (२४.३४ करोड़) १९६३-६४ की दर पर राजस्व लेखे की वृद्धि (३४.७८) करोड़ रुपये के यथोचित अनुपात में है । मूल्यहास आरक्षित निधि में ८३ करोड़ रुपये के अंशदान की व्यवस्था है, जिसमें पिछले वर्ष संसद् द्वारा अनुमोदित १० करोड़ का अतिरिक्त अंशदान भी शामिल है । शुद्ध विविध व्यय के अनुमान को मिला कर १९६४-६५ की नयी पूंजी पर सामान्य राजस्व को ५.७५ प्रतिशत की बड़ी हुई दर पर लाभांश या सूद देने की व्यवस्था की गयी है । यात्री किराया कर के बदले राज्य सरकारों को देने के लिए १२.५ करोड़ रुपये का भुगतान करने के बाद १९६४-६५ में ३०.८७ करोड़ की बचत का अनुमान है । यह बचत विकास निधि में जमा की जायेगी । १९६४-६५ में इस निधि से ३३ करोड़ का खर्च का अनुमान है । अतः वर्ष के अन्त में इस निधि में थोड़ी कमी हो जायेगी ।

२९. खर्च में क़िफ़ायत करने, फ़िज़ूलखर्चीं रोकने और ज़िन ख़ामियों की वज़ह से राजस्व की हानि होती है, उनको दूर करने के लिए सभी संभव उपाय जारी रहेंगे। माननीय सदस्य इस बात से सहमत होंगे कि रेलवे की प्रमुख परिसम्पत्तियों का अधिक से अधिक उपयोग करके परिचालन में निरन्तर सुधार से खर्च में बहुत बड़ी क़िफ़ायत होती है। इस निष्कर्ष पर पहुंचने से पहले कि अतिरिक्त आमदनी के लिए भाड़े की दर को बढ़ाना आवश्यक है, १९५७ की रेल भाड़ा दर जांच समिति ने रेलवे की परिचालन कुशलता के पूरे सवाल पर ध्यानपूर्वक विचार करके बताया था कि १९५२-५३ में पूंजी में लगभग १३ प्रतिशत वृद्धि अर्थात् उपस्करों में केवल लगभग ३ प्रतिशत की वृद्धि की तुलना में रेलों ने १७ प्रतिशत से अधिक माल ढोया और शुद्ध टन मील २६ प्रतिशत अधिक रहा। १९५७ के बाद स्थिति में और महत्वपूर्ण सुधार हुआ है। परिचालन में सुधार के लिए उपाय जारी रहेंगे और उन पर अधिक तेजी से अमल किया जायगा। लेकिन इन सब उपायों के बावजूद माल-भाड़े की दर में प्रस्तावित समंजन किये बिना न्यूनतम आवश्यक बचत करना सम्भव नहीं है और जैसा कि मैं पहले बता चुका हूं, ये समंजन बहुत मामूली है।

३०. १९६४-६५ में निर्माण, मशीन और संयंत्र और चल-स्टाक पर खर्च का बजट अनुमान ३७० करोड़ रुपये है, जिसमें चालू लाइन निर्माण (राजस्व) का खर्च भी शामिल है। तीसरी आयोजना में रेलों के विकास कार्यक्रम को पूरा करने के लिए वार्षिक पूंजी बजट को उत्तरोत्तर बढ़ाना आवश्यक है। इस ३७० करोड़ रुपये में रेल उपभोक्ताओं की सुविधा के लिए लगभग ४ करोड़ रुपये की व्यवस्था शामिल है। आयोजना के शुरू के वर्षों में इस मद में कुछ कम खर्च किया गया था। इस व्यवस्था से वह कमी पूरी हो जायेगी और सभी स्टेशनों पर बुनियादी सुविधाएं देने का कार्यक्रम तेज़ी से पूरा हो सकेगा। ३७० करोड़ रुपये की इस व्यवस्था का विस्तृत विवरण रेलवे बजट के व्याख्यात्मक ज्ञापन में यथास्थान दिया गया है।

३१. देश में बढ़िया किस्म के कोयले के सीमित साधनों को इस्पात कारखानों और धातु शोधन के बढ़ते उद्योग के लिए सुरक्षित रखने की आवश्यकता का अनिवार्य परिणाम यह हुआ है कि भाप रेल इंजन घटिया किस्म के कोयले से चलाये जा रहे हैं जब कि वे कोयले के चुने ग्रेडों से चलाने के लिए बनाये गये हैं। फिर भी चूँकि ग्रेड १ और उस से भी निचले ग्रेड का कोयला इस्तेमाल करने से कोयले की खपत अधिक होती है, इसलिए रेलों को इस बात पर निर्भर रहना पड़ रहा है कि ईंधन की क़िफ़ायत के लिए लगातार उपाय बरते जायं ताकि ईंधन का खर्च यथासंभव कम रहे। सदन को याद होगा कि यह देखने के लिए कि कोयला खानों द्वारा लादा गया कोयला ट्रिडिष्ट ग्रेड के अनुसार है या नहीं, १९६२ में रेलवे नियंत्रण के अधीन एक निरीक्षण संगठन स्थापित किया गया था। जैसे-जैसे योग्य कर्मचारी वर्ग मिलते गये, इस संगठन का उत्तरोत्तर विस्तार किया गया।

३२. माननीय सदस्य जानते हैं कि आयोजना के लक्ष्यों को कारगर ढंग से जल्द और कम खर्च में पूरा करने के उद्देश्य से प्रशासन संबंधी सुधार की समस्या एक ज्वलन्त समस्या है। अष्टा-



चार का मुकाबला करने और शिकायतों को कारगर ढंग से निबटाने के लिए सुदृढ़ संगठन बनाने की सम्बद्ध समस्या पर भी सरकार गौर कर रही है। वाणिज्यिक आधार पर संचालित लोको-पयोगी सेवा के रूप में रेलों ने इस दिशा में पिछले कई वर्ष में अनेक उपाय किये हैं, जिनमें उत्तरोत्तर सुधार किया जा रहा है।

पिछले वर्ष अपने बजट भाषण में सरदार स्वर्णसिंह ने परिचालन और प्रशासन संबंधी सुधार के लिए कुछ उपायों का जिक्र किया था। इस प्रसंग में मैं यह बताना चाहूंगा कि रेलवे बोर्ड का कार्यकुशलता ब्यूरो विभिन्न क्षेत्रीय रेलों के कार्यभार और परिचालन तथा कुशलता सूचक अंकों का निरन्तर अध्ययन करता रहा है। इस अध्ययन का उद्देश्य यह है कि हमारे पास किसी भी ऐसे पुनर्संगठन के लिए आंकड़े हमेशा मौजूद रहें जो परिचालन और प्रशासन संबंधी कारणों से या रेल उपयोगकर्त्ताओं की सेवा में सुधार के लिए किसी समय आवश्यक समझा जाय। ब्यूरो ने बिजली और डीजल रेल इंजनों के उपयोग और रेल कारखानों में माल डिब्बों के आवधिक ओवरहाल जैसे रेलवे के काम के कुछ अन्य महत्वपूर्ण पहलुओं का भी अध्ययन किया है।

क्षेत्रीय रेलों और उनके प्रतिरूप रेलवे बोर्ड के दफ्तर में जो शिकायत संगठन स्थापित किये गये थे, उन्होंने उपयोगी काम किया है। इसी प्रकार रेलवे बोर्ड के दफ्तर में उस अनुभाग ने भी अच्छा काम किया है जो कर्मचारियों या भूतपूर्व कर्मचारियों द्वारा या उनकी ओर से मंत्रियों या रेलवे बोर्ड को भेजी गयी शिकायतों का निबटारा करता है।

