

लोक-सभा वाद-विवाद

तृतीय माला

खण्ड २, १९६२/१८८४ (शक)

[३० अप्रैल से ११ मई, १९६२/१० से २१ वैशाख, १८८४ (शक)]

3rd Lok Sabha

Chamber Fumig.

18.10.73.



पहला सत्र, १९६२/१८८४ (शक)

(खण्ड २ में अंक ११ से २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय

नई दिल्ली

तृतीय माला

विषय-सूची

[तृतीय माला खंड २, अंक ११ से २०—३० अप्रैल से ११ मई, १९६२/१० से २१ वैशाख, १८८४ (शक)]

| | |
|---|---------|
| अंक ११—सोमवार, ३० अप्रैल, १९६२/१० वैशाख, १८८४ (शक) | पृष्ठ |
| सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण | ६६६ |
| प्रश्नों के मौखिक उत्तर— | |
| तारांकित प्रश्न संख्या २६६, २७०, २७२, २८३, २७३ से २८१, २८४ से २८६ और २८८ से २९० | ६६६—६४ |
| प्रश्नों के लिखित उत्तर— | |
| तारांकित प्रश्न संख्या २७१, २८२, २८७ और २९१ से २९८ | ६६४—६८ |
| अतारांकित प्रश्न संख्या २५० से ३२६ और ३२८ से ३६२ | ६६८—७४८ |
| स्थगन प्रस्ताव के बारे में | ७४८ |
| अविलम्बनीय लोक महत्व के विषयों की ओर ध्यान दिलाना | ७४८—५१ |
| १. आन्ध्र प्रदेश में बिजली की कमी | ७४९—५१ |
| २. पाकिस्तान उच्च आयोग द्वारा एक ऐसे मानचित्र का परिचालन जिसमें भारत के कुछ राज्य क्षेत्रों को पाकिस्तान का भाग दिखाया गया है | ७५१ |
| ३. पूर्वी पाकिस्तान की सीमा पर मुसलमानों का कथित जमा होना | ७५१ |
| समितियों के लिये निर्वाचन | ७५१—५२ |
| १. भारतीय केन्द्रीय पटसन समिति | ७५१ |
| २. भारतीय केन्द्रीय तिलहन समिति | ७५२ |
| राष्ट्रीय सहकारी विकास निगम विधेयक—पुरस्थापित | ७५२ |
| राष्ट्रपति के अभिभाषण पर प्रस्ताव | ७५३ |
| दैनिक संक्षेपिका | ७६०—६६ |

अंक १२—मंगलवार, १ मई, १९६२/११ वैशाख, १८८४ (शक)

| | |
|---|---------|
| सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण | ७६७ |
| प्रश्नों के मौखिक उत्तर— | |
| तारांकित प्रश्न संख्या २९९, ३०१, ३०२, ३०४ से ३०६, ३०८, ३११ से ३१५ और ३१७ से ३१९ | ७६७—८२२ |

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३००, ३०३, ३०७, ३०९, ३१०, ३१६, ३२० से

३३६

८२२—३३

अतारांकित प्रश्न संख्या ३६३ से ४१२, ४१४ से ४२२, ४२४ से ४३५, ४३७ से ४४८, ४५० और ४५१

८३३—७३

प्रक्रिया के बारे में

८७३—७४

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषयों की ओर ध्यान दिलाना

८७४—७८

१. बिहार को कोयले का अपर्याप्त संभरण

८७४—७५

२. लाल किले के समीप शरणार्थियों की झोपड़ियों को आग लगना

८७५—७८

३. सशस्त्र नागा विद्रोहियों के एक दल का पूर्व पाकिस्तान की ओर जाने का समाचार

८७८

सभा पटल पर रखे गये पत्र

८७९—८०

तारांकित प्रश्न संख्या २०५ के उत्तर में शुद्धि

८८०

बोकारो इस्पात संयंत्र के बारे में वक्तव्य

८८०—८१

राष्ट्रपति के अभिभाषण पर प्रस्ताव

८८१—६१६

कार्य मंत्रणा समिति—

पहला प्रतिवेदन

६१६

दैनिक संक्षेपिका

६१७—२३

अंक १३—बुधवार, २ मई, १९६२/वशाख १२, १८८४ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३३७ से ३४४, ३४६, से ३४९, ३७०, ३५१ और ३५३

६२५—५०

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ३४५, ३५०, ३५२, ३५४ से ३६९ और ३७१ से ३७९

६५०—६३

अतारांकित प्रश्न संख्या ४५२ से ५२३

६६३—६६

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

६६६—६८

१. कलकत्ता गोदी श्रमिक बोर्ड की पुनर्रचना की आवश्यकता

६६६—६७

२. गुजरात में कपास का अधिग्रहण

६६७—६८

३. पूर्वी पाकिस्तान में ढाका तथा राजशाही में दंगे

६६८

सभा पटल पर रखे गये पत्र

६६८—१०००

कार्य मंत्रणा समिति—

पहला प्रतिवेदन

१०००

राष्ट्रपति के अभिभाषण पर प्रस्ताव

१००१—११

अनुदानों की मांगें (रेलवे)

१०११—५७

दैनिक संक्षेपिका

१०५८—६७

अंक १४—गुरुवार, ३ मई, १९६२/१३ बैशाख, १८८४ (शक)

सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण—

| | |
|---|---------|
| प्रश्नों के मौखिक उत्तर | १०६७ |
| तारांकित प्रश्न संख्या ३८०, ३८२ से ३८६, ३९३ से ३९६ और ३९८ | १०६७—६९ |
| अल्प सूचना प्रश्न संख्या ३ | १०६२—६४ |

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

| | |
|--|-----------|
| तारांकित प्रश्न संख्या ३८१, ३९० से ३९२, ३९७ और ३९९ से ४१५ | १०६४—११०५ |
| अतारांकित प्रश्न संख्या ५२४ से ६०२, ६०५ से ६२१ और ६२३ से ६३७ | |
| अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना — | |

१. स्माल स्केल वुलन मैनुफेक्चरर्स एसोसियेशन और स्क्रीन प्रिन्टर्स द्वारा अपने समवाय बन्द कर देने की धमकी ११५१—५२
२. हुगली के पायलेटों द्वारा त्याग पत्र देने की धमकी ११५२—५४

स्थगन प्रस्ताव तथा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाने के बारे में—

| | |
|---|---------|
| सभा पटल पर रखे गये पत्र | ११५५—५६ |
| समितियों के लिये निर्वाचन— | |
| १. पशु कल्याण बोर्ड | ११५६ |
| २. भारतीय लाख उप-कर समिति | ११५६—५७ |
| ३. भारतीय चिकित्सा अनुसन्धान परिषद का प्रशासी निकाय | ११५७ |

अनुदानों की मांगें (रेलवे)—

स्थगन प्रस्ताव तथा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

- (१) भारत को चीन को कथित अलटीमेटम ; तथा ११६३—६४
- (२) १५० नागा त्रिद्रोहियों का पूर्वी पाकिस्तान में चले जाना ११६४—६६

बड़ी और मध्यम सिंचाई परियोजनाओं के बारे में आधे घंटे की चर्चा—

| | |
|------------------|-----------|
| दैनिक संक्षेपिका | १२०६—१२१४ |
|------------------|-----------|

अंक १५—शुक्रवार, ४ मई, १९६२/१४ बैशाख, १८८४ (शक)

सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण १२१५

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

| | |
|---|---------|
| तारांकित प्रश्न संख्या ४१६ से ४१९, ४२१ से ४२५ और ४२८ से ४३३ । | १२१५—३७ |
| अल्प सूचना प्रश्न संख्या ४ | १२३७—३८ |

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

| | |
|--|-----------|
| तारांकित प्रश्न संख्या ४२०, ४२६, ४२७ और ४३४ से ४५० | १२३८—४७ |
| अतारांकित प्रश्न संख्या ६३८, ६३९, ६४२ से ७१३ और ७१५ से ७२१ . | १२४७—८१ |
| निधन सम्बन्धी उल्लेख | १२८१ |
| सभा पटल पर रखे गये पत्र | १२८२ |
| राष्ट्रपति का संदेश | १२८२ |
| सभा का कार्य | १२८३ |
| अनुदानों की मांगों (रेलवे) | १२८३—१३१७ |
| विनियोग (रेलवे) संख्या २ विधेयक— | |
| पुरःस्थापित और पारित | १३१८—१९ |
| जनता एक्सप्रेस गाड़ियों के बारे में संकल्प | १३१९—३८ |
| सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों के बारे में संकल्प | १३३८ |
| दैनिक संक्षेपिका | १३४४—५० |

अंक १६—सोमवार, ७ मई, १९६२/१७ वैशाख १८८४ (शक):

| | |
|--|-----------|
| सदस्यों द्वारा शपथ ग्रहण | १३५१ |
| प्रश्नों के मौखिक उत्तर— | |
| तारांकित प्रश्न संख्या ४५१, ४५३ से ४६१, ४६३, ४६४, ४६६ और ४६७ | १३५१—७६ |
| प्रश्नों के लिखित उत्तर— | |
| तारांकित प्रश्न संख्या ४६२, ४६५ और ४६८ से ४९६ . | १३७६—८९ |
| अतारांकित प्रश्न संख्या ७२२ से ७५२, और ७५४ से ७७२ | १३८९—१४१० |
| अविलम्बनीय लोक मूहत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना— | |
| काश्मीर और चीन के सिक्किमांग क्षेत्र के बीच सीमा निर्धारण के बारे में बातचीत करने का पाकिस्तान और चीन का कथित निर्णय | १४१०—११ |
| सभा पटल पर रखे गये पत्र— | |
| समितियों में निर्वाचन— | |
| १. राजघाट समाधि समिति और | १४१२ |
| २. कर्मचारी राज्य बीमा निगम | १४१३ |
| सामान्य आय-व्ययक—सामान्य चर्चा | १४१३—३८ |
| दैनिक संक्षेपिका | १४३९—१३ |

अंक १७, मंगलवार, ८ मई १९६२ / १८ वैशाख, १८८४ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

| | |
|---|---------|
| तारांकित प्रश्न संख्या ४९७ से ५०४ और ५०६ से ५१४ | १४४५—६६ |
| अल्प सूचना प्रश्न संख्या ५ | १४६६—७१ |

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

| | |
|--|-----------|
| तारांकित प्रश्न संख्या ५०५ और ५१५ से ५४६ | १४७१—८५ |
| अतारांकित प्रश्न संख्या ७७३ से ८६०, ८६२ से ८७८, ८८०, ८८१, ८८३, ८८४, ८८६ से ९१० और ९१२ से ९२३ | १४८६—२५५२ |

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

| | |
|---|---------|
| नागा लैंड में भारतीय वायु सेना के एक डकोटा विमान का गिरना | १५५३—५४ |
| सभा पटल पर रखे गये पत्र— | १५५५—८७ |
| सामान्य आयव्ययक—सामान्य चर्चा | १५७६—७७ |
| राष्ट्रपति की विदाई के बारे में | १५८८—९६ |
| दैनिक संक्षेपिका— | |

अंक १८, बुधवार, ९ मई १९६२ / १९ वैशाख, १८८४ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

| | |
|--|-----------|
| तारांकित प्रश्न संख्या ५४७ से ५५६ और ५५८ | १५९७—१६१६ |
| अल्प सूचना प्रश्न संख्या ६ | १६१६—२० |

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

| | |
|--|---------|
| तारांकित प्रश्न संख्या ५५७ और ५५९ से ६०६ | १६२०—४३ |
| अतारांकित प्रश्न संख्या ९२४ से १०२६ | १६४३—८७ |

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

| | |
|--|-----------|
| नागा विद्रोहियों द्वारा भारतीय वायु सेना के अधिकारियों की कथित रिहाई | १६८७ |
| विशेषाधिकार प्रस्ताव के बारे में | १६८८ |
| सभा पटल पर रखे गये पत्र | १६८८—९० |
| सामान्य आयव्ययक—सामान्य चर्चा | १६९०—१७१४ |
| दैनिक संक्षेपिका | १७१५—२३ |

अंक १९, गुरुवार, १० मई, १९६२ / २९ बैशाख, १८८४ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६१० से ६१५, ६१७ से ६२०, ६२३, ६२६ से
६२८, ६३८ और ६२९ से ६३२ १७२५—५०

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६१६, ६२१, ६२२, ६२४, ६२५, ६३३ से ६३७
और ६३९ से ६४५ १७५०—५७

अतारांकित प्रश्न संख्या १०२८ से १०६६ और १०७१ से १०७७ १५५७—८०

हुगली पोत चालकों की हड़ताल के बारे में १७८०—८२

सूचना प्राप्त करने के बारे में

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाने के बारे में—

चीनी वाणिज्य दूतावास कलिम्पोंग से एक सिपाही पर गोली चलाया जाना १७८२—८३

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

मद्रास में छपाई के कागज की कमी १७८३—८४

सभा पटल पर रखे गये पत्र १७८४

सामान्य आयव्ययक—सामान्य चर्चा १७२४—१८२८

दैनिक संक्षेपिका १७२९—३२

अंक २०, शक्रवार ११ मई, १९६२ / २१ बैशाख, १८८४ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६४६ से ६४९, ६५१ से ६५५ और ६५७ से ६६३ १८३३—५४

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ७ १८५४—५६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६५०, ६५६ और ६६४ से ६६१ १८५६—७०

अतारांकित प्रश्न संख्या १०७८ से १०८२ और १०८४ से ११८६ १८७०—१९२३

स्थगन प्रस्ताव तथा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

माल गाड़ी और ट्रक की टक्कर १९२३—२७

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

१. फिजो के सम्बन्ध में जानकारी और विद्रोही नागाओं के एक और दल
का पाकिस्तान को काथित प्रस्थान १९२८

लोक सभा वाद-विवाद

गुरुवार, ३ मई, १९६२

१३ वैशाख, १८८४ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

(अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

सदस्य द्वारा सपथ ग्रहण

श्री हेम राज (कांगड़ा)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

गन्ने का उत्पादन

†*३८०. श्री द्वा० ना० तिवारी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जालंधर स्थित अनुसंधान केन्द्र में कोई ऐसा रसायन तैयार किया गया है जिसके प्रयोग से अंकुरण अवधि कम होगी और गन्ने का उत्पादन भी काफी बढ़ जायेगा ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस रसायन का किसी बड़े पैमाने पर प्रयोग किया गया है ; और

(ग) उसका क्या परिणाम निकला ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) जालंधर में कोई नया रसायन नहीं बनाया गया है परन्तु रोपण से पहले गन्ने पर प्रयोग के लिये जालंधर, पूसा, शाहजहांपुर, अनकापल्ली, समेत कई अनुसंधान केन्द्रों में कई रसायनों का परीक्षण किया गया है। इन रसायनों से अंकुरण अवधि कम होती है और उत्पादन शीघ्र होता है और कुछ मामलों में ६०-१०० मन प्रति एकड़ के हिसाब से उत्पादन में वृद्धि होती है।

(ख) और (ग). पहले साल पंजाब में किये गये प्रदर्शन में किसानों को बताया गया था और वहाँ पर इन रसायनों की काफी मांग है और इस वर्ष १०,००० एकड़ भूमि में यह रसायन इस्तेमाल किये जायेंगे। ये रसायन जहरीले हैं और इनका ध्यानपूर्वक उचित रूप से इस्तेमाल किय जाना है।

†मूल अंग्रेजी में

१०६७

†श्री द्वा० ना० तिवारी : इस रसायन पर प्रति एकड़ कितना व्यय होगा ?

†श्री स० का० पाटिल : मेरे पास लागत के आंकड़े नहीं हैं, परन्तु यह सस्ता है। यह अधिक महंगा नहीं है।

श्री रघूनाथ सिंह : इस केमिकल के बारे में क्या कोई इन्क्वायरी हुई है कि खेत पर इसका क्या असर होता है क्योंकि ऐसा हो जाता है कि २ या ३ वर्ष के बाद उसकी ईल्ड कम हो जाती है ?

श्री स० का० पाटिल : वह तो बाहर के ही देशों में इस्तेमाल होता है। हमारे पास उसके आंकड़े नहीं हैं लेकिन दूसरे देशों में इस केमिकल के इस्तेमाल का असर बुरा नहीं होता है।

†श्री विश्वनाथ राय : क्या इस नये रसायन के इस्तेमाल से अधिक सिंचाई की आवश्यकता है ?

†श्री स० का० पाटिल : मैं समझता हूँ कि पानी की जरूरत है। गन्ने को पानी अधिक चाहिये।

†श्री विश्वनाथ राय : सामान्य से अधिक ?

†श्री स० का० पाटिल : मुझे पता नहीं है। इस बारे में मेरे पास जानकारी नहीं है।

श्री विभूति मिश्र : मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस केमिकल के इस्तेमाल करने से गन्ने में टोपवोरर तो नहीं हो जायेगा ?

श्री स० का० पाटिल : वह तो अभी ऐक्सपेरिमेंट के स्टेज में है और इसलिये मालूम नहीं है कि उसका क्या होगा। उसके स्टेटिस्टिक्स भी इकट्ठा नहीं हुए हैं। अभी तक १०००० एकड़ तक वह चीज नहीं चली है। उसका इस्तेमाल करना है और आहिस्ता आहिस्ता वह चीज हमारे पास आयेगी।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या गन्ने के क्षेत्र में किसानों ने यह रसायन खुशी से मंजूर किया है ?

†श्री स० का० पाटिल : मैं समझता हूँ कि यह बड़ा लोकप्रिय है। अनिच्छा की इसमें कोई बात नहीं है। वास्तव में, हम इसकी मांग पूरी नहीं कर सकते।

†श्री हेडा : प्रयोग किन क्षेत्रों में किया गया है और क्या इसका दक्षिण के क्षेत्रों में भी, जहाँ उत्पादन अधिक हो ही रहा है, इसका प्रयोग किया गया है ?

†श्री स० का० पाटिल : मैं नहीं समझता कि दक्षिण में ऐसा करना आवश्यक है जहाँ कि सामान्य उपज लगभग ५० टन प्रति एकड़ या इससे अधिक है। वहाँ ऐसा करना आवश्यक नहीं है। यह उत्तरी क्षेत्रों, विशेषतः पंजाब, बिहार और उत्तर प्रदेश में आवश्यक होगा। अतः ये प्रयोग बड़े छोटे पैमाने पर किये जा रहे हैं। मैंने बताया कि कुछ समय बाद हमारा अनुभव यह है कि यह १०,००० एकड़ हो जायेगा जो कि गन्ने की कुल खेती का १ प्रतिशत भी मुश्किल से है।

श्री बड़े : क्या गवर्नमेंट के पास कोई एसी रिपोर्ट आयी है कि इस केमिकल के इस्तेमाल करने से शूगरकेन में सुक्रोज की परसेंटेज कम हो गई है ?

श्री स० का० पाटिल : वह तो मेरे पास नहीं आया है। सम्भव है कि वह बढ़ेगा, कम नहीं होगा।

श्री स० मो० बनर्जी : इस रसायन के इस्तेमाल के अतिरिक्त किसानों को और क्या प्रोत्साहन दिये जा रहे हैं ? क्या गन्ने की किस्म सुधारने के लिये उनको कोई नगद प्रोत्साहन दिया जायेगा ?

श्री स० का० पाटिल : कोई और प्रोत्साहन आवश्यक नहीं है। हमारे पास बहुत चीनी है और अब ऐसा समय आ गया है कि प्रोत्साहन देना रोक दिया जाय।

श्री ज्वा० प्र० ज्योतिषी : किसान लोग इस रसायन को कितने वर्षों से इस्तेमाल कर रहे हैं और उन्हें इसका प्रयोग कैसा लगा ?

अध्यक्ष महोदय : इस प्रश्न का उत्तर दिया जा चुका है।

श्री ज्वा० प्र० ज्योतिषी : उन्होंने अब तक कितनी मात्रा का इस्तेमाल किया ?

श्री स० का० पाटिल : अभी तो यह आरम्भ ही है और यह केवल एक दो वर्ष से ही इस्तेमाल किया जा रहा है। हम अभी तक उस लक्ष्य पर नहीं पहुँचे हैं, जिस पर पहुँचना चाहते हैं। मैंने बताया कि हम १०,००० एकड़ में इसका प्रयोग चाहते हैं। अतः इसमें अधिक प्रयोग की कोई बात नहीं है। यह अभी आरम्भ है।

अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न।

श्री ज० ब० सिंह : अध्यक्ष महोदय, मुझे प्रश्न पूछने का मौका नहीं दिया गया है।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य को कई दफा मौका मिलेगा, इसलिये वह मायूस न हों।

श्री ज० ब० सिंह : मुझे कोई मौका नहीं मिला है।

अध्यक्ष महोदय : हमें आरम्भ किये बहुत समय नहीं बीता है।

इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन

*३८२. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या परिवहन तथा संचारमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन द्वारा जिन मार्गों पर विमान चलाये जा रहे हैं उनमें से उसको कितने मार्गों पर घाटा हो रहा है ; और

(ख) इन मार्गों में से प्रत्येक पर गत तीन वर्षों में प्रति वर्ष कितना घाटा हुआ है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) और (ख). मैं एक विवरण सभा पटल पर रखता हूँ। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ६२]

श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या सरकार इस हानि को समाप्त करने के लिये कोई कदम उठा रही है ?

†श्री मुहीउद्दीन : संचालन में कुशलता बढ़ाने और लागत कम करने और हानि को कम से कम करने के लिये प्रत्येक प्रयत्न किया जा रहा है। परन्तु, दूसरी ओर, मजूरी में वृद्धि करने की मांग हमेशा रहती है। अन्तिम मद से पता चलता है कि हानि में वृद्धि का मुख्य कारण वेतन और मजूरी में वृद्धि है। घाटे में कमी मुख्यतः डकोटा के स्थान पर कोई अन्य उपयुक्त और अधिक सस्ते विमान लगा कर की जा सकती है।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : इस घाटे को किस प्रकार बांटा जाता है ? क्या यह सारा घाटा कारपोरेशन को देना पड़ता है या घाटे का कुछ भाग राज्य सरकारें भी वहन करती हैं, और यदि हां, तो कौन सी राज्य सरकार घाटे में अंशदान कर रही है ?

†श्री मुहीउद्दीन : राज्य सरकारें इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के साथ कुछ व्यवस्था करके कुछ सेवाओं के लिये थोड़ा साधन देती हैं। यदि वे किसी विशेष स्थान को कोई विशेष सेवा चलाना चाहें तो वे सेवा चलाने के लिये इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के साथ करार करते हैं और घाटे को या घाटे के एक अंक को पूरा करते हैं।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : वह व्यवस्था क्या है।

†श्री मुहीउद्दीन : राज्यों से ऐसी राज्य सहायता की कुल रकम लगभग ६ लाख रुपया है। मैं एक उदाहरण देता हूँ। दिल्ली-चंडीगढ़-कुल सेवा के बारे में पंजाब सरकार कुलू तक सेवा चाहती थी और वह कुलू सेवा राज्य सरकार की सहायता से चलायी जाती है। दिल्ली-फूलबाग-लखनऊ सेवा के लिये उत्तर प्रदेश सरकार कुछ हद तक सहायता देती है। उसी प्रकार राजस्थान सरकार दिल्ली-जयपुर-उदयपुर-अहमदाबाद-बीकानेर सेवा के लिये सहायता दे रही है।

†श्री जयपाल सिंह : क्या सरकार ने इस बात को ध्यान में रखते हुए कि घरेलू सेवा में भी अधिकाधिक जेट विमान लगाये जायेंगे, घरेलू और अन्तर्राष्ट्रीय, दोनों सेवाओं का एकीकरण करके घाटे को कम करने के बारे में विचार किया है ?

†श्री मुहीउद्दीन : उस प्रश्न पर सदा ध्यान दिया जाता है। परन्तु, जैसा मैंने बताया, यह हानि घरेलू सेवा पर है क्योंकि डकोटा चलाने पर व्यय अधिक होता है। यदि कोई और सस्ते विमान मिल गये तो परिवहन में भी वृद्धि होगी और लागत भी काफी कम हो जायेगी।

†श्री नो० श्री० नायर : विशेषतः इस बात को देखते हुए कि डकोटा पुराने विमान हैं, अच्छे किस्म के विमान लगाने में सरकार को क्या रुकावटें हैं ?

†श्री मुहीउद्दीन : हम डकोटा के स्थान पर अच्छे और आधुनिक विमान लगाने का प्रयत्न कर रहे हैं। उदाहरणतः एक वर्ष पूर्व पांच फोकर विमान खरीदे गये थे और पांच अन्य फोकर विमानों के लिये क्रयादेश दिये गये हैं और उनके वर्ष १९६३ के आरम्भ में मिलने की संभावना है।

†श्री जगन्नाथ राव : क्या कलकत्ता-भुवनेश्वर-विशाखापटनम्-हैदराबाद सेवा को पुनः चालू करने का कोई प्रस्ताव है ?

†परिवहन तथा संचारमंत्री (श्री जगजीवन राम) : कलकत्ता-भुवनेश्वर सेवा चल रही है। जहां तक अन्य भाग का संबंध है वे हैदराबाद और मद्रास से सम्बन्धित हैं जहां पर कलकत्ता से परिवहन की अपेक्षा काफी ज्यादा परिवहन है।

†श्री जगन्नाथ राव : एक दिन छोड़ कर सेवा चलाने की क्या स्थिति है ?

†श्री जगजीवन राम : इसको एक दिन छोड़कर चलाने के लिये इस मामले की उड़ीसा सरकार के परामर्श से जांच की जा रही है ।

†श्री फतेहसिंह राव गायकवाड : घाटे पर चल रहे मार्गों के बारे में सरकार की क्या नीति है ?

†श्री मुहीउद्दीन : कठिनाई यह है कि जब सेवा रोक दी जाती है तो उसकी मांग होती है। सरकार इस बात को भी ध्यान में रखती है कि काफी समयसे जो महत्वपूर्ण स्थानों तक सेवा चल रही है वह चलती रहे और उसे जहां तक हो सके समाप्त न किया जाये । जहां तक घाटे को कम करने का प्रश्न है, मैं बता चुका हूँ कि हम प्रयत्न कर रहे हैं ।

†श्री हेम बरुआ : मंत्री महोदय ने परिवहन में वृद्धि का जिक्र किया । क्योंकि यात्री परिवहन में प्रतिवर्ष २० प्रतिशत की वृद्धि होती रही है, तो क्या मैं जान सकता हूँ कि इण्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन को लाभ क्यों नहीं हो सका ? क्या सरकार इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के कार्यकरण की पूरी जांच करेगी ?

†अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय हानि के कारण बता चुके हैं ।

†श्री मुहीउद्दीन : मैं अभी स्पष्ट करता हूँ । इण्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन को वर्ष १९५७-५८ में १०३ लाख रुपये का घाटा हुआ और वर्ष १९५८-५९ में ९१ लाख रुपये का घाटा हुआ । वर्ष १९५९-६० में ७, ८१,००० रुपये का लाभ हुआ और वर्ष १९६०-६१ में ४,६९,००० रुपये का लाभ हुआ और वर्ष १९६१-६२ में भी इतना ही लाभ होने की आशा है ।

फसल का बीमा

३८३. श्री विभूति मिश्र : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) फसलों को बीमा कराने के लिये जो प्रबन्ध किया जाना था उस योजना पर कहां तक काम हुआ है;

(ख) यह योजना कब से चालू हो जायेगी ; और

(ग) योजना की पूरी रूपरेखा क्या होगी ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) से (ग). पंजाब सरकार का राज्य में फसल बीमे के लिये एक पायलट योजना चालू करने का विचार है । वह इस योजना का ब्यौरा तैयार कर रही है और अन्तिम योजना भारत सरकार के पास अभी तक प्राप्त नहीं हुई है । इस अवस्था में यह कहना सम्भव नहीं है कि वह योजना कब से लागू होगी ।

श्री विभूति मिश्र : मैं यह जानना चाहता हूँ कि केन्द्रीय सरकार विभिन्न सूबों में क्राप इन्श्योरेंस के लिये खुद कोई कार्यवाही कर रही है या विभिन्न सूबों को कोई मदद दे रही है ताकि वहां क्राप इन्श्योरेंस हो ?

श्री स० का० पाटिल : हां, जरूर थोड़ी बहुत मदद दे रही है । सन् १९४७ में उस ने एक स्पेशल आफिसर नियुक्त किया इस की जांच करने के लिये, और अभी सरकार ने एफ० ए० ओ० से भी उसकी सर्विसेज मांगी हैं और उसका उपयोग किया जाता है । लेकिन असल में यह काम राज्य सरकार का है कि वह तय करे कि इस को लागू करना है या नहीं । गवर्नमेंट आफ इंडिया इस में इतनी मदद दे रही है कि ऐडमिनिस्ट्रेटिव एक्स्पेंस वगैरह जो आयेगा वह उसका आधा हिस्सा देगी ।

श्री विभूति मिश्र : मैं जानना चाहता हूँ कि केन्द्रीय सरकार ने पहले गल्ले के सामान का इन्श्योरेंस करने की हिदायत दी है या कौश क्राप का इन्श्योरेंस करने की हिदायत दी है ?

श्री स० का० पाटिल : पहले तो क्राप इन्श्योरेंस की योजना है । गल्ले की चीज तो दूसरी है । पंजाब में दो ग्रेन हैं, इफ आई मिस्टेक नाट, गेहूं और उसके साथ चना, और टू कौश क्राप्स हैं, शुगर केन और काटन यानी कपास ।

डा० गोविन्द दास : अभी मंत्री जी ने कहा कि सन् १९४७ में ही सरकार ने इस संबंध में एक अफसर की नियुक्ति की थी । इसको इतने वर्ष हो गये । तो क्या पंजाब के सिवा और किसी राज्य में इस संबंध में कुछ हो रहा है ? और अगर हो रहा है तो कहां कहां हो रहा है ? साथ ही इस फसल के बीमे के साथ बैलों के बीमे का भी कोई विचार किया जा रहा है, जिन का फसलों से बहुत संबंध है ?

श्री स० का० पाटिल : ये दो सवाल अलग अलग हैं ।

अध्यक्ष महोदय : बैलों को तो रहने दीजिए ।

श्री स० का० पाटिल : बैलों का ये विचार इसमें नहीं है । यह तो क्राप इन्श्योरेंस का सवाल है । इसमें बैल नहीं आते हैं । उनका तो इन्श्योरेंस हो सकता है, लेकिन वह अलग चीज है । क्राप इन्श्योरेंस के लिये तो सटेट्स इसलिये तैयार नहीं हैं क्योंकि उनको यह मालूम नहीं है कि इसमें कितना खर्चा आयेगा । उसमें जो एक्चुरियल स्टेटिस्टिक्स वगैरह चाहिये वह हमारे पास नहीं हैं और जब तक नहीं हैं तो इस प्रकार की चीज में यकायक पड़ना स्टेट के लिये तो कठिन है । इसलिये उसका एक्सपैरीमेंट वगैरह करना चाहिये । मैं मानता हूँ कि सबसे पहले पंजाब गवर्नमेंट इस काम के लिये सामने आयी है । वह एक्सपैरीमेंट करे और सफल हो तो न केवल पंजाब में बल्कि और प्रान्तों में भी वह शुरू किया जायेगा ।

श्री ज० ब० सिंह : मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि क्या उत्तर प्रदेश की सरकार ने भी कोई इस तरह की स्कीम बनायी है कि क्राप इन्श्योरेंस किया जाए ?