श्री जे० बी० कृपलानी की अध्यक्षता में नियुक्त जांच समिति की सिफारिशों के अनुसार क्षेत्रीय रेलों के भ्रष्टाचार निरोध संगठनों को मजबूत बनाया गया और उन्हें सतर्कता संगठन के रूप में सुनर्गठित किया गया। इससे मिलता-जुलता एक और संगठन रेलवे बोर्ड के सीधे नियन्त्रण में है जो एक स्वतन्त्र जांच एजेन्सी के माध्यम से काम करता है। १९६२-६३ में क्षेत्रीय रेलों के सतर्कता संगठनों ने लगभग १६०० मामलों की जांच पूरी की और दोषी कर्मचारियों के खिलाफ अधिकतर मामलों में विभागीय कार्यवाही की गयी और मामूली सजाओं के अलावा बहुत से मामलों में बर्खास्तगी, नौकरी से हटाने, अनिवार्य सेवा निवृत्ति और पदावनति की सजा दी गयी। चार प्राइवेट ठेकेदारों के नाम काली सूची में दर्ज किये गये क्योंकि उन्होंने कुछ अनियमित काम किये थे। उसी वर्ष रेलवे बोर्ड की केन्द्रीय जांच एजेन्सी ने २६२ मामलों की छानबीन की। इनमें से दो मामले विशेष पुलिस सिब्वन्दी को और एक सौ ग्यारह मामले विभागीय कार्यवाही के लिए क्षेत्रीय रेलों को सौंपे गये। सतर्कता विभाग के कर्मचारी प्रतिकारक और निवारक कार्यों की ओर भी ध्यान देते हैं और ठीक समय पर उनके हस्तक्षेप करने के फलस्वरूप विलम्ब शुल्क, स्थान-शुल्क और ठेकेदारों तथा दूसरे लोगों से वसूली के रूप में रेलों ने लगभग नौ लाख रुपये बचाये।

३३. पिछले तीन वर्षों में रेलवे के यांत्रिक कारखानों में काम के अनुसार भुगतान की जो प्रोत्साहन योजना धीरे-धीरे लागू की गई है, वह सुधार की दिशा में एक उचित कदम साबित हुई है। इससे यह संकेत मिलता है कि यह योजना रेल संचालन के कुछ दूसरे क्षेत्रों में भी लागू की जा सकती है। २८ बड़े कारखानों में जिन कर्मचारियों को इस योजना के अन्तर्गत लाना था, उनमें से ८१ प्रतिशत कर्मचारी इस योजना के अन्तर्गत आ गये हैं। पिछले पांच वर्षों में कारखाना कर्मचारियों की संख्या में कोई खास बढ़ती किये बिना कारखानों के उत्पादन में

काफी सुधार हुआ है जिसके फलस्वरूप कारखाने मरम्मत के बढ़े हुए बोझ को संभालने और उत्पादन की नई दिशाओं में काम करने में समर्थ हुए हैं। कर्मचारियों का औसत वेतन बढ़ा है और उनकी छंटी नहीं होने दी गई है। आठ बड़े कारखानों—प्रत्येक क्षेत्रीय रेल पर एक-एक—में जिन 'कारखाना समितियों का काम बहुत कुछ सामान्य ढंग का था', उनकी जगह 'कारखाना उत्पादक परिषदें' बनाई गयी हैं। ये परिषदें कारखानों के खास उत्पादन के प्रश्न पर विचार करती हैं। प्रत्येक परिषद् में मान्यता प्राप्त ट्रेड यूनियन के दो प्रतिनिधि होते हैं जो सम्बन्धित यूनियनों के परामर्श से चुने जाते हैं।

३४. इस प्रसंग में मैं रेलवे सुरक्षा दल का भी जिक्र करना आवश्यक समझता हूँ। यह संगठन कुछ वर्षों से काम कर रहा है और इसकी उपयोगिता बराबर बढ़ रही है। यार्ड, कारखाने, स्टोर और इंजन शेड में बुरे किये गये माल, सवारी और माल डिब्बों के फिटिंग और दूसरे रेल-सामान की चोरियों की रोक-थाम की गई है। १९५९-६० की तुलना में १९६२-६३ में इस तरह की चोरियों की तादाद काफी कम रही है। इस वर्ष माल यातायात में २२ प्रतिशत वृद्धि के बावजूद बरामद किये गये माल की कीमत भी पहले के मुकाबले अधिक रही। राज्य पुलिस की सहायता से दल ने सक्रिय अपराधियों के कुछ ऐसे गिरोहों को खत्म किया है, जो रास्ते में लदे हुए डिब्बों को लूटते थे। दल द्वारा संदिग्ध कर्मचारियों पर कड़ी निगरानी के फलस्वरूप बहुत से लोगों पर मुकदमा चलाया गया। कुत्तों के दस्तों से अपराधियों का पता लगाने में अच्छी सफलता मिली है। सरकारी रेलवे पुलिस और सिविल पुलिस की सहायता के लिए भी इन दस्तों का इस्तेमाल किया गया। रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारियों ने आपात काल में जो शानदार काम किया है, उसका उल्लेख यहां समीचीन होगा। आपात सम्बन्धी काम के लिए ६ बटालियनों का एक विशेष आपात आरक्षित दस्ता बना कर दल के कर्मचारियों की संख्या बढ़ा दी गई है। दल के कर्मचारियों ने सेना और उसके उपस्करों के सुरक्षित यातायात के लिए, खास तौर पर पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के नाजुक स्थानों, क्षेत्रों और संस्थापनाओं आदि पर पहरा दिया। यह उचित ही है कि अब रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारी भी वीरता और विशिष्ट सेवा के लिए राष्ट्रपति का 'पुलिस और अग्नि सेवा पदक' तथा 'पुलिस पदक' पाने के पात्र बना दिये गये हैं।

३५. इस समय एक महत्वपूर्ण प्रशासनिक सुधार हाथ में लिया गया है। माननीय संदस्य शायद उसके बारे में कुछ जानना चाहेंगे। पिछले दस वर्षों में रेल यात्रियों की संख्या और माल यातायात की मात्रा के साथ दूसरे वित्तीय कामों में तेज और उत्तरोत्तर वृद्धि के कारण लेखे की जांच और उसका संकलन करने वाले कर्मचारियों की संख्या भी बहुत कुछ अनुपाततः बढ़ी है। यातायात और दूसरे कामों में आगे और वृद्धि की भावना और इसे देखते हुए यह जरूरी समझा गया कि लेखा-प्रक्रिया की समीक्षा करके उसे सरल बनाया जाय। स्टेशन कर्मचारियों और यातायात लेखा कार्यालयों पर काम का बोझ बहुत अधिक बढ़ गया है। इसे देखते हुए सबसे पहले आमदनी का हिसाब-किताब रखने की प्रक्रिया पर ध्यान दिया गया है। इस सम्बन्ध में नियंत्रक और महालेखा परीक्षक की सलाह से चालू वर्ष में आवश्यकतानुसार रेलों को कई निदेश दिये गये हैं जिनका उद्देश्य यह है कि लेखा प्रक्रिया को सरल बनाया जाय

और व्यर्थ का परिश्रम और हिसाब-किताब की अनावश्यक छान-बीन खत्म की जाय। कई वर्षों से रेलें आंकड़ों के लिए अंतःप्रक्रिया-उपस्वर का प्रयोग कर रही है। मशीनों का अधिक प्रयोग करके लेखा और संख्यान को मिला कर अगले वर्ष लेखा प्रणाली में कुछ परिवर्तन करने का विचार है। अंकों की गणना की जांच का काम जो आजवल लेखा कर्मचारी हाथ से करते हैं उसमें से कुछ काम थोड़ी सी अतिरिक्त मशीनों की सहायता से किया जा सकेगा। इससे स्टेशनों पर संकलन का काम भी बहुत कम हो जायेगा। लेकिन काम कम होने पर कर्मचारियों की छंटनी नहीं की जायेगी क्योंकि इस प्रक्रिया के लागू होने से जो कर्मचारी खाली होंगे, उनको बढ़ते हुए यातायात के फलस्वरूप बढ़े हुए काम पर लगाया जायेगा। लेखा विभाग की दूसरी शाखाओं और रेलवे के दूसरे विभागों की लेखा-प्रक्रिया को भी धीरे-धीरे सरल करने का विचार है।

३६. इससे पहले कि मैं संगठन और प्रशासन सम्बन्धी सुधारों की चर्चा समाप्त करूं, मैं यह बताना चाहता हूं कि अभी हाल में अनुमान समिति ने पूर्वोत्तर सीमा, रेलवे, चित्तरंजन रेल इंजन कारखाने और सवारी डिब्बा कारखाने के अनुमानों का अध्ययन किया है। हम समिति की सिफारिशों की उत्सुकता से प्रतीक्षा कर रहे हैं।

३७. यद्यपि अनुसंधान, खाका और मानक संगठन का सम्बन्ध मुख्यतः रेल संचालन की विशिष्ट समस्याओं से है, फिर भी वह देश की राष्ट्रीय अनुसंधान संस्थाओं के साथ निकट सम्पर्क में काम करता रहा है। इस संगठन के खाका और मानक अनुभागों को शिमला से हटा कर लखनऊ ले जाने का निर्णय किया गया है। चित्तरंजन स्थित रासायनिक और धातु शोधन स्कंधों को छोड़ कर पूरा संगठन लखनऊ में रहेगा। इसके अनुसंधान केन्द्र और खाका और मानक स्कन्ध के कुछ अनुभाग वहां पहले से हैं। इन अनुभागों को लखनऊ ले जाने का काम कई चरणों में किया जा रहा है।

३८. जल मार्ग निर्धारित करने और रेल पुलों के सम्बद्ध विस्तृत व्यौरों के बारे में खोसला समिति ने जिस अल्पकालिक योजना की सिफारिश की थी, उस पर प्रायः अमल किया जा चुका है। दीर्घकालिक योजना पर आयोगना आयोग और सम्बन्धित मंत्रालयों के परामर्श से आगे कारवाई की जा रही है।

३९. अनुसंधान, खाका और मानक संगठन के धातु शोधन और रासायनिक उपकेन्द्र ने देशी सामान से रेल इंजनों के लिए कम खर्चीले तेजाब और क्षार प्रतिरोधी रोगन और चल स्टाक के लिए जंग रोधक अस्तर और रगड़ रोकने वाला लेप तैयार किया है। संगठन का अनुसंधान केन्द्र सवारी और माल-डिब्बों के धुरी बक्सों में इस्तेमाल के लिए कांसे के बियरिंग खोल की जगह स्फेरायडल ग्रेफाइट कास्ट आयरन तैयार करने में सफल हुआ है। देश में यह चीज पहली बार परम्परागत बिजली प्रक्रिया की जगह हाट प्लास्ट क्यूपेला द्वारा तैयार की गई है। व्यापार की दृष्टि से इसे एक रेल कारखाने में तैयार करने के सम्बन्ध में कारवाई की जा

रही है। कांस एक कीमती अलोह मिश्र धातु है और जिन धातुओं को मिला कर यह बनाया जाता है, देश में उनकी कमी है। स्फेरायडल ग्रेफाइट कास्ट ऑयरन के उत्पादन से कांस पर रेलों की निर्भरता कम हो जायेगी। अनुसंधान, खाका और मानक संगठन ने इस्तेमाल किये हुए चिकनाई तेल, ट्रांसफार्मर तेल और धुरी तेल के परिष्कार के तरीके भी निकाले हैं और पायलट संयंत्र चालू कर दिये गये हैं।

४०. कलकत्ता क्षेत्र की उपनगरी गाड़ियों के लिए २५ किलोवाट ए० सी० मोटर कोच का खाका देश में पहली बार अनुसंधान, खाका और मानक संगठन और कोच के बिजली उपस्कर के दो स्पलायरों ने सवारी डिब्बा कारखाना, पेराम्बूर के सहयोग से तैयार किया। प्रोटोटाइप मोटर कोच बनाये जा चके हैं और उनके काम की जांच की जा रही है।

४१. रेल पथ की मजबूती जांचने के लिए एक मुख्य लाइन खण्ड पर बनियादी अनुसंधान भी शुरू किया गया है। भविष्य में मुख्य लाइनों और ट्रंक मार्गों पर भारी यातायात को सम्हालने योग्य उपयुक्त रेल पथ के मानक तैयार करने के लिए यह जांच आवश्यक है कि बड़ी लाइन के लिए एक ट्रंक रिकार्डिंग कार और मीटर लाइन के लिए एक नयी डायनमोमीटर कार चालू की गई है। गाड़ियों के निरापद परिचालन के लिये आवश्यक तरीकों और उपस्करों पर अनुसंधान करने के लिए हाल में एक सह निदेशक, सुरक्षा अनुसंधान की नियुक्ति की गई है।

४२. अनुसंधान, खाका और मानक संगठन को साधारणतः और उसके अनुसंधान स्कंध की विशेष रूप से बढ़ाने की योजना तैयार की जा रही है।

४३. रेलों को आत्मनिर्भर बनाने का अभियान बराबर चल रहा है। चितरंजन के रेल इंजन निर्माण-यूनिट ने १६८ डब्ल्यू० जी० माल रेल इंजन तैयार करने के अपने वार्षिक लक्ष्य से अधिक काम किया है। अब इस यूनिट में तेज डाक और एक्सप्रेस सवारी गाड़ियों के लिये डब्ल्यू० पी० इंजन भी तैयार किये जा रहे हैं। इसके अलावा हर साल ७२ बिजली रेल इंजन बनाने की भी क्षमता विकसित की जा रही है। इस कारखाने में तैयार किये गये बड़ी लाइन के पहले ए० सी० बिजली रेल इंजन का संचालन अभी हाल में प्रधान मंत्री ने किया। इससे पहले २१ डी० सी० बिजली रेल इंजन तैयार किये जा चुके थे। तीसरी आयोजना की सम्पूर्ण अवधि में १०० से लेकर ११० तक ए० सी० बिजली रेल इंजन तैयार होने की आशा है। इनके कुछ बिजली उपस्कर विदेशों से मंगायें जायेंगे और कुछ हैवी इलेक्ट्रिकल्स, भोपाल

से मिलेंगे। प्रतिवर्ष दस हजार टन दलाई की क्षमता के लिए एक सुप्रसिद्ध ब्रिटिश फर्म के सहयोग से इस कारखाने में जो इस्पात भट्टी खोली जा रही है, उसके काम में अच्छी प्रगति हुई है और उत्पादन शुरू हो गया है।

४४. तीसरी आयोजना में मीटर लाइन के जितने भाप रेल इंजनों की जरूरत होगी, वे सब टाटा लोकोमोटिव कम्पनी द्वारा तैयार किये जायेंगे। सरकार और इस कम्पनी के बीच जिस करार के अधीन ये रेल इंजन दिये जायेंगे, उसकी मियाद ३१ मार्च, १९६६ तक है। रेलवे बोर्ड इस सम्बन्ध में जांच कर रहा है कि तीसरी आयोजना के बाद भाप रेल इंजनों की सप्लाई के लिए कम्पनी के साथ कौन सा प्रबन्ध आवश्यक होगा।

४५. वाराणसी में जो डीजल रेल इंजन कारखाना खोला गया है, उसमें विदेशी पुर्जों से कारखाने में तैयार किये गये रेल इंजन का संचालन अभी हाल में श्री लाल बहादुर शास्त्री ने किया। कारखाने के इतिहास में यह एक महत्वपूर्ण बात है। कारखाने के लिये लगभग सभी आवश्यक मशीनरी के लिए आर्डर दिया जा चुका है और मशीनरी के आते ही उसे लगाने की पूरी तैयारी कर ली गई है। आशा है, इस कारखाने में चालू वर्ष में बड़ी लाइन के मुख्य लाइन मानक के दो और डीजल रेल इंजन और १९६४-६५ में २५ डीजल रेल इंजन तथा कुछ डीजल शंटर तैयार होंगे।