श्री स० का० पाटिल : उत्तर प्रदेश सरकार ने कोई ऐसी स्कीम अभी तक तो हमारे पास नहीं भेजी है ?

अध्यक्ष महोदय : एक बात मुझे कहनी है । जब मिनिस्टर साहब यह जवाब दें कि मेरे पास सिर्फ पंजाब से ही यह स्कीम आयी है तो इससे जाहिर है कि और किसी स्टेट से नहीं आयी है । ऐसी हालत में किसी मंत्री का यह सवाल करना कि क्या राजस्थान से भी आयी है या उत्तर प्रदेश से भी आयी है, इससे कोई फायदा नहीं होता । और न इससे कोई खास इनफारमेशन मिलेगी ।

श्री स० मो० बनर्जी : यह तो पूछ सकते हैं कि दूसरे राज्यों से क्यों नहीं आयी।

अध्यक्ष महोदय : अगर आप उस दूसरी स्टेट से ही पूछें तो ज्यादा अच्छा हो कि आपने क्यों नहीं भेजी, बनिस्वत सेंटर से पूछने के क्यों नहीं आयी।

श्री जगदेव सिंह सिद्धांती : क्या मंत्री महोदय कृपा करके बताएंगे कि 'जाब से जो स्कीम आयी है उसमें क्या लिखा है ?

अध्यक्ष महोदय : जितना लिखा हुआ है वह तो उन्होंने बताया।

श्रीमती यशोदा रेड्डी : पंजाब सरकार द्वारा भेजी गयी योजना के अतिरिक्त क्या भारत सरकार, नीति के तौर पर, उन राज्यों में, जहां बहुधा अकाल पड़ता रहता है, फसल बीमा की एक सामान्य योजना लागू करने पर विचार कर रही है ? क्या उन का कोई ऐसी नीति बनाने का विचार है क्योंकि कुछ राज्यों में ऐसे जिले हैं जहां लगभग प्रत्येक वर्ष अकाल पड़ता है।

अध्यक्ष महोदय : बड़ा होने के अतिरिक्त प्रश्न व्यापक भी है।

श्री स० का० पाटिल उठे—

श्रीमती यशोदा रेड्डी : मंत्री महोदय उत्तर देने को तैयार हैं।

अध्यक्ष महोदय : शांति, शांति। श्री यादव।

श्री रामसेवक यादव : मैं मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि जो पंजाब से स्कीम आई है उस के बारे में दूसरे राज्यों को भी लिखा गया है या नहीं और यदि लिखा गया है तो उस का क्या जवाब आया है ?

श्री स० का० पाटिल : वह तो सब को मालूम है, उस की अखबारों में चर्चा हुई है। हमारी एग्रीकल्चरल कानफरेंसों में उस की चर्चा होती है और वह सब को मालूम है। मैं समझता हूं कि यह काम आहिस्ता-आहिस्ता होगा। पंजाब में यह काम सफल हो गया तो दूसरे प्रान्तों में वह शुरू होगा।

श्री शिव नारायण : क्या सरकार मेहरबानी कर के बतायेगी कि क्या इस स्कीम को भारत के अन्य प्रान्तों में भी लांच किया जायगा ?

अध्यक्ष महोदय : यह सवाल बार-बार किया जाता है। मगर वह इस में नहीं आता।

इडुकी जल-विद्युत् परियोजना

†*३८४. { श्री वासुदेवन नायर :
श्री वारियर :
श्री केप्पन :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री २८ मार्च, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या २५६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इडुकी के पानी को काम में लाने के बारे में मद्रास और केरल की सरकारों के बीच कोई समझौता हो गया है ;

†मूल अंग्रेजी में।

(ख) यदि हां, तो क्या इडुकी जलविद्युत् परियोजना का कार्य शीघ्र शुरू कर दिया जायेगा ;

और

(ग) क्या योजना के लिये आवश्यक विदेशी मुद्रा की व्यवस्था की गई है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) और (ख). जी, नहीं ।

(ग) इस योजना के लिये विदेशी मुद्रा की व्यवस्था करने के प्रश्न पर अभी विचार नहीं किया जा सकता ।

†श्री वासुदेवन नायर : केरल सरकार के मुख्य मंत्री ने हाल में ही राज्य-विधान सभा में बताया कि जहां तक इडुकी के पानी का सम्बन्ध है, केरल सरकार और मद्रास सरकार में कोई बकाया विवाद नहीं है । क्या मैं जान सकता हूं कि क्या भारत सरकार ने केरल के मुख्य मंत्री के इस वक्तव्य पर ध्यान दिया है, और यदि हां, तो इस पर भारत सरकार की क्या प्रतिक्रिया हुई है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : माननीय सदस्य जिस वक्तव्य का जिक्र कर रहे हैं, उस का मुझे पता नहीं है परन्तु जहां तक विवाद का सम्बन्ध है, वह तो है ही । इडुकी नदी के पानी के इस्तेमाल के बारे में दोनों राज्यों में मतभेद है । इस का कुछ भाग मद्रास चाहता है परन्तु अन्य राज्य इस पर सहमत नहीं हो रहा है ।

†श्री वासुदेवन नायर : इस विवाद को शीघ्र ही निपटाने और इस परियोजना पर कार्य शुरू किये जाने के लिये केन्द्रीय सरकार क्या कदम उठा रही है ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : इस का उत्तर कोई आधे पृष्ठ का है और यदि आप मुझे अनुमति दें तो मैं इस को पढ़ दूँ । इस में सभी बातें हैं और शायद फिर अन्य अनुपूरक प्रश्न न उठें ।

†अध्यक्ष महोदय : यह बहुत बड़ा है । मैं इस की अनुमति नहीं दे सकता, परन्तु यदि वह कुछ शब्दों में इस का सार बताना चाहें, तो बता सकते हैं । माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि क्या केन्द्रीय सरकार दोनों राज्यों में विवाद को सुलझाने के लिये कोई कार्य कर रही है ।

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : केन्द्रीय सरकार नहीं । परन्तु केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग कुछ कार्य कर रहा है और हम समझते हैं कि कोई हल निकल आयेगा । मैं स्वयं भी इस में व्यक्तिगत रूप से रुचि लूंगा और देखूंगा कि यह कैसे किया जा सकता है ।

†अध्यक्ष महोदय : यदि मंत्री महोदय वह जानकारी देना चाहते हैं तो वह उसे सभा पटल पर रख दें ।

†श्री अ० क० गोपालन : परियोजना-कार्य आरम्भ होने से जो व्यक्ति प्रभावित होंगे, क्या उन के पुनर्वास के लिये कोई योजना बनाई गई है और यदि नहीं, तो क्या वह योजना बनाने पर विचार करेंगे ?

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : यह तो प्रत्येक योजना का भाग है कि यदि किसी क्षेत्र से कुछ व्यक्ति विस्थापित हों, तो उन के लिये कोई उचित व्यवस्था की जाये और उन को कुछ क्षतिपूर्ति भी दी जाये ।

†श्री केप्पन : क्या कार्य आरम्भ करने और फिर विवाद सुलझाने में कोई कठिनाई है ?

†अध्यक्ष महोदय : उस से झगड़ा और बढ़ेगा ।

†श्री नी० श्री० नाथर : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि ऐसा ख्याल है कि विकास योजनाओं के मामलों में केरल राज्य के साथ भेद-भाव बरता जा रहा है, क्या सरकार यह देखेगी कि कार्य आरम्भ करने के लिये राज्य को आवश्यक विदेशी मुद्रा दी जाये ?

†हाफिज मुहम्मद इब्नाहीम: किसी भेद-भाव का कोई प्रश्न नहीं है। प्रश्न पर गुणावगुण के आधार पर विचार किया जाना है। यदि कोई विवाद उठता है तो वह सुलझाया जाना है।

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न।

†श्री श्रीनारायण दास : प्रश्न संख्या ३९१ का उत्तर भी प्रश्न संख्या ३८५ के उत्तर के साथ ही दिया जाये।

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय - नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : मुझे कोई आपत्ति नहीं है परन्तु श्री दी० चं० शर्मा यहां उपस्थित नहीं हैं।

†अध्यक्ष महोदय : फिर इस का उत्तर नहीं दिया जा सकता। जब प्रश्न का प्रस्तावक ही नहीं है तो इस के उत्तर देने की आवश्यकता नहीं है।

कोचीन में जहाज बनाने का दूसरा कारखाना

†*३८५: { श्री अ० क० गोपालन :
श्री प० कुम्हन :

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

(क) कोचीन में जहाज बनाने के दूसरे कारखाने के निर्माण-कार्य में अब तक क्या प्रगति हुई है ;

(ख) १९६०-६१ और १९६१-६२ में इस परियोजना पर कितना व्यय किया गया ;

(ग) इस कारखाने के लिये भूमि के अर्जन में क्या प्रगति हुई है ; और

(घ) कितना मुआवजा दिया गया ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) परियोजना के लिये विदेशी प्रविधिक/वित्तीय सहयोग प्राप्त करने के लिये वार्ता जारी है।

(ख) वर्ष १९६०-६१ १९,९७,९९९.८५ रुपये

वर्ष १९६१-६२ ४७,०३,७६७.७३ रुपये

(ग) दूसरे कारखाने के लिये अर्जित की जाने वाली प्रस्तावित ६४ एकड़ गैर-सरकारी भूमि में से ३१ मार्च, १९६२ तक लगभग ६३ एकड़ भूमि प्राप्त कर ली गई है।

(घ) ६६,८६,५१३.७३ रुपये।

†श्री अ० क० गोपालन : पिछले दो तीन वर्षों से यही उत्तर दिया जा रहा है कि बातचीत चल रही है। क्या मंत्री महोदय कोई अनुमानित समय बता सकते हैं कि कब तक इन वार्ताओं को अन्तिम रूप दे दिया जायेगा ?

†श्री राज बहादुर : मैं समझता हूँ कि हम बहुत तेजी से कदम उठा रहे हैं और यह कहना पूर्णतः सही नहीं है कि पिछले दो तीन वर्षों से हम यही बात कहते आ रहे हैं। इस में हम ने निरन्तर प्रगति की है। हम ने अर्जित की जाने वाली ६४ एकड़ गैर-सरकारी भूमि में से ६३ एकड़ प्राप्त कर ली है। ३६ एकड़ सरकारी भूमि भी अर्जित की गयी है और वह भी प्राप्त की जा रही है। इस सेक्शन में पुनः जोड़ी जाने वाली सड़कें बननी हैं उन के लिये प्राक्कलन प्राप्त हो गये हैं और उन की उचित जांच की जा रही है।

†श्री अ० क० गोपालन : मैं प्रविधिक सहायता के लिये बातचीत का जिक्र कर रहा हूँ। पिछले दो वर्षोंमें इसमें क्या प्रगति हुई है ?

†श्री राज बहादुर : वह आसान काम नहीं है। हिन्दुस्तान शिपयार्ड लिमिटेड में भी हम अन्य जहाज निर्माण कारखानों से सस्ते जहाज नहीं बना सके हैं। हमारी यह इच्छा है कि दूसरा जहाज-निर्माण कारखाना जब भी चालू हो, इस की स्थिति सुदृढ़ होनी चाहिये और इस कारखाने में बनाये जाने वाले जहाज मूल्य, निर्माण और अन्य मामलों में विदेशी जहाज बनाने के कारखानों में बने जहाजों से अच्छे हों। अतः हम प्रविधिक सहयोग की व्यवस्था सुदृढ़ और उचित चाहते हैं।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या सरकार कई विदेशों से की जा रही वार्ता के बारे में किसी निर्णय अथवा निष्कर्ष पर पहुंची है ?

†श्री राज बहादुर : उस में समय लगेगा क्योंकि हमें प्रत्येक प्रस्ताव की सभी बातों को देखना होता है और इसीलिये, वास्तव में किये गये प्रस्तावों की जांच करने के लिये, हम ने एक समिति नियुक्त की है। हाल में भी हमें जर्मनी से एक अन्य प्रस्ताव मिला है जिस पर विचार किया जा रहा है।

†श्री श्याम लाल सराफ : क्या मैं जान सकता हूँ कि (क) लोहा और इस्पात के अतिरिक्त इन जहाजों के बनाने में इमारती लकड़ी किस अनुपात में इस्तेमाल की जाती है, (ख) क्या वह इमारती लकड़ी इस देश में उपलब्ध है, और (ग) क्या जहाज बनाने के लिये देवदार की लकड़ी लगाने का प्रयोग किया गया है ?

†अध्यक्ष महोदय : इन सभी प्रश्नों को मिलाया नहीं जा सकता।

†श्री श्याम लाल सराफ : अन्यथा हमें अनुपूरक प्रश्न पूछने का अन्य अवसर नहीं मिलता।

†अध्यक्ष महोदय : यदि अन्य कठिनाइयां हों तो उन का अन्य तरीके से समाधान किया जाये परन्तु यह नियम नहीं बदला जा सकता अर्थात् कई प्रश्न एक में मिला कर न पूछे जायें।

†श्री श्याम लाल सराफ : ये तीनों बातें एक दूसरे से सम्बन्धित हैं और मुझे आशा है कि मंत्री महोदय उन का उत्तर देंगे।

†श्री राज बहादुर : जहां तक इस्पात का सम्बन्ध है, हमें आशा है कि जल्दी ही हमारे इस्पात संयंत्रों में इस्पात की आवश्यक मात्रा का उत्पादन हो सकेगा। जहां तक इमारती लकड़ी का सम्बन्ध

है, हम यह विदेशों से आयात किया करते थे और अब भी आयात करते हैं और करना पड़ता है । परन्तु हाल में हो हम यह देखने का प्रयत्न कर रहे हैं कि क्या इस कार्य में किसी अन्य प्रकार की देशीय लकड़ी इस्तेमाल की जा सकती है या नहीं ।

†श्री प्र० क० गोपालन : क्या यह सच है कि हाल ही में इस कार्य को धीमा कर दिया गया है वहां जो अफसर भेजे गये थे उन में से कुछ वापस बुला लिये गये हैं और यदि हां, इस के क्या कारण हैं ?

†श्री राज बहादुर : मैं सदन को आश्वासन दिलाता हूं कि काम कोई धीमा नहीं हुआ है । जो कुछ कार्य किया जाना था, किया जा रहा है ।

†श्री स० चं० सामन्त : प्रश्न के भाग (ग) के उत्तर में मंत्री महोदय ने बताया कि ६४ एकड़ भूमि में से ६३ एकड़ भूमि प्राप्त कर ली गयी है । क्या इतनी भूमि परियोजना के लिये पर्याप्त होगी क्या इस मामले में विशाखापटनम में जगह की कमी के कारण होने वाली कठिनाइयों पर विचार कर लिया गया है ?