४६. सवारी डिब्बा कारखाने में दूसरी पारी का काम उत्तरोत्तर बढ़ाया जा रहा है जिसकी वजह से उसकी क्षमता बढ़ गई है और इस समय प्रतिवर्ष बड़ी लाइन के ६०० डिब्बों के खोल तैयार किये जा रहे हैं जो बड़ी लाइन के तीसरे दर्जे के ६५० मानक डिब्बों के बराबर हैं। १९६४-६५ में ७०० खोलों के उत्पादन का लक्ष्य पूरा हो जाने की आशा है। इस कारखाने के साथ साज-सामान लगाने का जो स्थायी यूनिट बनाया गया है, उससे कारखाने में तैयार किये गये डिब्बों में आवश्यक साज-सामान और उपस्कर लगाने में सुविधा हुई है। इसमें उन दूसरे कारखानों में काम का भार हल्का हो गया है, जहां साज-सामान लगाने का यह काम पहले होता था। अब इन कारखानों में आम मरम्मत और दूसरे काम की क्षमता बढ़ गई है। १९६४-६५ से कारखाने में तैयार किये गये सभी सवारी डिब्बों में साज-सामान इसी यूनिट में लगाया जायेगा। सवारी डिब्बा कारखाने में बिजली गाड़ी के डिब्बे और मीटर लाइन के सवारी डिब्बे तैयार करने की भी व्यवस्था की गई है। बड़ी लाइन के बिजली गाड़ी के डिब्बे निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार बनाये जा रहे हैं और अब तक लगभग १५० सवारी डिब्बे बनाये जा चुके हैं। मोटर कोच के दो प्रोटोटाइप बनाये जा चुके हैं और परीक्षण के बाद नियमित रूप से मोटर कोच बनाने का काम हाथ में लिया जायेगा। आशा है कि ३१ मार्च, १९६५ तक बड़ी लाइन के १६२ अतिरिक्त ट्रेलर कोच और २६ मोटर कोच (जिनमें २ प्रोटोटाइप भी शामिल हैं) तैयार हो जायेंगे। कारखाने में मीटर लाइन के बिजली गाड़ी के वातानुकूल डिब्बे तैयार करने की भी योजना बनायी जा रही है।

४७. सवारी डिब्बा कारखाने में बनाये गये सवारी डिब्बों के अलावा हिन्दुस्तान एयर क्राफ्ट लिमिटेड बेंगलूरु और प्राइवेट निर्माताओं से भी सवारी डिब्बे मिलते रहे। हिन्दुस्तान एयर क्राफ्ट हर साल औसतन बड़ी लाइन के २३० से २४० तक सवारी डिब्बे बना रहा है। जसप इस समय हर साल मीटर-लाइन के लगभग २२० सवारी डिब्बे तैयार कर रहा है और आशा है कि १९६४-६५ में यह फर्म २७८ सवारी डिब्बे तैयार करेगा। इसके अलावा इस फर्म में डी० सी० बिजली गाड़ी के सवारी डिब्बे भी बनाये जा रहे हैं। इसके लिए वहां हर महीने ६ से ७ तक सवारी डिब्बे बनाने की क्षमता बढ़ायी गई है। बिजली गाड़ी के १०० सवारी डिब्बों के पहले आर्डर में से ५६ डिब्बे दिये जा चुके हैं। इस तरह के १०० और सवारी डिब्बों का दूसरा आर्डर भी दिया गया है।

४८. यांत्रिक सिगनलिंग के सभी उपस्कर अब देश में तैयार किये जा रहे हैं। साथ ही बिजली सिगनलिंग के कुछ पुर्जे भी देश में तैयार किये जा रहे हैं और उनका उत्पादन बढ़ाने के लिए योजना बनायी गई है। लगातार प्रयत्नों के फलस्वरूप अब सभी तरह के रेल उपस्कर जिसमें रेल पथ के सामान और पुलों के गर्डर भी शामिल हैं, देश में तैयार करने की दिशा में काफी प्रगति हुई है। इससे विदेशों से मंगाये जाने वाले सामान की खरीद लगातार घटी है। १९५१-५२ में कुल जितनी खरीद की गई थी उसमें ३०.०३ प्रतिशत खरीद विदेशों से हुई थी। १९६२-६३ में विदेशी खरीद घट कर १४.२७ प्रतिशत रह गई। इससे विदेशी मुद्रा में अनुपाततः बचत हुई है।

४९. देश में रेल उपस्कर तैयार करने की क्षमता विकसित करने के उद्देश्य से रेलवे बोर्ड का विकास कक्ष, तकनीकी विकास विभाग और दूसरे सरकारी विभागों तथा सम्बंधित उद्योगों के प्रतिनिधियों के साथ निकट सम्पर्क में काम करता रहा। चल-स्टाक के कई और पुर्जे तैयार करने की देश में पर्याप्त क्षमता विकसित करने के लिए कदम उठाये गये हैं। इन पुर्जों में डीजल और बिजली रेल इंजन, और बिजली गाड़ी के डिब्बे के सहायक और फाजिल पुर्जे और बिजली लाइन की फिटिंग शामिल है।

५०. पिछले वर्ष मेरे पूर्ववर्ती रेल मंत्री ने रेल पथ उपस्कर, चल-स्टाक के पुर्जों, गाड़ी में रोशनी करने के कुछ उपस्करों के निर्यात का जिक्र किया था। इस तरह के पुर्जों और उपस्करों का निर्यात बढ़ाने के साथ सवारी डिब्बों और माल डिब्बों जैसे तैयार चल-स्टाक के निर्यात के प्रश्न पर भी सक्रिय रूप से ध्यान दिया जा रहा है और इस उद्देश्य से अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्रालय और विदेशों में भारतीय मिशनों के साथ निकट सम्पर्क रखा जा रहा है।



५१. मैं पहले ही संक्षेप में बता चुका हूँ कि सभी स्टेशनों पर बुनियादी सुविधाएँ देने के काम में तेजी लाने के लिए इस मद की व्यवस्था को बढ़ा कर करीब ४ करोड़ रुपये कर दिया गया है। तीसरी आयोजना में इस काम के लिए कुल जितना विनिधान किया गया है उसकी सीमा में होते हुए भी यह रकम अब तक किसी एक वर्ष के लिए नियत रकम से अधिक है।

५२. जहाँ कहीं वाजिब दर पर बिजली मिलती है, वहाँ स्टेशनों पर क्रमशः बिजली लगायी जा रही है। भारत में कुल मिला कर लगभग ६७०० रेलवे स्टेशन हैं, जिनमें से १९६३-६४ के अन्त तक ३००० स्टेशनों पर बिजली लग जायेगी।

५३. मैं गाड़ियों में भीड़ कम करने की आवश्यकता की महसूस करता हूँ। अनुपनगरों गाड़ियों में तीसरे दर्जे के यात्रियों की आवधिक गणना से यह मालूम हुआ है कि बड़ी लाइन की गाड़ियों में भीड़ १९६१ के १४.६ प्रतिशत से घट कर १९६२ में १३.८ प्रतिशत और मीटर लाइन की गाड़ियों में १९६१ के १५ प्रतिशत से घट कर १४.१ प्रतिशत रह गई। लेकिन भीड़-भाड़ में अब तक जो कमी की गई है, उससे मैं सन्तुष्ट नहीं हूँ। मैं सदन को इतना विश्वास दिला सकता हूँ कि राष्ट्रीय अर्थ-व्यवस्था के हित में माल यातायात की आवश्यकताओं को यथोचित अग्रता के आधार पर पूरा कर लेने के बाद रेल प्रशासन गाड़ियों में भीड़ कम करने के लिए भरसक प्रयास कर रहे हैं। बम्बई, कलकत्ता और मद्रास क्षेत्रों की उपनगरी बिजली गाड़ियों के डिब्बों की संख्या में जो वृद्धि हुई, उसे छोड़ कर चालू आयोजना के पहले दो वर्षों में सवारी डिब्बों की संख्या में ७.५४ प्रतिशत की वृद्धि हुई है, जब कि इस अवधि में अनुपनगरी यात्रियों की संख्या में कुल ४ प्रतिशत से भी कम वृद्धि हुई है। तीसरी आयोजना की रूप-रेखा बताते समय मैं इस बात का उल्लेख कर चुका हूँ कि विशेष रूप से कलकत्ता, बम्बई और मद्रास क्षेत्रों में उपनगरी यात्री-यातायात बहुत अधिक बढ़ गया है और जहाँ तक सम्भव है, इसे विभिन्न उपायों द्वारा सम्हाला जा रहा है। यह उल्लेखनीय है कि यहाँ भी इन दो वर्षों में गाड़ी और वाहन किलोमीटर तथा बैठने और खड़े रहने के स्थान किलोमीटर के हिसाब से ८ से लेकर १० प्रतिशत तक अधिक गाड़ियां चलायी गईं, यद्यपि उपनगरी बिजली गाड़ियों में चलने वाले यात्रियों की संख्या में २० प्रतिशत से कुछ अधिक वृद्धि हुई।

५४. उपनगरी यात्री यातायात की चर्चा के दौरान मैं इस बात का भी जिक्र करना चाहता हूँ कि मासिक सीजन टिकटों का किराया बहुत कम है। दूसरी जगहों की तुलना में बम्बई, कलकत्ता और मद्रास के उपनगरी सीजन टिकट वाले यात्रियों को और कम किराया देना पड़ता है। यहाँ तक कि इन तीन उपनगरी क्षेत्रों में भी किराये की दरों में अन्तर है। इन क्षेत्रों में मासिक टिकटों पर १८ से ९ इकतरफा सफर के किराये के बराबर प्रभार लिया जाता है और ज्यों-ज्यों दूरी बढ़ती है, किराया घटता जाता है। दूसरे शहरों में दूरी के आधार पर किराये में इस तरह की रियायत नहीं दी जाती। सम्पूर्ण भारतीय रेलों में

कुल यात्री यातायात का ३० प्रतिशत यातायात इन तीन क्षेत्रों के उपनगरी सीजन टिकट पर होता है। इस भारी यातायात को सम्हालने के लिए रेल प्रशासनों को बहुत अधिक खर्च करना पड़ता है। सीजन टिकट किराये में १९४८ के बाद पहली बार १९६२ में संशोधन किया गया था। यहां तक कि १९५७ में जो यात्रा किराया कर लगाया गया था, वह भी सीजन टिकटों के किराये पर लागू नहीं किया गया। १९६२ में सीजन टिकट के किराये में केवल ५ प्रतिशत की वृद्धि की गई, जबकि दूसरे यात्री किराये औसतन १० प्रतिशत बढ़ाये गये। सीजन टिकटों के किराये के आधार में किस तरह के समंजन आवश्यक है, यह एक विचारणीय प्रश्न है।

५५. चालू वर्ष के पहले सात महीनों में ५६ नयी अनुपनगरी गाड़ियां चलायी गयीं—४१ बड़ी लाइन पर और १६ मीटर लाइन पर (जिनमें मद्रास और मदुरै के बीच मीटर लाइन की दो जनता एक्सप्रेस गाड़ियां भी शामिल हैं) और २ छोटी लाइन पर। इनसे कुल दैनिक गाड़ी किलोमीटर में ७१६५ की वृद्धि हुई। उपनगरी क्षेत्रों में बड़ी लाइन की २३ नयी गाड़ियां चलायी गयीं, जिनसे प्रतिदिन गाड़ी किलोमीटर में ६०७ की वृद्धि हुई। वर्तमान गाड़ियों का चालनक्षेत्र भी बढ़ाया गया है (२६ बड़ी लाइन पर और १६ मीटर लाइन पर) जिसकी वजह से दैनिक गाड़ी किलोमीटर १८६६ बढ़ गया। इसके अलावा १८ उपनगरी गाड़ियों का भी चालन-क्षेत्र बढ़ाया गया है जिससे दैनिक गाड़ी किलोमीटर में २२४ की वृद्धि हुई। हर गाड़ी में अधिक लोग सफर कर सकें, इस उद्देश्य से चालू वर्ष में २०८-११४ बड़ी लाइन और ६४ मीटर लाइन की—गाड़ियों में निर्यात रूप से डिब्बों की तादाद बढ़ा दी गयी। मेलों और त्योहारों के अवसर पर बढ़े हुए यातायात को सम्हालने के लिये ८२६ स्पेशल गाड़ियां चलायी गयीं—४३० बड़ी लाइन और ३९६ मीटर लाइन पर।

५६. यात्रियों की सुविधा के लिये तीसरे दर्जे के शयन-यानों की संख्या क्रमशः बढ़ायी गयी है। इस समय बड़ी लाइन की ४६ जोड़ी गाड़ियों में दो शायिकाओं वाले १६६ शयन-यान और तीन शायिकाओं वाले १८७ शयन-यान और मीटर लाइन की ४० जोड़ी गाड़ियों में दो शायिकाओं वाले ५४ और तीन शायिकाओं वाले १६८ शयन-यान चल रहे हैं। तीसरी आयोजना की शेष अवधि में बड़ी लाइन के १४५ और मीटर लाइन के १५० अतिरिक्त शयन-यान बनाने की योजना है। तीसरे दर्जे के शयन-यानों की लोकप्रियता और मांग बढ़ रही है, अतः यह सुविधा यथा संभव बढ़ायी जायेगी। बहुत से शयन-यानों का इस्तेमाल लम्बे सफर के यात्रियों के लिये "स्लिप कोच" के रूप में भी किया जा रहा है। मीटर लाइन के तीन शायिकाओं वाले शयन-यान में शायिका की लम्बाई के बारे में कुछ कठिनाइयां बतायी गयी हैं। उन्हें दूर करने के लिए शयन-यान का एक नया खाका तैयार किया गया है और उसके अनुसार डिब्बों का निर्माण शीघ्र आरम्भ किया जायेगा। कुछ गाड़ियों में परीक्षण के रूप में दूसरे दर्जे के १० शयन-यान चलाये गये हैं। इस सुविधा को लोगों ने पसन्द किया है और दूसरी महत्वपूर्ण गाड़ियों में भी क्रमशः इसकी व्यवस्था की जायेगी।

५७. जैसा कि माननीय सदस्यों को मालूम है, तीसरे दर्जे के सभी नए सवारी डिब्बों में पंखे लगाये गये हैं। इसके अलावा १९६२-६३ में लगभग ४१० पुराने डिब्बों में भी आवधि ओवरहाल या कारखानों में दूसरी मरम्मत के दौरान लगभग ३२०० पंखे लगाये गये।



५८. पिछले वर्ष की तुलना में चालू वर्ष में सवारी गाड़ियों के समय पर चलने में कुल मिलाकर सुधार हुआ है। इस दिशा में और सुधार करने के महत्व पर मैंने रेल-प्रशासनों का ध्यान दिलाया है।

५९. इसी प्रकार विभागीय खान-पान व्यवस्था में सुधार के लिये भी मैंने रेल-प्रशासनों को निरंतर प्रयास करने का सुझाव दिया है। इस समय ६४ स्टेशनों और २४ जोड़ी गाड़ियों में विभागीय खान-पान व्यवस्था है। सेवा और भोजन दोनों के स्तर में सुधार करने का लक्ष्य रखा गया है।

६०. रेल दुर्घटना समिति ने अपनी अंतिम रिपोर्ट दे दी है। रिपोर्ट की प्रतियों के साथ समिति के सुझावों और सिफारिशों पर रेलवे बोर्ड की टिप्पणियां सभा पटल पर रख दी गयी हैं। माननीय सदस्यों से मेरा अनुरोध है कि वे मेरे साथ मिलकर समिति और उसके अध्यक्ष, डाक्टर कुंजरू के प्रति आभार प्रकट करें। अपनी अस्वस्थता के बावजूद डाक्टर कुंजरू बड़ी शालीनता के साथ समिति के काम में निरंतर लगे रहे। रेल यात्रा को निरापद बनाने के उद्देश्य से समिति की यथासम्भव अधिक से अधिक सिफारिशों पर अमल करने के लिये कार्रवाई की जा रही है। प्रसन्नता की बात है कि जिन दुर्घटनाओं में जोखिम की संभावना रहती है, उनकी संख्या घट रही है।