†श्री राज बहादुर : जहां तक जहाज बनाने के कारखाने के लिये भूमि का सम्बन्ध है, हमें १०० एकड़ की आवश्यकता है । उस में से ६४ एकड़ तो गैर-सरकारी पक्षों से ली जानी है और बाकी राज्य सरकार से बिना लागत के इस शर्त पर ली जानी है कि उस की लागत उन को दे दी जावेगी । इस प्रकार, जहाज बनाने के कारखाने के लिये वह पर्याप्त होगी । उस के अतिरिक्त कर्मचारियों की निवास बस्ती के लिये २०० एकड़ भूमि हमें दे दी गई है और इस कार्य के लिये हम उस विशेष स्थान के बारे में विचार कर रहे हैं ।

भारत के तटवर्तीय व्यापार के लिये पोलैण्ड द्वारा सहायता का प्रस्ताव

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

(क) क्या पोलैण्ड ने भारत के तटवर्तीय व्यापार को सहायता देने के लिये जहाज और जहाज बनाने की प्रविधिक जानकारी प्रदान करने का प्रस्ताव किया है ; और

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

†परिवहन तथा संचार मंत्रीलाय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) तटवर्तीय नौवहन के लिये सरकार को कोई विशिष्ट प्रस्ताव नहीं मिला है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : २७ मार्च के समाचारपत्रों में यह प्रकाशित हुआ है कि इस देश में पोलैण्ड के राजदूत ने यह घोषणा की है कि पोलैण्ड हमारे तटीय व्यापार और नौवहन के लिये प्रविधिक जानकारी देने के लिये जहाज देने को तैयार है । अतः यदि कोई ठोस योजना नहीं आई है, क्या सरकार ने इस प्रस्ताव पर विचार किया है और वह इस प्रश्न को सफल बनाने के लिये मार्गोपाय ढूँढ रही है ?

†श्री राज बहादुर : जनवरी, १९६२ में पोलैण्ड के राजदूतावास के वाणिज्यिक सहचारी से एक पत्र प्राप्त हुआ था कि वारसा के मेसर्स सेन्ट्रू रोर १०,००० डी० डब्ल्यू टी का एक माल-

वाहक जहाज देने को तैयार है और उस प्रस्ताव के बारे में सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्रों में नौवहन समवायों को सूचित कर दिया गया। वास्तव में इस में एक समवाय की कुछ रुचि है परन्तु हम समझते हैं कि करार नहीं हुआ।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : तटवर्ती जहाजों की कमी को देखते हुए, कलकत्ता से कोयले के परिवहन को भी धक्का लगा है। इसीलिये मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार तटवर्ती व्यापार के लिये जहाज पाने के लिये प्रयत्न कर रही है ?

†श्री राज बहादुर : सरकारी अथवा गैर-सरकारी क्षेत्रों में नौवहन कम्पनियों को

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि क्या पोलैण्ड ने ऐसा कोई प्रस्ताव किया है और क्या सरकार उस का स्वागत करेगी अथवा ऐसा ही कोई प्रस्ताव करेगी।

†परिवहन तथा संचारमंत्री (श्री जगजीवन राम) : नौवहन का टन-भार बढ़ाने के लिये किसी भी सहायता के प्रस्ताव का हम स्वागत करते हैं परन्तु जांच के बाद पता चला कि पोलैण्ड का प्रस्ताव ऐसा है कि प्रविधिक जानकारी के मामले में वे हमें सहायता देने के प्रश्न पर दो वर्ष बाद विचार कर सकते हैं और उस से हमें कोई लाभ नहीं होगा।

†श्री हरि विष्णु कामत : क्या यह सच है कि योरोप के कुछ अन्य नौ-वाणिज्यिक देशों ने, जिन में डेनमार्क भी शामिल है, इस मामले में अपनी सहायता और सहयोग देने का प्रस्ताव किया है और यदि हां, तो क्या वह विचाराधीन है ?

†श्री राज बहादुर : इस का मूल प्रश्न से कोई सम्बन्ध नहीं है।

†श्री हरि विष्णु कामत : मूल प्रश्न केवल तटवर्ती व्यापार के लिये ही नहीं परन्तु जहाज-निर्माण के लिये भी है। मेरा अनुपूरक प्रश्न जहाज-निर्माण के सम्बन्ध में है।

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न।

†श्री हरि विष्णु कामत : आप विनिर्णय दे सकते हैं। मूल प्रश्न में जहाज-निर्माण का भी निर्देश है।

†अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि मूल प्रश्न केवल पोलैण्ड से सम्बन्धित है। क्या पोलैण्ड ने भारत के तटवर्ती व्यापार में सहायता करने का प्रस्ताव किया है। 'सम्बन्ध' विभिन्न विषयों में बड़ा व्यापक अर्थ है। न्यायालयों में सम्बन्ध का अर्थ भिन्न है : संकल्पों, वाद-विवादों और चर्चा में सम्बन्ध का अर्थ भिन्न है। परन्तु प्रश्न-काल में इस को थोड़ा सीमित करना पड़ता है। अतः हमें इस पर चर्चा नहीं करनी चाहिये वरना यह रोजमर्रा का काम हो जायेगा।

†श्री हरि विष्णु कामत : आप के विनिर्णय से उस मामले पर बहुत प्रतिबन्ध लग रहा है, क्योंकि सरकार को यह जानकारी देनी ही चाहिये कि अमुक मामले में—जबकि वह मामला किसी प्रश्न का विषय हो—कितने देशों ने सहायता देने का प्रस्ताव किया है।

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न।

चीनी के कारखानों द्वारा चलाये जाने वाले फार्म

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

(क) क्या भारतीय केन्द्रीय गन्ना समिति ने राज्य सरकारों को सुझाव दिया है कि वे चीनी के कारखानों द्वारा इस समय चलाये जा रहे फार्मों का संचालन अपने हाथ में ले लें ; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) भारतीय केन्द्रीय गन्ना समिति ने अप्रैल, १९६२ के आरम्भ में अपनी बैठक में इस बारे में एक सुझाव पर विचार किया था। समिति ने सिद्धान्त रूप में प्रस्ताव स्वीकार कर लिया था और उस की आगे जांच करने का निश्चय किया था।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†श्री बासप्पा : क्या गन्ना उत्पादकों और इन कारखानों के बीच कोई विवाद है और क्या इस कारण उत्पादन कम हुआ है ? इन फार्मों को हाथ में लेकर सरकार वस्तुतः क्या करना चाहती है ?

†श्री स० का० पाटिल : कोई विवाद नहीं है। यह तो हमारी योजनाओं का एक भाग है।

श्री विभूति मिश्र : मैं जानना चाहता हूँ कि इसे कौन कौन से सूत्रों में जारी किया गया है ?

श्री स० का० पाटिल : मेरे पास जो खबर है उसके अनुसार अभी आन्ध्र प्रदेश, असम, बिहार, मध्य प्रदेश, मैसूर, उड़ीसा, पंजाब, पेंसू, राजस्थान, दिल्ली, मणिपुर और त्रिपुरा में नहीं है, लेकिन मद्रास, वेस्ट बंगाल, महाराष्ट्र, गुजरात और केरल में है।

†श्री काशीनाथ पांडे : क्या फार्म लिये जाने के बाद, राज्य सरकारों द्वारा चलाये जायेंगे या भूमिहीन किसानों को दे दिये जायेंगे ?

†श्री स० का० पाटिल : मैं नहीं जानता। हमारा मत यह है और इसे योजना आयोग ने स्वीकार किया है कि चीनी मिलों से लगे ये बड़े बड़े फार्म अधिक गन्ना पैदा कर सकते हैं यदि उन में मशीनों से काम लिया जाय और प्रायः उन्हें छोड़ देना चाहिये। अतः हस्तांतरण होने से पहिले हमें निश्चित हो जाना चाहिये कि पैदावार कम नहीं होगी। परन्तु जब राज्य सरकार कहती है कि पैदावार कम नहीं होगी, तो स्वाभाविक है कि हमारी शर्तें पूरी हो जाती हैं।

†श्री हेम बरुआ : क्या सरकार का विचार गन्ना पेरने की उच्चतम सीमा हटाने का है और खाद्य मंत्री की इस आशा का क्या आधार है कि सारा गन्ना पियरेगा ?

†श्री स० का० पाटिल : मूल प्रश्न से इस का क्या सम्बन्ध है ?

†श्री हेम बरुआ : हो सकता है कि इस से फार्मों में पैदावार सीमित हो जाय। इसी कारण मैं यह जानना चाहता हूँ।

†श्री स० का० पाटिल : गन्ना पेरना भिन्न बात है। गन्ने के फार्मों के बारे में यह सर्वथा भिन्न प्रश्न है।

†**अध्यक्ष महोदय** : मूल प्रश्न राज्य सरकारों द्वारा गन्ने के फार्मों को लेने का है। उस का गन्ना पेरने से कोई सम्बन्ध नहीं है।

†**श्री उ० म० त्रिवेदी** : क्या फार्मों का लेना केवल उन में फसल उगाने तक ही सीमित होगा या यह फार्मों का जब्त करना होगा ?

†**श्री स० का० पाटिल** : यह काम सर्वथा राज्य सरकार का है। हम सामने नहीं आते। हमारा सम्बन्ध तो केवल उत्पादन से है। हम यह आश्वासन चाहते हैं कि उत्पादन पर असर नहीं पड़ेगा। यदि राज्य सरकार यह निश्चय करती है कि यह काम भूमि की अधिकतम सीमा के अन्तर्गत होना चाहिये, तो ऐसा करने का उन्हें पूर्ण अधिकार है।

†**श्री सिंहासन सिंह** : क्या सरकार के पास चीनी मिलों के ऐसे फार्मों का कुल क्षेत्रफल बताने वाले राज्यवार आंकड़े हैं ?

†**श्री स० का० पाटिल** : मेरे पास यहां आंकड़े नहीं हैं, परन्तु यदि माननीय सदस्य चाहें तो मैं आंकड़े दे सकता हूं।

श्री बृजराज सिंह : मैं पूछना चाहूंगा कि ये जो फार्म लिए जायेंगे क्या ये सिर्फ शुगरकेन के लिए इस्तेमाल होंगे या दूसरी एग्रीकल्चुरल प्रोड्यूस के लिए ?

अध्यक्ष महोदय : ये तो फार्म लिए ही इस मतलब के लिये जायेंगे।

†**श्री तिममय्या** : क्या यह निश्चय सहकारी आधार पर चल रही मिलों के फार्मों पर लागू होगा ?

†**श्री स० का० पाटिल** : नहीं। सहकारी आधार पर चल रही मिलें भूमि की अधिकतम सीमा की योजना के अन्तर्गत नहीं आतीं।

†**श्री कृ० चं० पन्त** : क्या यह सच है कि योजना आयोग ने इस मामले पर विचार किया था और कहा था कि जहां उत्पादन अधिकतम हो और सारे टैक्निकल ढंग अपनाये जाते हों, वहां वे नहीं लिए जाने चाहिये ? उसके बाद, यदि राज्य सरकार कहती है "नहीं, चीनी का उत्पादन कम नहीं होगा" तो यह उनका उत्तरदायित्व है। हमें उनका कथन स्वीकार करना चाहिये और इच्छानुसार करने देना चाहिये।

†**श्री दासप्पा** : क्या सरकार ने राज्य सरकारों को कोई स्पष्ट सलाह दी है कि मिलों के इन बड़े बड़े फार्मों का प्राप्त करना अधिक उत्पादन में सहायक होगा या इसका पैदावार पर बुरा असर पड़ेगा ? क्या सलाह दी गई है ?

†**श्री स० का० पाटिल** : सरकार की सलाह यह है कि उत्पादन कम होगा। मैं अनुमति देने से पहिले कई वर्ष तक योजनाओं को रखता हूं। परन्तु यह सर्वथा राज्य सरकार के विवेक पर है। और यदि वे कहते हैं कि ऐसा नहीं होगा, तो निश्चय ही मुझे राज्य सरकार के सद्भाव पर आपत्ति नहीं करनी चाहिये।

बिना टिकट यात्रा

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

(क) विभिन्न रेलवे के प्रत्येक जोन में गत तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष कितनी बिना टिकट यात्रा होती रही है; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) बिना टिकट यात्रा को कम करने के लिये कौन से कदम उठाने का इरादा है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) पिछले तीन वर्षों में विभिन्न रेलों पर बिना टिकट यात्रा करते पकड़े गये यात्रियों की संख्या दर्शाने वाला विवरण पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ६३]

(ख) बिना टिकट यात्रा करना समाप्त करने विभिन्न उपायों को दर्शाने वाला विवरण भी पटल पर रखा जाता है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ६४] ये उपाय जारी रहेंगे।

†श्री प्र० चं० बरुआ : १९६०-६१ और १९६१-६२ में बिना टिकट यात्रा के कितने मामले सामने आये हैं और अपराधियों से कितना धन वसूल किया गया ?

†अध्यक्ष महोदय : क्या यह विवरण में नहीं दिया है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : रेलवे बोर्ड की रिपोर्ट के भाग (१) में ये आंकड़े प्रकाशित हो चुके हैं।

†श्री फतह सिंह रावगायकवा : क्या कोई प्राक्कलन, मोटा सा प्राक्कलन, तैयार किया गया है कि बिना टिकट यात्रा से राजकोष को कितनी हानि हुई ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : हां। हमारा केन्द्रीय टिकट परीक्षा संघ है और हमने एक नमूने का सर्वेक्षण किया है। यात्रा करने वालों में लगभग ५ प्रतिशत बिना टिकट के होते हैं और लगभग ४, ५ करोड़ रु० वार्षिक हानि होती है।

†श्री प्र० चं० बरुआ : क्या यह सच है कि स्वयं टिकट परीक्षक यात्रियों को टिकटघरों से टिकट न लेने और उनसे लेने के लिये उकसाते हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : हम रेलवे अनुदानों की मांगों पर चर्चा कर रहे हैं। रेलवे बोर्ड की मांग के लिये जाने पर इन सब बातों पर चर्चा हो सकती है।

†श्री जगन्नाथ राव : विवरण में उल्लेख है उत्तर रेलवे पर बिना टिकट यात्रा बराबर बढ़ रही है। क्या सरकार का विचार उत्तर रेलवे पर इसे रोकने के लिये और अधिक प्रभावी कार्यवाही करने का है ?

†अध्यक्ष महोदय : विवरण पर आगे कार्यवाही की जा सकती है। यदि माननीय सदस्य कोई और बात सुझाना चाहें तो सुझा सकते हैं। विवरण देख कर मैं और किसी कार्य उपाय की बात नहीं सोच सका।

†श्री त्यागी : इस विवरण के अनुसार, १९६१-६२ में बिना टिकट या गलत टिकट पर यात्रा करते हुए कुल ७,५९१,२९४ व्यक्ति पकड़े गये। उनसे कुल धन वसूल किया गया ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : १९६१-६२ के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। मैं १९६०-६१ के आंकड़े दे सकता हूँ।

†श्री त्यागी : हां, कृपया बताइये।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : १९६०-६१ में १.८३ करोड़ रु० वसूल किये गये।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री द्वा० ना० तिवारी : क्या सरकार को ऐसे मामलों का पता लगा है कि जहां सरकारी कर्मचारी बिना टिकट यात्रा करते हैं और यदि हां, तो क्या यह सुनिश्चित करने के लिये कोई कार्यवाही की गई है कि कम से कम वे तो बिना टिकट यात्रा न करें ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : हमें कुछ ऐसे मामलों का पता लगा है और हमने कार्यवाही की है ।

†अध्यक्ष महोदय : मैं देखता हूं कि अधिक से अधिक सदस्यगण बिना टिकट यात्रा में दिलचस्पी ले रहे हैं ।

†श्री म० ला० द्विवेदी : विवरण से पता लगता है कि उत्तर रेलवे में सर्वाधिक बिना टिकट यात्रा होती है और इसे रोकने के उपाय सभी रेलों में एक से हैं । क्या सरकार इस बात को ध्यान में रख कर कि उत्तर रेलवे में बिना टिकट यात्रा सर्वाधिक है, इसे रोकने के लिये कोई विशेष कार्यवाही करेगी ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : यह कार्यवाही करने के लिये सुझाव है ।

†श्रीमती यशोदा रेड्डी, स्वयं रेलवे कर्मचारियों के अतिरिक्त, कितने ऐसे मामलों का पता जन सहयोग से लगा ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : साधारणतया, सहयोग अधिक नहीं रहा है । यदि और बातें अपेक्षित हों, तो पृथक् प्रश्न पूछा जा सकता है ।

†श्री मुहम्मद ताहिर : क्या यह सच है कि रेलगाड़ी टिकट निरीक्षकों पर बिना टिकट यात्रा करने वाले हमला करते हैं और उन्हें पीटते हैं? यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इन कर्मचारियों को कोई संरक्षण देने का है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : यह बड़े ही खेद की बात है कि हमारे रेलवे कर्मचारियों पर इस तरह हमला किया गया । यह भी खेद की बात है कि ऐसे व्यक्तियों को पकड़ने में जनसाधारण सहयोग नहीं देता ।

†श्री जगदेव सिंह सिद्धांती : क्या ऐसे रेलवे कर्मचारियों की जो कि बगैर टिकट सफर करने वाले यात्रियों से कुछ रैसे लेकर उनको गेट से बाहर निकाल देते हैं, कोई सूची रक्खी जाती है ताकि उनके विरुद्ध कार्यवाही की जा सके ?