६१. दुर्घटनाओं की चर्चा के दौरान मैं खासकर समपारों पर होने वाली दुर्घटनाओं के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। इस समय देश में १९,००० से कुछ अधिक समपार हैं जिन पर चौकीदार नहीं रखे गये हैं। माननीय सदस्य इस बात को स्वीकार करेंगे कि इन सब समपारों पर चौकीदार रखना न व्यावहारिक है और न रेल अधिनियम के अनुसार ऐसा करना अनिवार्य है। किसी दूसरे देश में भी ऐसा नहीं किया जाता। इन परिस्थितियों में मेरे पूर्ववर्ती रेल-मंत्री ने यह यथोचित समझा कि जिन समपारों पर सड़क यातायात बढ़ गया है, उन पर चौकीदार तैनात करने का खर्च सड़क अधिकारी और रेलवे बराबर-बराबर दें। सदन को ज्ञात है कि इस खर्च के बराबर बंटवारे के सिद्धांत उन्होंने राज्यों के मुख्य मंत्रियों के सामने रखा था। दुर्घटना जांच समिति और समाचार पत्रों ने भी इस सिद्धांत से सहमति प्रकट की थी। माननीय सदस्य इस बात से सहमत होंगे कि दुर्घटना रोकने के लिये यह जरूरी है कि रेलवे लाइन पार करते समय सड़क पर चलने वाले सावधान और सतर्क रहें। माननीय सदस्य यह भी मानेंगे कि समपारों पर चौकीदार रखने का आधा खर्च भ्रदा करने का प्रस्ताव रखकर रेल-प्रशासन ने अपने ऊपर अधिकतम दायित्व रख लिया है। वैकल्पिक प्रस्ताव के रूप में यहां तक सुझाव रखा गया है कि यदि सड़क अधिकारी इस काम की कुल १/१० भाग तक लागत दे दें, तो इस पर होने वाला आवर्ती व्यय उनसे नहीं लिया जायेगा। अधिकतर राज्य सरकारों ने लागत के बंटवारे का सिद्धांत मान लिया है और रेल-प्रशासनों से कहा गया है कि ऐसे मामलों में अन्य औपचारिक बातों की प्रतीक्षा न करें और समपारों पर चौकीदार तैनात करने के सम्बन्ध में कार्रवाई शुरू कर दें।

रेल-प्रशासनों को यह हिदायत भी दी गयी है कि जहां चौकीदार नहीं रखे गये हैं, उन सभी समपारों पर रेलवे सीमा के पास उपयुक्त स्थान पर लाइन के दोनों तरफ 'बको' संकेत लगाये जायें। रेलवे

प्रशासन यह संकेत हर हालत में लगायेंगे चाहे सड़क अधिकारी सड़क के लिये कोई संकेत लगाये हों या न लगाये हों ।

६२. इस प्रसंग में मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि अभी हाल में रेल-प्रशासनों को इस बात की जांच करने के लिये कहा गया है कि जिन समपार फाटकों पर चौकीदार तैनात हैं और जहां चेतावनी देने के लिये स्वचल घंटियां लगायी गयी हैं, वहां इन घंटियों की वजह से सड़क यातायात का अवरोध कम हुआ है या नहीं । दोनों सदनों के माननीय सदस्य विभिन्न स्थानों पर समपार की जगह रेलवे लाइन के ऊपर या नीचे पुल बनाने के सम्बन्ध में समय-समय पर चिन्ता प्रकट करते रहे हैं । हालांकि कई बार स्थिति का स्पष्टीकरण किया जा चुका है लेकिन शायद सदन एक बार फिर इस महत्वपूर्ण विषय पर स्पष्टीकरण चाहता हो । संक्षेप में स्थिति यह है कि जब रेल और सड़क यातायात बढ़ जाने के कारण समपार की जगह या अन्यथा पुल बनाना जरूरी होता है, तो खास पुल की लागत रेलवे देती है और ढलवां पहुंच मार्ग बनाने और अपनी जरूरत के अनुसार पुल को चौड़ा करने की लागत सड़क अधिकारी देते हैं । तथ्य तो यह है कि रेल प्रशासन इस सम्बन्ध में इतना आगे बढ़ गये हैं कि उन्होंने ऐसे पुलों की कम से कम २४ फुट चौड़ाई की लागत देना भी मंजूर कर लिया है, चाहे समपार की जगह बनाये जाने वाले उस पुल की चौड़ाई इससे कम क्यों न हो ।

६३. माल परिवहन व्यवस्था में सुधार करने के उद्देश्य से एक महत्वपूर्ण कदम उठाया गया है जिसके बारे में माननीय सदस्य जानना चाहेंगे, वह यह है कि औद्योगिक दृष्टि से उन्नत यूरोप और अमेरिका के देशों के नमूने पर यहां भी सीमित क्षेत्र में परीक्षण के तौर पर कंटेनर सर्विस शुरू करने का प्रस्ताव है । शुरू में यह योजना कुछ चुने हुए शहरों के बीच लागू की जायेगी । इस योजना के अनुसार अप्रेषण स्टेशन पर माल भेजने वाले के यहां से माल लेकर गन्तव्य स्टेशन पर पाने वाले के यहां पहुंचा दिया जायेगा । इससे अलग-अलग पैकेजों को बीच में हाथ से उतारने-चढ़ाने की जरूरत नहीं रहेगी । माल में नुकसान की कम सम्भावना होगी और पैकिंग के खर्च में भी कमी होगी ।

६४. रेल-प्रशासन माल परिवहन व्यवस्था में सुधार करने के लिये विभिन्न उपाय भी बरत रहे हैं, जैसे कि ट्रॉजिट गाड़ियां चलायी जा रही हैं, आउट एजेंसियां और नगर बुकिंग एजेंसियां खोली जा रही हैं और बड़े बड़े शहरों में घर से माल ले जाने और घर पर माल पहुंचाने की व्यवस्था शुरू की गयी है ।

६५. इस प्रसंग में यह बताना असंगत न होगा कि भारतीय रेल अधिनियम में एक संशोधन करने का प्रस्ताव है । इस संशोधन का उद्देश्य यह है कि दुर्घटना में मृत्यु या शारीरिक चोट के सम्बन्ध में रेल प्रशासन शीघ्रता से अन्तरिम मुआवजा दे सकें । बाद में भारतीय रेल अधिनियम के अधीन नियुक्त दावा कमिश्नर मुआवजे की जो रकम निर्धारित करें, उसके अनुसार इस अन्तरिम भुगतान का समंजन कर लिया जायेगा ।

६६. माननीय सदस्य जानते हैं कि निर्यात की कई वस्तुओं पर रेल भाड़े में ५ प्रतिशत से लेकर ५० प्रतिशत तक की रियायत पहले से दी जा रही थी। १ जनवरी, १९६४ से ६५ और वस्तुओं के रेल भाड़े में २५ प्रतिशत की छट दी गयी है, जिनमें किसी स्टेशन से निर्यात के लिये किसी बन्दरगाह को भेजा जाने वाला इंजीनियरिंग माल भी शामिल है। इस प्रसंग में मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि मध्य और पश्चिम रेलों के कुछ स्टेशनों से निर्यात के उद्देश्य से बम्बई बन्दरगाह में केला भेजने के लिये निम्न माल डिब्बा दर जारी की गयी है।

६७. राष्ट्रीय आपात के संदर्भ में और रेल गाड़ियों में भीड़ कम करने की उद्देश्य से १ जनवरी, १९६३ से कई रियायतें बन्द कर दी गयीं। इस सम्बन्ध में फिर विचार करने के बाद विशेष मामलों में शैक्षणिक, सांस्कृतिक, सामाजिक और तकनीकी महत्व के अखिल भारतीय सम्मेलनों और राष्ट्रीय महत्व के सम्मेलनों में भाग लेने वाले व्यक्तियों को रियायत देने का निर्णय किया गया है।

६८. बिना टिकट यात्रा की बुराई को दूर करने के लिये लगातार उपाय किये जा रहे हैं, लेकिन इन उपायों के बावजूद इनमें कोई खास कमी नहीं दिखायी देती है। बहुत सी दूसरी बातों की तरह इनमें भी सार्वजनिक वेतन और सामाजिक जागरूकता पैदा करने की जरूरत है। यह लक्ष्य केवल माननीय सदस्यों, राज्य सरकारों और सार्वजनिक नेताओं के निरंतर तथा हार्दिक सहयोग से प्राप्त हो सकता है।

६९. कुछ इस तरह की शिकायतें आयी हैं कि कुछ शहरों में रेल सफर के लिये ऐसे लोग टिकट खरीद लेते हैं और सीट या शायिका आरक्षित करा लेते हैं, जो वास्तव में स्वयं सफर नहीं करता चाहते। बाद में ये टिकट अनधिकृत रूप से दूसरे लोगों को दे दिये जाते हैं। अनुचित लाभ पाने के इरादे से ही ऐसा किया जाता है। अन्य बातों के अलावा इस तरह के अनाचार से वास्तविक यात्रियों को कष्ट और असुविधा होती है, अतः इसे दूर करने के उद्देश्य से भारतीय रेल अधिनियम में संशोधन करने के लिये एक विधेयक संसद् में पेश किया गया है। इस वैधानिक उपबन्ध से जिस टिकट पर कोई शायिका या सीट आरक्षित की गयी है, उसे दूसरे को देने की मनाही हो जायेगी और मुझे आशा है कि इससे इस अनाचार की रोकथाम होगी।

७०. विभिन्न स्तरों पर सलाहकार समितियों और इनसे सम्बद्ध माननीय सदस्यों से रेल प्रशासकों को जो बहुमूल्य सहायता मिली है, उसे मैं साभार स्वीकार करता हूँ। जो माननीय सदस्य अनौपचारिक क्षेत्रीय संसदीय परामर्श समितियों में हैं अब हम उन्हें बैठक से पहले ही

लिखित विवरण भेज देते हैं कि पिछली बैठकों में माननीय सदस्यों ने जो सुझाव दिये थे, उन पर क्या कार्रवाई की गयी है। कुछ माननीय सदस्यों ने ऐसा करने का सुझाव दिया था और कार्याविधि में इस थोड़ा परिवर्तन से उनकी इच्छा पूरी हो जाती है। इसमें न कोई औपचारिक पत्र व्यवहार करना पड़ता है और न बैठकों के अनौपचारिक रूप में ही कोई तबीली होती है जो कि इतना उपयोगी है।

७१. समाज कल्याण राज्य के संदर्भ में और विशेषकर अकेला सबसे बड़ा नियोजक होने के नाते रेलों अपने कर्मचारियों की सेवा और रहन सहन की स्थिति को सुधारने के लिये उपाय करती रही हैं। माननीय सदस्यों का मालुम है कि परिवारिक पेंशन योजना में सुधार और निम्न दर पेंशनों में वृद्धि के रूप में अभी हाल में सामाजिक सुरक्षा का जो कार्यक्रम सरकार द्वारा स्वीकृत किया गया है, उसका लाभ केन्द्रीय सरकार के अन्य कर्मचारियों के साथ साथ रेल कर्मचारियों को भी मिलेगा।

७२. भारत की सरकारी रेलों में नियुक्त कर्मचारियों की संख्या १२.१२ लाख से कुछ अधिक है। कर्मचारियों पर होने वाला खर्च कुल राजस्व संचालन व्यय का लगभग ६० प्रतिशत है। खर्च का यह प्रतिशत कई अधिक उन्नतिशील देशों के खर्च के अनुरूप ही है। इस प्रकार कर्मचारियों पर होने वाला खर्च रेलवे के खर्च का अकेला सबसे बड़ा मद है और रेल-प्रशासन इस बात को महसूस करते हैं कि कर्मचारियों का पूरा ध्यान रखा जाय और उन्हें इसके बदले अधिक से अधिक काम करने के लिए प्रोत्साहित किया जाय।

७३. चिकित्सा संबंधी सुविधाएं क्रमशः बढ़ायी जा रही हैं और साथ ही कर्मचारियों के स्वास्थ्य के लिए बीमारियों की रोकथाम की ओर भी ध्यान दिया जा रहा है। स्वास्थ्य मंत्रालय द्वारा बनायी गयी योजनाओं के आधार पर राज्य सरकारों के सहयोग से राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन योजना और चेचक उन्मूलन कार्यक्रम के अनुसार काम किया गया है। परिवार नियोजन के संबंध में स्वास्थ्य मंत्रालय ने जो रूप-रेखा तैयार की है, उसके अनुसार यह कार्यक्रम बढ़ाया जा रहा है। सदन् को यह जान कर प्रसन्नता होगी कि रेल दुर्घटना समिति ने अपनी रिपोर्ट में कहा है कि भारतीय रेलों में इलाज की जो सुविधाएं दी जा रही हैं, वे परिमाण और गुण दोनों के लिहाज से भारत के किसी भी संगठन द्वारा दी गयी सुविधाओं से कम नहीं हैं।

७४. १९६२-६३ के अन्त तक लगभग ४,२६,००० रेल कर्मचारियों को रेलवे के मकान दिये जा चुके थे। यह संख्या कर्मचारियों की कुल संख्या के एक तिहाई से अधिक है। आयोजना में इस प्रयोजन के लिए उपलब्ध साधनों के अन्दर प्रतिवर्ष लगभग ११,००० मकान बनाये जा रहे हैं और पुराने ढंग के मौजूदा मकानों में भी सुधार किया जा रहा है।

७५. कर्मचारियों के बच्चों की शिक्षा के लिए उत्तरोत्तर अधिक सुविधाएं दी जा रही हैं। इस समय रेल कर्मचारियों के बच्चों की शिक्षा के लिए ६५२ प्राइमरी स्कूल और माध्यमिक तथा ऊंची शिक्षा के लिए ६३ स्कूल हैं। जिन कर्मचारियों का तबादला हो जाता है, उनके बच्चों के लिए महत्वपूर्ण केन्द्रों में इमदादी होस्टलों और रेल कर्मचारियों तथा उनके परिवार के लिए बनाये गये श्रवकाश गृहों का अधिकारिक उपयोग किया जा रहा है। माननीय सदस्य जानते हैं कि रेल कर्मचारियों के बच्चों की तकनीकी शिक्षा के लिए कर्मचारी हित निधि से हर साल १००० छात्र-वृत्तियां दी जाती हैं। इस योजना पर हर साल लगभग १० लाख रुपये खर्च होते हैं। रेल कर्मचारियों के परिवार की महिलाओं को दस्तकारी सिखाने के लिए जो दस्तकारी केन्द्र चलाये जा रहे हैं उनका खर्च भी कर्मचारी हित निधि से लिया जाता है। इन केन्द्रों को प्रोत्साहन देने के उद्देश्य से इन्हें लेखन सामग्री और कपड़े के मामूली सामान तैयार करने के आर्डर दिये जाते हैं। इससे रेल कर्मचारियों के परिवार की आमदनी बढ़ती है और उनकी भलाई भी होती है।

७६. बढ़ते हुये कार्यभार को ध्यान में रखकर विभिन्न वर्गों के कर्मचारियों के समुचित प्रशिक्षण पर लगातार ध्यान दिया जा रहा है। विभिन्न क्षेत्रीय रेलों और कारखानों में कारखाना प्रशिक्षण की सुविधा उपलब्ध है। इसके अलावा प्रशिक्षण के लिए बहुत सी केन्द्रीय संस्थाएं भी हैं। इस सिलसिले में राजपत्रित अफसरों के लिए रेलवे स्टाफ कालेज, बडौदा अप्रेंटिस यांत्रिक इंजीनियरों के लिए प्रशिक्षण केन्द्र, जमलपुर उच्च रेल-मथ प्रशिक्षण स्कूल, पूना, सिगनल इंजीनियरिंग और दूर-संचार स्कूल, सिकन्द्राबाद, डीजल प्रशिक्षण केन्द्र, गया और ए० सी० बिजली रेल इंजनों के परिचालन और अनुरक्षण के लिए रेल इंजन प्रशिक्षण स्कूल, आसनसोल उल्लेखनीय हैं। तकनीकी सहायता की विभिन्न आयोजनाओं के अधीन विदेशी सरकारों और एजेंसियों से देश के बाहर प्रशिक्षण की जो सुविधाएं मिली हैं, रेल प्रशासन उनका भी लाभ उठा रहे हैं।