†अध्यक्ष महोदय : अगर मेम्बर साहब के नोटिस में इस तरह के कोई केस आयें तो मन्त्री महोदय को उसके बारे में लिख दिया करें ।

श्री जगदेव सिंह सिद्धांती : धन्यवाद ।

अध्यक्ष महोदय : मन्त्री महोदय यदि कोई जवाब देना चाहते हों तो दे दें ।

श्री शाहनवाज खा : हमारे नोटिस में जब भी इस तरह की कोई चीज आती है तो उसके ऊपर कड़ी कार्यवाही की जाती है ।

श्री प्रिय गुप्त : एन० ई० रेलवे के सुखासन स्टेशन पर जहां कि बुकिंग वगैरह कुछ नहीं होती है और यात्रियों को बगैर टिकट चलना ही पड़ता है तो वहां टिकटलैस यात्रियों की यात्रा रोकने के वास्ते क्या प्रबन्ध किया जा रहा है? दूसरी चीज यह है कि टिकटलैस ट्रेवलिंग जब अभी तक कण्ट्रोल

वहीं कर सके हैं तब टिकट चैकर्स और टिकट कलेक्टर की संख्या क्यों घटायी जा रही है और जब कि उन लोगों को अपनी चैकिंग डिप्यूटी छोड़ कर भी स्लीपिंग कोचेज और रिजर्वेशन कोचेज देखनी पड़ती हैं ?

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य फिर चाहते क्या हैं ? क्या घटा दिया गया है ?

श्री प्रिय गुप्त : बिना टिकट यात्रा बढ़ जाने के फलस्वरूप काम बढ़ जाने के बावजूद भी कर्मचारी कम कर दिये गये हैं ।

श्री शानवाज खां : मुझे ऐसे किसी स्टेशन की जानकारी नहीं है जो खोला गया है और वहां टिकट बेचने की व्यवस्था नहीं है । यदि माननीय सदस्य अधिक जानकारी दें तो मैं उसकी जांच करूंगा । परन्तु मैं माननीय सदस्य को बता दू कि प्रत्येक रेलगाड़ी में एक कन्डक्टर गार्ड और रेलगाड़ी टिकट परीक्षक होता है जो टिकट बना देता है । वे यात्रियों को टिकट दे सकते हैं ।

कुछ माननीय सदस्य उठे—

श्री अध्यक्ष महोदय : मैं देखता हूँ कि यह एक ऐसा प्रश्न है जिसमें अधिक से अधिक सदस्यगण दिलचस्पी ले रहे हैं । फिर इसका अन्त नहीं होगा । अगला प्रश्न ।

मंगलौर और तूतीकोरिन बन्दरगाह

+

श्री रामनाथन चेट्टियार :
श्री हनुमन्तैया :
श्री अ० क० गोपालन :
श्री बासप्पा :
श्री मोहसिन :
श्री मुथिया :

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

(क) तीसरे पंचवर्षीय योजना काल में अब तक मंगलौर तथा तूतीकोरिन बन्दरगाहों के विकास के लिये क्या कार्रवाही की गई है ;

(ख) दोनों बन्दरगाहों में से प्रत्येक बन्दरगाह के लिये कितनी राशि निर्धारित की गई है ; और

(ग) कार्य की कार्यान्विति का लक्ष्य क्या है ?

श्री परिवहन तथा संसार मंत्रालय में नौबहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग) एक विवरण पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) मंगलौर के बन्दरगाह के लिये स्थान निश्चित करने के प्रयोग और जांच पड़ताल पूरी हो गई है । बन्दरगाह का विन्यास तय करने के लिये मंगलौर बन्दरगाह न्यास आजकल और जांच पड़ताल, सर्वेक्षण तथा विद्वग कर रहा है । यह जांच पड़ताल शीघ्र करने के लिये एक एकजोक्यूटिव

श्री अंग्रेजी में

इंजीनियर के अधीन एक फील्ड डिवीजन बनाया गया है। इन जांच पड़ताल और सर्वेक्षणों के पूरा होने पर विस्तृत डिजाइन और प्राक्कलन तैयार किये जायेंगे। तूतीकोरिन बन्दरगाह का विन्यास निश्चित करने के लिये तथा डिजाइन और प्राक्कलन तैयार करने के लिये विस्तृत जांच पड़ताल हो रही है। तूतीकोरिन बन्दरगाह आजकल यह जांच पड़ताल कर रहा है। इस जांच पड़ताल को शीघ्र करने के लिये एक एग्जिक्यूटिव इंजीनियर के अधीन एक क्षेत्र डिवीजन बनाया गया है। इस जांच पड़ताल के पूरा होने पर बन्दरगाह का विन्यास तथा डिजाइन और प्राक्कलन तैयार किये जायेंगे।

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना में मंगलौर और तूतीकोरिन दोनों को बड़े बन्दरगाह बनाने के लिये पांच पांच करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है।

(ग) वर्तमान स्थितियों के अनुसार आशा है कि योजनायें १९६६-६७ तक पूरी हो जायेंगी।

† श्री रामनाथन चेट्टियार : विवरण में बताया गया है कि मंगलौर में प्रयोग और जांच पड़ताल पूरी हो गई है, जब कि तूतीकोरिन सम्बन्धी ये कार्य जारी हैं। तूतीकोरिन के मामले में देर होने के क्या कारण हैं ?

† श्री राज बहादुर : मैं नहीं समझता इसमें देर हुई है। जांच पड़ताल में समय लगता है। हम ध्यान रखेंगे कि देर न हो और दोनों परियोजनायें यथाशक्ति पूरी हो जायें।

† श्री रामनाथन चेट्टियार : विवरण में उल्लेख है कि मंगलौर और तूतीकोरिन बन्दरगाहों को लिये पांच पांच करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। इसमें से कितनी राशि इस वर्ष के लिए है ?

† श्री राज बहादुर : विशेषकर इस वर्ष के लिए मैं ठीक आंकड़े बताते में असमर्थ हूँ, परन्तु मैं सभा को ये बता सकता हूँ कि इस वर्ष हमारा विचार क्या करने का है। १९६२ में जहां तक मंगलौर का सम्बन्ध है, क्षेत्र जांच पड़ताल, डिजाइन और प्रारम्भिक कार्य, जैसे भूमि अर्जन, मिलाने वाली सड़कें, साईडिंग का खोलना, आदि आरम्भ किये जायेंगे। तूतीकोरिन के सम्बन्ध में अन्तिम विन्यास के लिए जांच पड़ताल, भूमि अर्जन, सड़क, कर्मचारियों के क्वार्टर, लहर-तोड़-बांध, आदि सम्बन्धी कार्य १९६२-६३ में आरम्भ होंगे।

† श्री वासुपा : मंगलौर बन्दरगाह की योजनायें और डिजाइन तैयार करने में कितना समय लगेगा ? क्या भूमि अर्जन हो रहा है और यदि हां, तो इसकी प्राप्ति में कितना समय लगेगा ?

† श्री राज बहादुर : भूमि अर्जन का कार्य इसी वर्ष आरम्भ किया गया है। जहां तक डिजाइन, आदि को वास्तविक तैयारी का सम्बन्ध है, आशा है कि यह इस साल पूरी हो जायेगा या आगामी वर्ष के आरम्भ में पूरी हो जायेगा।

† श्री नन्दिथार : क्या तूतीकोरिन बन्दरगाह के विकास का निश्चय करते समय प्रस्तावित सेतुतनुवन परियोजना का ध्यान रखा गया था ?

† श्री राज बहादुर : इसका इस प्रश्न से कोई सम्बन्ध नहीं है।

† श्री नन्दिथार : श्रीमान, मेरा प्रश्न इस प्रश्न के विषय-विस्तार में है।

† अध्यक्ष महोदय : शायद माननीय सदस्य महसूस करते हैं कि अन्य परियोजनाओं का इस पर प्रभाव पड़ेगा और उसका इन बन्दरगाहों के विकास से सम्बन्ध है। इसी कारण वह कुछ जानकारी प्राप्त करना चाहते हैं।

† श्री राज बहादुर : यदि सेतुसमुद्रम परियोजना के बारे में पृथक सूचना दी जाये, तो मैं जानकारी प्राप्त कर सकूंगा।

† श्री मुखिया : परिवहन मंत्रालय के अवर सचिव के दिनांक ६ फरवरी, १९६२ के नियुक्ति पत्र को ध्यान में रख कर, जो मद्रास के महालेखापाल को लिखा गया था, मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या एक्जीक्यूटिव इंजीनियर ने भार संभाल लिया है और विकास-कार्य आरम्भ कर दिया है ?

† श्री राज बहादुर : मेरा ख्याल है कि एक डिवीजन बनाया गया है और एक्जीक्यूटिव इंजीनियर नियुक्त किया गया है। मैं यह नहीं कह सकता हूँ कि उसने भार संभाला है या नहीं।

† श्री हेम बरुवा : क्या सरकार मंगलौर और तूतीकोरिन बन्दरगाहों को बन्दरगाह आयुक्त के क्षेत्राधिकार में रखेगी या इनके लिये कोई अलग प्राधिकार बनायेगी ?

† श्री राज बहादुर : मैं समझता हूँ कि माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि हम इसे सरकारी बन्दरगाह के रूप में रखेंगे या न्यास या आयोग द्वारा चलाये जाने वाले बन्दरगाह के रूप में। यथा समय हम इन बड़े बन्दरगाहों का प्रशासन समान कर देंगे। परन्तु आरम्भ में उनका प्रशासन एक सरकारी अधिकारी के हाथ में रह सकता है।

† श्री दासप्पा : प्रोग्राम कब पूरा होगा और बन्दरगाह प्रयोग के योग्य कब होगा ?

† श्री राज बहादुर : वर्तमान लक्ष्यों के अनुसार दोनों बन्दरगाहों के १९६६-६७ तक, अर्थात् चौथी योजना के प्रथम वर्ष में, पूरे होने की आशा है।

पंचायतों और पंचायत समितियों के चुनाव

†* ३६३. श्री प्र० रं० चक्रार्थी : क्या सानुशायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मंत्री बहु बतों की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैसूर राज्य के अनुभव से पता चला है कि बहु-सदस्यीय निर्वाचन क्षेत्रों से ग्राम पंचायतों तथा पंचायत समितियों के चुनावों में सम्प्रदाय, जाति या उपजाति के आधार पर निर्वाचकों का समर्थन प्राप्त करने की संभावना काफी हद तक खत्म हो जाती है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार राज्य सरकारों को यह सलाह देने का है कि वे पंचायती राज अधिनियमों में उपर्युक्त संशोधन करके मैसूर की प्रगाली अपनायें ?

† सानुशायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मंत्रालय में उममंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति) :

(क) राज्य सरकार ने निर्वाचनों में बड़ा आधार और लवोलापन लाने के लिये मैसूर राज्य में बहु-सदस्यीय निर्वाचन-क्षेत्र बनाये हैं। सरकार ने यह पता लगाने के लिए कोई विशिष्ट जांच नहीं की है कि क्या इन पद्धति से सम्प्रदाय, जाति और उपजाति का प्रभाव ग्राम पंचायतों और पंचायत समितियों के निर्वाचनों में समाप्त हो जायेगा।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या यह सच नहीं है कि छोटे निर्वाचन-क्षेत्र साम्प्रदायिक अपील को पूरा करते हैं जिनमें उम्मीदवार अपनी जाति के लोगों की उपेक्षा करके निर्वाचकों को अपने पक्ष में कर सकता है ?

†श्री ब० सू० मूर्ति : कुछ माननीय सदस्यों का निश्चय ही ऐसा विचार है ।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या सरकार निर्वाचन-क्षेत्र का विस्तार करने और उसे बहु-सदस्यीय निर्वाचन क्षेत्र बनाने के लिए इसे आवश्यक समझती है ?

†श्री ब० सू० मूर्ति : विभिन्न राज्यों में विभिन्न प्रकार के निर्वाचन-क्षेत्र हैं । मंत्रालय इस मामले की जांच करने के लिए एक अध्ययन दल बनाने का विचार कर रहा है ।

†श्री मे० क० कुमारन : क्या केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों को सलाह दी है कि वे यह देखने के लिए कार्यवाही करें कि राजनीतिक दल पंचायतों के निर्वाचनों में हस्तक्षेप न करें ?

†श्री ब० सू० मूर्ति : क्या यह संगत है ?

†अध्यक्ष महोदय : मैं ऐसा नहीं समझता । कार्यवाही करने के लिए यह केवल सुझाव है ।

†श्री तिममय्या : क्या सरकार राज्य सरकारों से यह पता लगाने का प्रयत्न करती है कि राज्यों में निर्वाचनों में, चाहे वे पंचायत के हों या सामान्य निर्वाचन हों, साम्प्रदायिकता कहां तक अपना रंग लायी है ?

अध्यक्ष महोदय : यह बहुत ही साधारण प्रश्न है ।

भारतीय वन सेवा

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने भारतीय वन सेवा पुनः आरम्भ करने का निर्णय किया है ; और

(ख) यदि हां, तो इसकी मुख्य मुख्य बातें क्या हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल :) (क) और (ख) इस प्रश्न का संबंध गृह-कार्य मंत्रालय से है और गृह-कार्य मंत्रालय इसका उत्तर अपने लिए नियत दिन पर देगा ।

रेलवे कर्मचारियों को चिकित्सा सुविधायें

†*३६५. श्री नम्बियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे प्रशासन रेलवे चिकित्सा सेवाओं के अर्थात् होने के कारण कर्मचारियों को गैर-सरकारी अस्पतालों तथा दवाखानों से चिकित्सा कराने को अनुमति दे रहा है ;

(ख) क्या अर्थात् गैर-सरकारी चिकित्सकों द्वारा दिये गये चिकित्सा प्रमाण-पत्र रेलवे चिकित्सा विभाग द्वारा सामान्य रूप में स्वीकार किये जा रहे हैं ; और

(ग) रेलवे कर्मचारियों को पर्याप्त चिकित्सा सुविधा तथा सहायता देने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

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

(ख) नहीं, श्रीमान् ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता । फिर भी, कहा जा सकता है कि रेलों में रेलवे कर्मचारियों और उनके परिवारों को चिकित्सा के लिए पर्याप्त सुविधायें हैं ।

†श्री नम्बियार : क्या गैर-सरकारी अस्पतालों में रेलवे कर्मचारियों द्वारा किया गया व्यय, अन्य विभागों की भान्ति वापस मिल सकता है, यदि नहीं, तो क्या कारण है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : यदि किसी व्यक्ति को चिकित्सा रेलवे अस्पताल में नहीं हो सकती और किसी अन्य अस्पताल में चिकित्सा की आवश्यकता हो, तो रेलवे डाक्टर के प्राधिकार से कर्मचारी वहां जा सकता है। इस स्थिति में वह संगत बिल पेश कर सकता है और उसे भुगतान किया जायेगा ।

†श्री नम्बियार : क्या सरकार ने उन व्यक्तियों को चिकित्सा भत्ता देने के प्रश्न पर विचार किया है जिन्हें रेलवे अस्पतालों में चिकित्सा की सुविधायें नहीं मिलतीं ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : चिकित्सा-लाभ सब को मिलता है ।

†श्री नम्बियार : जिन्हें नहीं मिलता है, जो अस्पतालों से बहुत दूर है—क्या उन्हें भत्ता मिलता है ?

†अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय कहते हैं कि प्रत्येक को चिकित्सा-लाभ मिलता है । मैं कैसे समझू कि कुछ को नहीं मिलता ।

†श्री नम्बियार : ११ लाख रेलवे कर्मचारियों में प्रत्येक के लिये थोड़े से रेलवे अस्पतालों से चिकित्सा-सहायता पाना असंभव है । क्या यह व्यावहारिक है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : स्थिर अस्पतालों के अतिरिक्त, चलती फिरती गाड़ियां हैं और यात्रा करने वाले डाक्टर हैं । उन्हें इनसे चिकित्सा सुविधा मिलती है ।

†श्री प्रिय गुप्त : क्या गैंगमेन, खल्लासियों और अन्य तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को जो ऐसे स्थान पर रखे गये हैं जहां न तो रेलवे का कोई असिस्टेंट सर्जन है और न ही कोई अन्य रेलवे का औषधालय है, जब प्राइवेट रजिस्टर्ड डाक्टरों के सर्टिफिकेट पेश करते हैं, तो उन्हें अपनी देय छुट्टी में से छुट्टी मिल जाती है, या यह अवधि अवैतनिक छुट्टी मानी जाती है, चाहे उनकी छुट्टी देय पड़ी हो ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : यह बहुत बड़ा और पेचीदा सवाल है ।

†अध्यक्ष महोदय : वह पुनः प्रश्न करें ताकि वह अधिक स्पष्ट हो जाये ।

†श्री प्रिय गुप्त : जब कि रेलवे मार्ग पर और नगरों से दूर रखे गये कर्मचारियों को रेलवे चिकित्सा सुविधा और अन्य सुविधायें नहीं दे सकती, तो क्या उन मामलों में जबकि चतुर्थ श्रेणी और तृतीय श्रेणी के कर्मचारी बीमारी के बाद प्राइवेट रजिस्टर्ड डाक्टर से सर्टिफिकेट लेते हैं तो क्या उन्हें बीमारी काल के लिए अपनी छुट्टी में से बीमारी की छुट्टी दी जाती है या उन्हें अवैतनिक छुट्टी लेने पर मजबूर किया जाता है ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : गैर-सरकारी डाक्टरों के सर्टिफिकेटों की जांच की जाती है।

श्री अध्यक्ष महोदय : वह चतुर्थ श्रेणी के उन कर्मचारियों के बारे में पूछ रहे हैं जिन्हें अस्पतालों से दूर काम पर रखा जाता है और वह जानना चाहते हैं कि उनके द्वारा गैर-सरकारी डाक्टरों से प्राप्त किए गये सर्टिफिकेटों पर उन्हें बीमारी की छुट्टी मिल सकती है या नहीं ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : बशर्ते कि वे नियमानुकूल हों।

श्री प्रिय गुप्त : उन्हें अत्रैतिक छुट्टी लेने पर बाध्य किया जाता है।

श्री अध्यक्ष महोदय : अब माननीय सदस्य कुछ जानकारी दे रहे हैं। यदि उन्हें कोई और प्रश्न पूछना हो तो पूछ सकते हैं। वह वक्तव्य न दें।

श्री नम्बियार : क्या गैर-सरकारी डाक्टरों के इन सर्टिफिकेटों पर विचार करने में रेलवे मंत्रालय उध सरकार के अन्य मंत्रालयों द्वारा अपनाई गई नीति का पालन करेगा ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : रेलवे मंत्रालय की नीति काफी अच्छी और संतोषजनक है।

श्री नम्बियार : यह कोई उत्तर नहीं है। क्या वे इसका पालन करेंगे ?

श्री अध्यक्ष महोदय : उत्तर इस प्रकार हो सकता था कि इसकी अपनी नीति है जो स्पष्ट है और इसका विचार उसका पालन करने का है।

श्री द्वा० ना० तिवारी : क्या परिवार की परिभाषा बहुत ही सीमित है और निकट संबंधी भी उसमें नहीं आते हैं और क्या सरकार का विचार इसे हटाने का है ?

श्री सें० वें० रामस्वामी : परिवार की परिभाषा मृह-कार्य मंत्रालय ने निर्धारित की है।

श्री अध्यक्ष महोदय : आगामी प्रश्न; श्री कुमारन।

टेलीफोन उपकरण संबंधी टेक्निकल समिति

*३९६. श्री मे० क० कुमारन : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भविष्य में प्रयोग होने वाले टेलीफोन उपकरण की किस्म के प्रश्न की जांच करने के लिए नियुक्त की गई टेक्निकल समिति ने अपनी रिपोर्ट सरकार को दे दी है; और

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य-मुख्य सिफारिशें क्या हैं ?

श्री परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

श्री मे० क० कुमारन : तीसरी पंचवर्षीय योजना में भारतीय टेलीफोन उद्योग का अनुमानतः २.८ करोड़ रुपये का एक विकास कार्यक्रम है और देश में एक दूसरा कारखाना खोलने का प्रस्ताव भी है। समिति की रिपोर्ट पेश होने में जो देर हो रही है उसे देखते हुए क्या यह कार्यक्रम रोक दिया जायेगा ?

†श्री जगजीवन राम : समिति को कुछ विचारगोय विषय दिये गये थे जो बहुत ही महत्वपूर्ण थे। उसे विभिन्न देशों से जानकारो इह्जो करनी थी। उसने वह पूरा कर लिया है और मैं समझता हूँ कि वह अपनी रिपोर्ट तैयार कर रही है।

†श्री मे० क० कुमारन : माननीय मंत्री डा० सुब्रारायन ने पिछले अधिवेशन में इस सभा में बताया था कि समिति को रिपोर्ट अप्रैल के आखिर तक उनके पास आ जायगी। क्या मैं जान सकता हूँ कि रिपोर्ट प्रस्तुत करने में देर क्यों हुई है ?

†श्री जगजीवन राम : मैं बता चुका हूँ कि वह समिति अपनी रिपोर्ट तैयार कर रही है और आशा है कि इस महीने के दौरान वह पेश की जायगी।

†श्री मे० क० कुमारन : क्या रिपोर्ट में देर होने के कारण विकास कार्यक्रम रोक दिया जायगा ?

†श्री जगजीवन राम : जब तक हमें यह न मालूम हो जाये कि नये उपकरण तैयार करने में हमें कौन कौन से तकड़ोको सुधार करने पड़ेंगे तब तक हम विकास कार्यक्रम पर विचार नहीं कर सकते।

†श्री महेश्वर नायक : क्या माननीय मंत्री इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्रीज, बंगलौर में तैयार किये गये टेलीफोन उपकरण के काम और कार्यक्षमता से संतुष्ट हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : वह राय पूछ रहे हैं।

†श्री जगजीवन राम : वह राय का विषय है।

बम्बई स्टीम नेवीगेशन कम्पनी लि० द्वारा कोंकण तट पोत सेवा

+
†*३६८. { श्री दिगे :
 { श्री नाथ पाई :
 { श्री फजरौलकर :
 { श्री व० बा० गांधी :

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

(क) क्या सरकार को पता है कि बम्बई स्टीम नेवीगेशन कम्पनी लि० ने घोषणा की है कि यदि सरकार यात्रा भाड़ा में वृद्धि करने की अनुमति नहीं देगी तथा अन्य मांगों की पूर्ति नहीं करेगी तो वह वर्ष ऋतु के पश्चात् अपनी कोंकण तट पोत सेवा बन्द कर देगी ;

(ख) कम्पनी की मांगें क्या हैं ;

(ग) क्या सरकार ने उन मांगों के बारे में कोई निर्णय कर लिया है ; और

(घ) सरकार स्टीमर सेवा की संभावित समाप्ति को कैसे रोकने का विचार रखती है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (घ) स्थिति बताने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) से (घ). कम्पनी ने यह मांग की है कि :

- (१) कोंकण तटीय जहाज सेवा समिति की सिफारिशों, अर्थात् सवारी भाड़े में तुरन्त ८ प्रतिशत वृद्धि, तीन नये जहाज खरीदने के लिए केन्द्रीय सरकार से गैर-ब्याज ऋण, महाराष्ट्र सरकार से १.८६ लाख रुपये की वार्षिक राज सहायता और नये जहाज चलाये जाने पर सवारी भाड़े में और ७ प्रतिशत वृद्धि, मंजूर की जानी चाहिये ।
- (२) जब तक नये जहाज चालू नहीं किये जाते, तब तक सरकार कंपनी के अनुमान के सालाना ५ लाख रुपये की रकम के अलावा जहाजों की मरम्मत की अतिरिक्त लागत कंपनी को वापस दे दे ।

अभी हाल में गोवा के भारतीय राज्यक्षेत्र में मिलाये जाने और उसके फलस्वरूप गोआ के लिये स्टीमर सेवा पुनः चालू किये जाने के साथ साथ एक नयी बात पैदा हो गई है जिसके कारण सवारी भाड़ा बढ़ाने तथा कंपनी को राजसहायता देने के मामले में कोंकण तटीय जहाज सेवा समिति की सिफारिशों पर फिर से गौर करना जरूरी हो गया क्योंकि कंपनी ने अपने घाटे का एक महत्वपूर्ण कारण यह बताया था कि १९५५ में गोआ के लिये सेवा बन्द कर दी गई थी । इस बीच कंपनी ने सरकार को यह सूचित किया है कि यदि उसकी मांगे तुरन्त पूरी न की जायेंगी तो स्टीमर सेवा १ जून १९६२ से बंद कर दी जायगी । सामान्यतः यह सेवा जून से अगस्त तक वर्षाऋतु में बन्द रहती है और वह सितम्बर से फिर चालू की जाती है ।

महाराष्ट्र सरकार की राय से इस सारी स्थिति पर विचार किया जा रहा है और आशा है कि शीघ्र ही कोई निश्चय किया जायगा ।

श्री विगे : क्या सवारी भाड़े में वास्तविक कमी करने की जनता की मांग पर विचार किया जायगा ?

श्री राज बहादुर : वास्तव में तो कम्पनी भाड़ा बढ़ाने की मांग कर रही है । एक जांच-समिति नियुक्त की गई है । प्रस्तावित वृद्धि के विषय में हम कोई निश्चय नहीं कर सके हैं क्योंकि उससे संबंधित कई बातों पर विचार कर रहे हैं । मेरा ख्याल यह है कि हम भाड़ा कम नहीं कर सकते ।

श्री नाथ पाई : इस कंपनी को अकसर ही यह सेवा बंद कर देने की धमकी देने की आदत है । इस अनुभव को और यह बात ध्यान में रखते हुए कि महाराष्ट्र तटवर्ती ८ से १० लाख आदमी इस सेवा पर निर्भर रहते हैं और इसका उपयोग करते हैं जो बम्बई के औद्योगिक जीवन में एक महत्वपूर्ण बात है, सरकार का इस सेवा को निश्चित रूप से चलाने के लिये, शायद अत्यावश्यक सेवा अधिनियम का आश्रय ले कर भी, क्या कार्रवाही करने का विचार है ?

श्री राज बहादुर : यह सच है कि मांग अधिक है । यह भी ठीक है कि जहां तक जहाज चलाने के खर्च का संबंध है, कंपनी का कहना सही है । इसके जहाज पुराने हैं । इस लिये हमने श्री पी० एस० राव की हैसियत का एक पदाधिकारी नियुक्त किया जिसने इस संपूर्ण प्रश्न की छानबीन की । उसने सिफारिशें की हैं । हम बंबई सरकार के परामर्श से उन पर कार्यवाही करने की कोशिश कर रहे हैं ।

†श्री नाथ पाई : खासकर इस बात को देखते हुए कि कंपनी के जहाज केवल तैरने वाले कठड़े हैं क्या सरकार कंपनी द्वारा नये जहाज लिये जाने से पहले ही भाड़ा बढ़ाने की कंपनी की मांग मंजूर करेगी या मंजूर करने के बारे में विचार कर रही है ?

†श्री राज बहादुर : जहां तक सिफारिशों का संबंध है, माननीय सदस्य यह समझ लें कि कि जहाज प्राप्त करने से पहले ही सवारी भाड़ा ८ प्रतिशत बढ़ाने का प्रस्ताव था और नये जहाज लेने के बाद और ७ प्रतिशत बढ़ाने की बात है। सिफारिश तो यही थी। लेकिन अब महत्वपूर्ण बात यह हुई कि गोआ स्वतंत्र हो गया है। यह जांच समिति नियुक्त करने का एक कारण यह था कि इस कंपनी ने यह शिकायत की थी कि गोआ के लिये सेवा बंद करने के कारण उन्हें जहाज चलाने में घाटा हो रहा था। अब एक नयी स्थिति उत्पन्न हो जाने के कारण इस मामले पर फिर विचार किया जा रहा है।

†श्री कजरोलकर : यदि कंपनी और सरकार के बीच कोई समझौता न हुआ तो क्या सरकार का अपने जहाजरानी निगम के जरिये जहाज चलाने या दूसरी कंपनियों को जहाज चलाने की अनुमति देने का विचार है ?

†श्री राज बहादुर : इस सम्बन्ध में हमें एक दूसरी कंपनी से भी प्रस्ताव प्राप्त हुआ है। उस पर भी विचार किया जायगा। लेकिन मैं सभा को आश्वासन देता हूँ कि जो सेवाएं आवश्यक हैं, वे किसी भी प्रकार, चाहे गैर-सरकारी कंपनी के जरिये या जरूरी हुआ तो सरकारी जहाजरानी निगम के जरिये भी जारी रखी जायेंगी। उस हालत में हमें उस निगम को कहना पड़ेगा कि वह यह जिम्मेदारी उठाये।

†श्री शाम लाल सराफ : अगामी वर्षा ऋतु को देखते हुए, क्या सरकार कोई ऐसा आश्वासन देने के लिये तैयार है कि यह सेवा बंद नहीं पड़ेगी ?

†श्री राज बहादुर : यह सेवा वर्षा ऋतु में, जून से अगस्त तक हमेशा ही बंद हो जाती है और बाद में वह करीब ३१ अगस्त से फिर चालू हो जाती है। हम इस बात की कोशिश करेंगे कि वह समय पर चालू हो जाये।

†श्री नाथ पाई : क्या इस धारणा में जो अनेक मराठी समाचारपत्रों में व्यक्त की जा रही है, कोई सचाई है कि कंपनी ने यह सेवा बंद कर देने की पुनः धमकी दी है क्योंकि जब पिछले दिसम्बर में उसने सेवा बंद करने की धमकी दी थी उसे यह आश्वासन दिया गया था कि भाड़ा बढ़ाने की उनकी मांग पर चुनाव के बाद विचार किया जायगा ?