७७. विभिन्न कर्मचारी शिक्षा केन्द्रों में प्रशिक्षण के लिए कर्मचारियों को बराबर सुविधाएं दी जा रही हैं। इन केन्द्रों में स्वच्छापूर्वक प्रशिक्षण पाने वाले कर्मचारियों की संख्या उत्साहबर्धक है और इससे यह पता चलता है कि वे यूनियन के काम में सोच समझ कर भाग लेने और अपने काम को अधिक अच्छी तरह से करने के कितने इच्छुक हैं।

७८. माननीय सदस्यों की दिलचस्पी के लिए मैं यह बताना चाहता हूँ कि परीक्षण के रूप में मैंने यह तय किया है कि विशिष्ट योग्यता के कुछ कारखाना कर्मचारियों को देश में आयोजित पर्यटन के लिए चुना जाय और उनके परिवार को भी उनके साथ भ्रमण का अवसर दिया जाय। इस तरह का एक दल पर्यटन के लिए निकल चुका है। पूरी यात्रा के लिए एक शयनयान दिया गया है और उनके साथ एक प्रवर हित निरीक्षक भी भेजा गया है। अच्छे काम के लिए कई पुरस्कार पहले से दिये जा रहे हैं। मैंने सोचा कि निःशुल्क शिक्षात्मक पर्यटन के रूप में इस नये पुरस्कार से रेल कर्मचारी देश के विभिन्न भागों की औद्योगिक उन्नति और विभिन्न कारखानों में काम की दशा का ज्ञान प्राप्त कर सकेंगे। इस योजना से देश में भवनात्मक एकता को बल मिलेगा और कर्मचारियों में राष्ट्रीय गौरव के साथ साथ राष्ट्र के प्रति योगदान के रूप में अपने काम के प्रति भी गौरव की भावना बढ़ेगी।

७६. स्थायी वार्ता तंत्र के अधीन दलों कर्मचारी संघों के साथ रेलवे बोर्ड की छः तिमाही बैठकें हुईं जिन में कई महत्वपूर्ण निर्णय किये गये। कुल मिला कर रेल कर्मचारियों के साथ मंत्रीपूर्ण संबन्ध बने रहे।

८०. १९६३ में रेलों में विभिन्न स्तरों पर अफसरों और कर्मचारियों की संयुक्त समितियों की संख्या बढ़ाकर ४८० हो गयी। ये समितियां परिचालन और प्रशासन सम्बंधी दक्षता में सुधार और खर्च में किफायत के लिए कर्मचारियों के सुझाव प्राप्त करने की दिशा में एक उपयोगी माध्यम सिद्ध हुई है।

८१. खेल-कूद के क्षेत्र में रेल कर्मचारियों ने अपनी श्रद्धा कायम रखी। हाकी, बालीवाल मुक्केबाजी, कबड्डी, पानी-पोलो, महिलाओं के टेबुल टेनिस और बैडमिन्टन और सीनियर तथा जूनियर भारोत्तोलन प्रतियोगिताओं में रेलों ने राष्ट्रीय चैम्पियनशिप जीता। तैराकी में व 'स्नर' रहीं और बास्केट बाल, साइकिल दौड़, गेंद और कुश्ती में उन्होंने तीसरा स्थान प्राप्त किया। १९६३ में जिन अन्तर्राष्ट्रीय प्रतियोगिताओं में भारतीय टीमों ने भाग लिया, उनमें १२ रेल कर्मचारी भी शामिल थे। इन टीमों के सदस्य के रूप में उन्हें देश का प्रतिनिधित्व करने का गौरव प्राप्त हुआ। इस वर्ष रेलवे के दो खिलाड़ियों को अर्जुन पुरस्कार मिला।

८२. भारतीय रेल व्यवस्था राष्ट्र का महत्तम उपक्रम है। रक्षात्मक अर्थ व्यवस्था और आपात के संदर्भ में देश की प्रमुख परिवहन प्रणाली के रूप में रेलों का उत्तरदायित्व बढ़ गया है। देश में अचानक आपातिक स्थिति उत्पन्न होने पर रेल कर्मचारियों ने उसका सामना करने के लिए जो तत्परता और उत्साह दिखाया, उसका उल्लेख पिछले वर्ष मेरे पूर्ववर्ती रेल-मंत्री ने किया था। देश की सेवा के लिए रेल संगठन एक सुयोग्य संगठन है जो सदा राष्ट्र की सेवा करने को उत्सुक रहता है। इसमें कुछ त्रुटियां हैं और मैं उन त्रुटियों का महसूस करता हूं, लेकिन इन त्रुटियों के बावजूद मैं यह कहने का साहस करता हूं कि रेल संगठन पर देश को गर्व होना चाहिए। आगामी वर्षों में रेल कर्मचारियों पर काम का बोझ उत्तरोत्तर बढ़ेगा। मुझ तक भी सन्देह नहीं है कि रेल कर्मचारी पहले से कहीं अच्छा काम कर दिखायेंगे। इस विशाल उपक्रम के संरक्षक की हैसियत से मैं माननीय सदस्यों और जनता के सहयोग और प्रोत्साहन की अपेक्षा करता हूं। इससे पहले कि मैं अपना भाषण समाप्त करूं, मैं उन सभी वर्ग के रेल कर्मचारियों के काम की सराहना करना चाहता हूं जो भारतीय रेलों के अनुरक्षण, परिचालन और प्रशासन का भार संभाल रहे हैं और शानदार काम कर रहे हैं। मेरा विश्वास है कि माननीय सदस्य भी मेरे साथ मिल कर रेल कर्मचारियों के काम की सराहना करेंगे।

श्री हरि विष्णु कामत (होशंगाबाद) : अब जब कि रेलवे आय-व्ययक प्रस्तुत किया जा चुका है, मेरा अनुरोध है कि शिवरात्रि के अवसर पर सभा को स्थगित कर दिया जाय।



**श्री हनुमन्तैया (बंगलौर नगर) :** मेरा अनुरोध है कि इन छुट्टियों के बारे में फिर से विचार करके इन्हें कम करना चाहिए ताकि हम और अधिक कार्य निबटा सकें . . . . (अन्तर्बाधा)

**श्री च० का० भट्टाचार्य (रायगंज) :** सरकार द्वारा प्रकाशित राष्ट्रीय पंचांग में आज के दिन शिवरात्रि का उत्सव दिखाया गया है। उसी के अनुसार कार्य करना चाहिए।

**अध्यक्ष महोदय :** संसद द्वारा वही छुट्टियां मनाई जाती है जो भारत सरकार के कार्यालयों में मनाई जाती हैं चूंकि कार्यालयों में आज छुट्टी नहीं है इसीलिये संसद द्वारा भी नहीं मनाई गयी। दो सदस्यों ने मुझे कहा है कि आज छुट्टी होनी चाहिए। परन्तु छुट्टी करना इस लिये कठिन था क्योंकि रेलवे आयव्ययक को आज ही प्रस्तुत किया जाना था, यदि अब सभा की यही इच्छा है तो सभा स्थगित हो सकती है। क्या सभा की भी यही इच्छा है कि भविष्य में आज के दिन छुट्टी की जाय ? (अन्तर्बाधा)

**श्री हरि विष्णु कामत :** मैंने छुट्टी का सुझाव नहीं दिया।

**श्री नाथपाई (राजापुर) :** मैं चाहता हूं कि छुट्टियां कम की जानी चाहिए। मैं श्री कामत से सहमत हूं कि पूजा आदि करने के लिए सभी अब स्थगित हो।

**अध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य भविष्य के बारे में कोई राय नहीं दे रहे इसलिये केवल आज के लिये सभा स्थगित होती है। भविष्य के बारे में निर्णय बाद में लिया जायेगा।

इसके पश्चात् लोक-सभा बुधवार, १२ फरवरी, १९६४ / २३ माघ, १८८५ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

*The Lok Sabha then adjourned till eleven of the clock on Wednesday the 12th February, 1964/Magha 23, 1885 (Saka)*