†श्री राज बहादुर : इस में चुनाव का कोई प्रश्न नहीं है। यह आरोप बारबार लगाया गया है और मैं इसका खंडन करना चाहता हूँ। बात यह है कि हमें यात्री जनता की कठिनाइयों पर भी विचार करना होगा। वह चाहती है कि भाड़ा कम किया जाये जब कि कंपनी भाड़ा बढ़ाना चाहती है और इसलिये हम सन्तुलन करने की कोशिश कर रहे हैं।

अल्प सूचना प्रश्न और उत्तर

धनबाद के पास रेल और बस की टक्कर

+

†अल्प सूचना प्रश्न संख्या ३. { श्री प्र० रं० चक्रवर्ती
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री प्र० चं० बरग्रा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) धनबाद लेवल क्रॉसिंग के पास बस और रेल की टक्कर से हाताहतों की संख्या के संबंध में नवीनतम समाचार क्या हैं ;

(ख) इस दुर्घटना की जांच करने के लिये क्या व्यवस्था की गई है और इस संबंध में क्या कार्यवाही करने का सरकार का विचार है ;

(ग) क्या दुर्घटनाग्रस्त व्यक्तियों को कोई सहायता मंजूर की गई है ;

(घ) यदि हां तो किस रूप में और कितनी ;

(ङ) क्या जांच समिति के निर्णय सभा के सामने रखने का सरकार का विचार है ;

(च) क्या सरकार को पहले भी धनबाद के लोगों की ओर से अपनी कठिनाइयों के बारे में और ऐसी दुर्घटनाओं को रोकने के लिये कुछ अधिक अच्छे तरीके अपना देने के सुझाव के संबंध में अभ्यावेदन प्राप्त हुए थे; और

(छ) यदि हां तो क्या उनके संबंध में सरकार ने कोई निर्णय किया है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) : (क) दुर्घटनाग्रस्त ४६ व्यक्तियों में से १८ मर गये २० को गहरी चोट और ८ को मामूली चोट लगीं। आहत २८ व्यक्तियों में से ३ को उनकी प्रार्थना पर उनसे 'रिस्क बांड' लेकर तथा और ७ व्यक्तियों को अस्पताल से छोड़ दिया गया। बाकी १८ आदमियों का इलाज अभी अस्पताल में हो रहा है।

(ख) वरिष्ठ अधिकारियों की संयुक्त जांच २८ अप्रैल १९६२ से जारी है। जांच समिति के निष्कर्षों और सिफारिशों के आधार पर उचित कार्यवाही की जायगी।

(ग) जी हां।

(घ) दो मृत व्यक्तियों के निकट संबंधियों और थोड़ी आमदनी वाले गहरी चोट खाये हुए सभी व्यक्तियों को कृपापूर्ण दान के रूप में २,४३० रुपया नकद दिया गया है। सभी आहत व्यक्तियों को निशुल्क चिकित्सा सहायता भी दी जा रही है।

(ङ) अभी तक ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है।

(च) जी नहीं।

(छ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता। फिर भी लेवल क्रॉसिंग पर ऊपरी पुल बनाने का काम १९६२-६३ के निर्माण कार्यक्रम में पहले ही शामिल कर दिया गया है।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या यह सच है कि इस तरह की दुर्घटना पिछले बारह महीनों में दो बार से अधिक हुई है ?

†मूल अंग्रेजी में

श्री शाहनवाज खां : मुझे अलग सूचना चाहिये ।

श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या यह सच है कि धनबाद में रेलवे क्रॉसिंग के पास मालडिब्बो शेड की ओर काफी मोड़ है जिसके कारण लेवल क्रॉसिंग से दिखायी नहीं पड़ता और ऐसा खतरा दूर करने के लिये रोशनी की व्यवस्था जरूरी है ?

श्री शाहनवाज खां : इस लेवल क्रॉसिंग पर किसी भी प्रकार से ऐसी कोई रुकावट नहीं थी जिससे दिखायी न पड़ सके ।

श्री प्र० चं० बसप्रा : क्या ऐसा समझा जाता है कि रेलवे कर्मचारी अपने काम में मुस्तैद न रहने के कारण यह दुर्घटना हुई ?

अध्यक्ष महोदय : पांच से मालूम पड़ेगा कि ऐसा है या नहीं ।

श्री नम्बियार : मैंने पहले एक दिन पूछा था कि फाटक पर घंटी या टेलीफोन था । क्या वह जानकारी उपलब्ध है क्योंकि दुर्घटना का कारण मालूम करने में वह एक बहुत महत्वपूर्ण बात है ?

अध्यक्ष महोदय : जांच करने वालों को यह मालूम करना होगा ।

श्री नम्बियार : मैं केवल यह जानकारी चाहता हूँ कि वहां घंटी या टेलीफोन था या नहीं ।

श्री शाहनवाज खां : ठीक ठीक जानकारी अभी उपलब्ध नहीं है । फिर भी मैं यह बताता हूँ कि उस लेवल क्रॉसिंग पर आदमी तैनात रहता था । यह दुर्घटना उस समय हुई जब कि फाटक खोला गया और कोई भी गाड़ी आने की उम्मीद नहीं थी, केवल कर्पलिंग टूट गया और कुछ माल डिब्बे पीछे लुढ़क आये । उसी कारण दुर्घटना हुई ।

श्री नम्बियार : मेरा सवाल केवल इतना ही है कि उस फाटक के लिये घंटी या टेलीफोन था या नहीं ।

श्री शाहनवाज खां : जानकारी इकट्ठी की जा रही है ।

श्री स० मो० बनर्जी : चूंकि हताहतों की संख्या काफी थी और वह एक बहुत बड़ी दुर्घटना थी, तो क्या इस जांच के बाद भी इस दुर्घटना के कारणों के बारे में अदालती जांच होगी ?

अध्यक्ष महोदय : वह बाद में देखा जायगा ।

श्री शाहनवाज खां : एक वरिष्ठ पदाधिकारी जांच कर रहा है । इतना पर्याप्त है ।

श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या शनिंग के दौरान मालडिब्बे लुढ़क आने के खतरे से बचने के लिए कोई मशीनी संरक्षण लागू करने के बारे में सरकार सोच रही है ?

श्री शाहनवाज खां : संरक्षण है । जब शनिंग होती है, तब किसी खास जगह के पाइंट्स इस तरह बैठाये जाते हैं कि यदि मालडिब्बे पीछे लुढ़क आये तो वे अपने ही आप 'डेड एन्ड' ले जाये जाते हैं जहां वे पटरी पर से उतर जाते हैं ।

श्री प्रिय गुप्त : क्या लेवल क्रॉसिंग पर ग्रेडियेन्ट जारी रहता है और जब यातायात नहीं रहता तब इस फाटक को बन्द रखना पड़ता है ? यह किस तरह का फाटक था और वहां पर रहने वाले आदमी के लिए नियोजन विनियमों के अनुसार उसके काम के घंटे कितने थे ?

मूल अंग्रेजी में

श्री शाहनवाज खां : उस फाटक पर काफी अधिक यातायात रहता है। यह 'ए' श्रेणी का फाटक है। काम के घंटे ८ हैं।

श्री प्रिय गुप्त : मैंने यह भी पूछा था कि क्या रेलवे लाइन का ग्रेडियेन्ट लेवल क्रॉसिंग के पाइंट तक जारी रहता है और क्या यह जरूरी नहीं था कि बाहर यातायात न रहते हुए भी फाटक बन्द कर दिया जाये और वह तभी खोला जाये जब यातायात हो।

श्री शाहनवाज खां : वहां यातायात तो था और इसी कारण दुर्घटना हुई। मैं मानता हूँ कि कुछ थोड़ा ग्रेडियेन्ट था।

श्री अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह था कि क्या यह क्रॉसिंग इस तरह का था कि जब तक यातायात न हो उसे बन्द रखा जाना चाहिये।

श्री शाहनवाज खां : जैसा कि मैंने बताया है, इस लेवल क्रॉसिंग पर काफी अधिक यातायात रहता है और जब रेलगाड़ियां न गुजरती हों, उसे खुला रखना पड़ता है।

श्री प्रिय गुप्त : क्या ग्रेडियेन्ट लेवल क्रॉसिंग तक जारी रहता है।

श्री अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। मैं अगला विषय ले रहा हूँ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

देहरादून में यमुना पर जल-विद्युत् परियोजना

*३८१. श्री भक्त दर्शन : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश के देहरादून जिले में यमुना नदी पर एक जल-विद्युत् योजना चालू करने का प्रयत्न किया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो उस योजना को पूर्ण करने में अब तक क्या प्रगति हुई है;

(ग) क्या यह भी सच है कि उस योजना को पूर्ण करने में अनेक अड़चनें आई हैं; और

(घ) यदि हां, तो उस के निर्माण कार्य को तेजी से सम्पन्न करने के उद्देश्य से कौन से विशेष कदम उठाये जा रहे हैं ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी हां, श्रीमान्। स्कीम का काम हो रहा है।

(ख) डाक पत्थर पर बैराज बनाने का काम हो रहा है, लेकिन यह अभी शुरू ही हुआ है। ६ मील लम्बी बिजली-चैनल का मिट्टी का काम करीबन ५० फी सदी पूरा हो चुका है। बारिश की मौसम के बाद ही, चैनल में अस्तर लगाने का काम भी शुरू कर दिया जायेगा। दो बिजलीघरों की नींव खोदी जा रही है। सभी जेनेरेटिंग प्लांट और मशीनरी को देने का आर्डर दिया जा चुका है।

(ग) जी हां, श्रीमान् ।

(घ) उत्तर प्रदेश की सरकार ने अपने महकमे के दर्जे पर ही बैराज बनानी शुरू कर दी है । बांधे गये निशानों के मुताबिक, अवस्था-१ का काम उम्मीद है, १९६४-६५ तक पूरा हो जायेगा

नर्मदा के पानी का विद्युत् पैदा करने के लिये उपयोग

†*३९०. श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नर्मदा के पानी का विद्युत् पैदा करने के लिए उपयोग करने और क्षेत्रीय आधार पर बिजली पैदा करने के लिए एक स्वायत्त प्राधिकार बनाने का विचार है;

(ख) क्या सम्बन्धित राज्य सरकारों ने यह प्रस्ताव स्वीकार कर लिया है; और

(ग) यह प्राधिकार कब तक बन जायेगा ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) इस प्रस्ताव पर विचार हो रहा है ।

(ख) सम्बन्धित राज्य सरकारों ने इस प्रस्ताव की छानबीन करने के विषय में अपनी सहमति केन्द्रीय सरकार को सूचित कर दी है ।

(ग) प्रत्यक्ष रूप से सम्बन्धित राज्य सरकारों तथा अन्य व्यक्तियों के साथ बातचीत के बाद स्थापित किये जाने वाले प्राधिकार तथा योजना का ब्यौरा तैयार करने के लिए भारत सरकार ने एक विशेष पदाधिकारी नियुक्त करने का निश्चय किया है । अनुमान है कि वह तीन महीने में अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा । इस विषय में आगे की कार्यवाही पर उसके बाद ही विचार किया जायगा ।

कोचीन में दूसरा जहाज निर्माण कारखाना

†*३९१. श्री वी० छं० शर्मा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोचीन में दूसरा जहाज निर्माण कारखाना स्थापित करने के लिये ब्रिटेन, पश्चिमी जर्मनी, जापान और स्वेडन के साथ हो रही वार्ता की क्या नवीनतम स्थिति है; और

(ख) उसका क्या ब्यौरा है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख) अभी बातचीत चल रही है ।

उत्तर प्रदेश में उत्तर रेलवे पर बिना टिकट यात्रा

*३६२. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ११ अप्रैल, १९६२ को उत्तर प्रदेश में उन्नाव के पास उत्तर रेलवे पर बिना टिकट यात्रा करते हुए पकड़े गये ३०० व्यक्तियों में एक मजिस्ट्रेट, कुछ अध्यापक और विद्यार्थी और रेलवे कर्मचारी शामिल थे;

(ख) यदि हां, तो इन कर्मचारियों के खिलाफ सरकार ने क्या कार्यवाही की है; और

(ग) उस दिन कुल कितना जुर्माना वसूल किया गया ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां । वह घटना ६ अप्रैल, १९६२ को हुई और न कि ११ अप्रैल, १९६२ को ।

(ख) बकाया किराया और अतिरिक्त रकमों की वसूली के अलावा, रेलवे कर्मचारियों के मामलों पर अनुशासनात्मक कार्यवाही के लिए विचार किया जा रहा है ।

(ग) ७४१ रुपये २५ नये पैसे ।

दिल्ली में तापीय संयंत्रों (थर्मल प्लांटों) के बोर्ड

*३६०. { श्री रा० स० तिवारी :
श्री बी० चं० शर्मा :

क्या सिवाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली के तीन तापीय संयंत्रों (थर्मल प्लांट्स) के लिए एक उच्चाधिकार बोर्ड की स्थापना की योजना है;

(ख) यदि हां, तो इसके कारण दिल्ली का उत्पादन कितना बढ़ जायेगा और इस उत्पादन के बढ़ने से क्या व्यय होगा; और

(ग) इन तापीय संयंत्रों (थर्मल प्लांट्स) की दिल्ली कहां कहां पर दी जायेगी और क्या यह दिल्ली उद्योग कार्यों में लो ला सकेगा ?

सिवाई और विद्युत् मंत्री (हाकिम मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी हां, श्रीमान् ।

(ख) १५० मेगावाट । अंदाजा है कि इस पर १५ करोड़ रुपये खर्च होंगे ।

(ग) देहली के संवीय इलाके में, सब तरह की जरूरतों को मिटाने के लिए—कल-कारखानों की जरूरतों के लिए भी—दिल्ली दी जायेगी । बाद में दिल्ली की बढ़ी हुई पैदावार में एक-तिहाई पंजाब राज्य दिल्ली बोर्ड को मिलेगी ।

इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के लिये "कैरेवल" विमान

†*३६६. { श्री लीलाधर कटकी :
 श्री वारियर :
 श्री वासुदेवन नायर :
 श्री मे० क० कुमारन :
 श्री भागवत झा आजाब :
 श्री अ० सि० सहगल :

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

(क) क्या इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन ने ट्रंक (मुख्य) मार्गों पर चलाने के लिये मध्यम 'रेंज' के 'कैरेवल' विमानों की खरीद सम्बन्धी कार्यवाही को अन्तिम रूप दे दिया है;

(ख) इन विमानों के चलाये जाने से कितनी बचत होने की आशा है; और

(ग) ये विमान किन मार्गों पर चलेंगे ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन): (क) से (ग). ट्रंक (मुख्य) मार्गों पर यातायात की प्रवृत्तियों का अध्ययन करने के बाद, इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन इस नतीजे पर पहुंचा है कि वाइकाउन्ट जेट से अधिक बड़ा विमान जिसमें लगभग ८० सीटें हों, इन मुख्य मार्गों पर बढ़ती हुई मांग पूरी करने के लिए जरूरी है। इस प्रयोजन के लिए उपलब्ध विभिन्न प्रकार के जेट विमानों की उपयुक्तता की छानबीन करने के बाद कारपोरेशन के बोर्ड ने फ्रांस में तैयार किये गये कैरेवल ६-एन विमान खरीदना मंजूर कर लिया है।

पराधीन पतन

†*४००. श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पराधीन पतन को बड़े पतन के रूप में विकसित करने के लिये कोई नया आवंटन किया गया है ;

(ख) क्या भारत सरकार का उन योजनाओं को पूर्ण करने का उत्तरदायित्व अपने ऊपर लेने का विचार है जिन के लिये देन्द्र को ओर से धन को व्यदस्सा को जा चुके हैं; और

(ग) पराधीन पतन के लिये किये गये आवंटन में से कितनी राशि अब तक खर्च हो चुकी है और जो योजना तथा काम किये जा रहे हैं उन का स्वरूप क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : अपेक्षित सूचना देने वाला विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

बिवरण

(क) तीसरी पंचवर्षीय योजना में, मध्यवर्ती पत्तन विकास समिति द्वारा की गई सिकारिश के पहली और दूसरी प्राथमिकता के कामों को करने के लिये प्रदेश पत्तन के विकास के लिये १.५४ करोड़ रुपये को राशि निर्धारित की गई है। यह प्रदेश पत्तन को ५.५ लाख टन प्रति वर्ष यातायात को संभालने के योग्य बनाने के लिये है, जिस में ५ लाख टन लोहा अयस्क तथा ०.५ लाख टन अन्य माल होगा। जब तक उन अध्ययनों के परिणाम मालूम न हो जायें, जिन्हें योजना आयोग ने आवश्यक समझा था, अधिक मात्रा में लोहा अयस्क को संभालने के लिये प्रदेश के विकास के लिये और अधिक राशि निर्धारित नहीं की गई है।

(ख) नहीं। राज्य सरकार योजनाओं को कार्यान्वित करेगी, क्योंकि वे प्रदेश को मध्यवर्ती पत्तन के तौर पर विकसित करने के लिये हैं।

(ग) ३१ दिसम्बर १९६१ तक ४.१६ लाख रुपये की राशि जांच, नमूने के अध्ययन, जल-पोत अधिग्रहण करने, श्रमिकों के लिये अस्थायी शौडों, पत्तन के दफ्तर की इमारत की मरम्मतों और जल संभरण के लिये इमारत बनाने, अस्थायी बर्कशाप और जहाज के मार्ग तथा लोहा अयस्क के लिये स्टैकिंगवाड बनाने लिये खर्च की गई थी।

पठानकोट से जम्मू तक रेलवे लाइन

†*४०१. { बख्शी अब्दुल रहीद :
श्री अब्दुल गनी गोनी :
श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पठानकोट से जम्मू तक रेलवे लाइन को बढ़ाने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ;

और

(ख) क्या यह काम तीसरी पंचवर्षीय योजना अवधि में पूरा किया जा रहा है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) : (क) और (ख). पठानकोट से माधोपुर तक रेलवे लाइन (८.०५ मील) यातायात के लिये नवम्बर १९५५ में खोली गई थी। माधोपुर से कटुआ तक इस लाइन का अग्रतर विस्तार (५.४ मील) जिस में रात्री नदी के ऊपर का पुल शामिल है जो तीसरी योजना में शामिल है, बनाई जा रही है। तीसरी योजना अवधि में लाइन पूरी होने की आशा है। जम्मू तक लाइन का अग्रतर विस्तार तीसरी पंचवर्षीय योजना में नई लाइनों के निर्माण के रेलवे कार्यक्रम में शामिल नहीं है।

भूमिहीन कृषि श्रमिक

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

(क) १ अप्रैल, १९६२ को देश में भूमिहीन श्रमिकों की संख्या कितनी थी ;

(ख) क्या नूतन नेता, श्री त्रिगोत्रा भात्रे, को दो गई भूमि इन भूमिहीन श्रमिकों में वितरित की गई है ; और

(ग) यदि हां, तो कितने एकड़ भूमि किस आधार पर वितरित की गई है और इस में उचित रूप से खेती की जाने के लिये क्या व्यवस्था की गई है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल)** : (क) यह सूचना, प्रस्तावित ग्राम्य श्रम जांच पूर्ण होने के पश्चात् उपलब्ध होगी ।

(ख) और (ग). अखिल भारत सर्व सेवा संघ ने सूचना दी है कि ३१-१२-१९६१ तक, ८.७ लाख एकड़ खेती के लिये लगभग ३ लाख परिवारों को वितरित की गई है । कुछ मामलों में, वित्तीय सहायता भी भूमि की खेती के लिये आवंटियों को दे दी गई है ।

उर्वरक की आवश्यकता

†*४०३. श्री महेश्वर नायक : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय देश को कितने उर्वरक की आवश्यकता है ;

(ख) देश के आन्तरिक साधनों से यह मांग किस सीमा तक पूरी की जा रही है ; और

(ग) इस मामले में देश कैसे और सम्भवतः कब तक आत्मनिर्भर हो जायेगा ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल)** : (क) से (ग). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

| भाग (क) और (ख). प्लान न्यूट्रीएंट | आवश्यकता | देशी साधनों से पूरी की जा रही मांग की मात्रा |
|--------------------------------------|---------------|--|
| | १९६२-६३ टन | टन |
| एन | ५,८९,००० | ३४ प्रतिशत |
| पी २५ | १,२०,६३३* | १०० प्रतिशत |
| के २ | ५५,८०० | बहुत ही कम । |

*अस्थायी मांग—अन्तिम मांग कम होने वाली है, जो एकत्रित की जा रही है ।

भाग (ग) नाइट्रोजनस : उर्वरक संयंत्रों की स्थापना की बहुत परियोजनाओं को, सरकारी तथा गैर सरकारी क्षेत्रों में, १० लाख टन की अपेक्षित मांग को पूरा करने के लिये तीसरी योजना के अन्त तक, १० लाख टन नाइट्रोजन से अधिक क्षमता स्थापित करने के लिये लाइसेंस दिये गये हैं। अनुमोदन दिये गये हैं । वे पूर्णतः भिन्न २ स्तरों में हैं किन्तु १९६५-६६ तक वास्तविक उत्पादन ६^१/_४ लाख टन से ऊपर होने का अनुमान है । चौथी योजना में देश के स्वावलंबी हो जाने की आशा है ।

फौसफेटिक : वर्तमान उत्पादन मांग को पूरा करने के लिये पर्याप्त है । लाइसेंस की गई क्षमता तीसरी योजना अवधि में मांग को पूरा करने के लिये पर्याप्त होगी ।

पोटासिक : देश के अन्दर ही समुद्रीय साधनों से पोटाश उत्पादन करने की कुछ अग्रिम परियोजनायें विचाराधीन हैं किन्तु कुछ समय पश्चात् ही वे वाणिज्यिक स्तर पर सफल उत्पादन के लिये तैयार हो सकती हैं ।

कलकत्ता गोदी कर्मचारियों द्वारा हड़ताल

†*४०४. { श्री मुहम्मद इलियास :
श्री बासप्पा :

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

(क) क्या यह सच है कि कलकत्ता बन्दरगाह पर १६ अप्रैल, १९६२ को दस हजार माल तथा कोयला गोदी मजदूरों ने २४ घंटे की हड़ताल की थी ;

(ख) क्या यह भी सच है कि जोजोभाई समिति द्वारा की गई न्यूनतम सिफारिशों को अब तक क्रियान्वित नहीं किया गया है ; और

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

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

विवरण

(क) कलकत्ता बन्दरगाह पर लगभग ५४०० माल और कोयला गोदी मजदूरों ने १६ अप्रैल, १९६२ को प्रातः ६ बजे से १७ अप्रैल, १९६२ की प्रातः छः बजे तक काम नहीं किया ।

(ख) और (ग). अवकाश वेतन और भविष्य निधि सुविधाओं का हिसाब लगाने के लिये कलकत्ता पत्तन आयुक्त द्वारा अपने खंड-दर 'क' श्रेणी तटवर्ती मजदूरों के लिये मूलतः ३०- $\frac{१}{२}$ -३५ रुपये का वेतन स्तर मंजूर किया गया था । वर्गीकरण और श्रेणीकरण समिति ने, जिस ने अपना प्रतिवेदन पिछले वर्ष दिया, सिफारिश की कि इस के स्थान पर ३०-१-४० रुपये का समय वेतन-स्तर मंजूर किया जाये । आयुक्त ने इस सिफारिश को स्वीकार कर लिया और इस को १ अक्टूबर, १९५७ से २८ फरवरी, १९६२ तक की अवधि में ली गई छुट्टी के लिये अवकाश वेतन के बारे में यह क्रियान्वित की जा चुकी है । इस अवधि में काम पर रहे कर्मचारियों के बारे में पुनरीक्षित वेतन-स्तर के आधार पर भविष्य निधि अंशदान में समायोजन करने का काम पत्तन आयुक्त कर रहे हैं ।

नालागढ़ समिति का प्रतिवेदन

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

(क) नालागढ़ समिति की सिफारिशों की क्रियान्विति के बारे में और आगे क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) क्या सरकार ने अखिल भारतीय कृषि सेवा बनाने के बारे में कोई अन्तिम निर्णय कर लिया है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ६५]

(ख) अखिल भारतीय कृषि सेवा बनाने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है ।

मैसूर में अकाल जैसी स्थिति

†*४०६. श्री शि० स्वामी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन को मैसूर राज्य से कोई खबर मिली है कि रायचूर, बेल्लारी, धारबाड़ तथा ब्रेलगांव तालुकों में तीन वर्षों से लगातार अकाल जैसी स्थिति चली आ रही है ;

(ख) क्या मैसूर राज्य में अकाल सहायता कार्यों के लिये उस को कोई सहायता अथवा अनुदान दिया गया है ; और

(ग) यदि हां, तो कितना तथा किस रूप में ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) जी, नहीं ।

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

बिजली का उत्पादन तथा उसका वितरण

†*४०७. { श्री हरिश्चन्द्र माथूर :
श्री म० ला० द्विवेदी :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री विभूति मिश्र :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बिजली के उत्पादन और वितरण के बारे में कोई नीति बनाई है ; और

(ख) गत तीन वर्षों में गैर-सरकारी क्षेत्र के लिये किस सीमा तक बिजली का उत्पादन तथा वितरण स्वीकार किया गया है तथा किन शर्तों पर ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मूहम्मद इब्राहीम) : (क) जी, हां ।

(ख) उत्पादन और वितरण के लाइसेंस राज्य सरकारों द्वारा दिये जाते हैं । यदि कोई लाइसेंस दिये गये हैं, तो उनकी संख्या और शर्तों के बारे में जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

अमरीका से भेजे जाने वाले माल पर लेवी

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

(क) क्या भाड़ा जांच ब्यूरो (फ्रेट इन्वेस्टिगेशन ब्यूरो) ने अमरीका से भारतीय बन्दरगाहों को आने वाले जहाजों के माल पर ४ प्रतिशत की अतिरिक्त लेवी हटाने के प्रश्नों को उठाया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में उसका निर्णय क्या था ?

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

(ख) सम्मेलन में अतिरिक्त लेवी को हटाने पर सहमति नहीं हुई। तथापि, भाड़ा जांच ब्यूरो इस प्रश्न को पुनः उठायेगा और अतिरिक्त लेवी को हटाने के लिये प्रयत्न जारी रखेगा।

बम्बई पत्तन का आधुनिकीकरण

†*४०६: { श्री वी० चं० शर्मा :
 { श्री नाथ पाई :

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

(क) बम्बई पत्तन के आधुनिकीकरण के बारे में श्री पौस्थ्यमा के प्रतिवेदन पर कार्यवाही करने के बारे में क्या अन्तिम स्थिति है ;

(ख) उसका व्यौरा क्या है ; और

(ग) विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख). बम्बई पत्तन न्यास ने पत्तन आधुनिकीकरण योजना के सम्बन्ध में श्री पौस्थ्यमा की सिफारिशों को स्वीकार कर लिया है। उनकी सिफारिशों के आधार पर पत्तन न्यास ने एक पुनरीक्षित योजना बनाई है। इस योजना को बम्बई पत्तन के न्यासधारियों ने ६ फरवरी, १९६२ की बैठक में सिद्धान्त रूप से मंजूर कर लिया है। योजना पर कार्य आरम्भ करने से पहले बम्बई पत्तन को विस्तृत डिजाइन और प्राक्कलन तैयार करने पड़ेंगे और उन्हें सरकार से पास कराना पड़ेगा। योजना के लिये पत्तन न्यास ने सरकार की मंजूरी प्राप्त कर ली है। तृतीय पंचवर्षीय योजना में इस योजना और बम्बई पत्तन न्यास की अन्य योजनाओं को क्रियान्वित करने के लिये अपेक्षित विदेशी मुद्रा के लिये अन्तर्राष्ट्रीय विकास संघ से ऋण मांगा गया है।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

खाद्यान्नों के मूल्य

†*४१०. { श्री इ० मधुसूदन राव :
 { श्री वी० चं० शर्मा :

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

(क) देश में खाद्यान्नों के मूल्यों के बढ़ने के क्या कारण हैं ; और

(ख) हमेशा बढ़ते ही रहने वाले मूल्यों को रोकने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). मूल्यों में कुछ मौसमी परिवर्तन और पृथक क्षेत्रों में कुछ वृद्धि के अतिरिक्त, देश में खाद्यान्नों के मूल्य में अधिक वृद्धि नहीं हुई है। वास्तव में वर्ष १९६१ से मूल्य उचित स्तर पर हैं और पहले के वर्षों में जो वृद्धि

हुई, जिससे सरकार के सामने समस्या उत्पन्न हो गई थी, उसे रोक दिया गया है। सरकार केन्द्रीय भण्डार से खाद्यान्न की पर्याप्त मात्रा का वितरण कर रही है और इससे खुले बाजार में खाद्यान्न के मूल्यों में कमी हुई है।

इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के विमान

- †*४११. { श्री विभूति मिश्र :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री भागवत झा आजाद :
श्री प्र० चं० बख्शा :
श्री स० मो० बनर्जी :
श्री अ० सि० सहगल :
श्री विद्याचरण शुक्ल :

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

- (क) क्या यह सच है कि इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन कुछ यूरोपीय एयरलाइंस से "कैरेवेल" (Caravelles) अथवा अन्य विमानों को लेने के लिये बातचीत कर रही है ;
(ख) यदि हां, तो इसको लेने के क्या कारण हैं ;
(ग) क्या कोई समझौता हो गया है ;
(घ) यदि हां, तो किन शर्तों पर ; और
(ङ) इस सौदे में कौन से विदेशी समवाय अन्तर्गस्त हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन): (क) से (ङ). जैसा तारांकित प्रश्न संख्या ३६६ के उत्तर में बताया गया है, इण्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के बोर्ड ने मुख्य मार्गों पर यातायात की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिये 'कैरेवेल ६-एन' विमानों की खरीद की स्वीकृति दे दी है।

जब भी कारपोरेशन के पास ये बड़े जेट विमान आ जायेंगे, उनका प्रस्ताव, आर्थिक रूप से संचालन के हित में, गर्मी के मौसम में जब भारत में यातायात की मांग कम होती है, कुछ जहाज विदेशी विमान समवायों को पट्टे पर देने और सर्दियों में जब भारत में यातायात अधिक होता है उनसे ऐसे ही जहाज पट्टे पर ले लेने का है।

काश्मीर की विमान सेवा

†*४१२. श्री बख्शी अब्दुल रशीद : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) देश के विभिन्न हवाई अड्डों से काश्मीर को इंडियन एयरलाइंस द्वारा कितनी दैनिक उड़ानों की जाती हैं ;
(ख) क्या यात्रियों के आधिक्य के कारण, विशेषतया ग्रीष्म ऋतु में, इन उड़ानों को बढ़ाने का प्रस्ताव है ; और

(ग) क्या वाइकाउन्टों की उड़ानों को बढ़ाया जा सकता है क्योंकि डकोटा खराब मौसम में उतनी ऊंचाई पर नहीं उड़ सकता है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) से (ग) . सर्दी के मौसम में इण्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन सामान्यतः अमृतसर/चंडीगढ़ और जम्मू के रास्ते दिल्ली और श्रीनगर के बीच एक डकोटा सेवा चलाता है । गर्मी के मौसम में इसके अन्य निम्नलिखित वाइकाउन्ट सेवा और चलाई जाती है :

(क) दिल्ली से श्रीनगर को (सीधे) प्रातः ८ बजे प्रति दिन एक वाइकाउन्ट विमान चलता है ।

(ख) दिल्ली से श्रीनगर को (सीधे) प्रातः ११-३० बजे प्रति दिन एक वाइकाउन्ट विमान चलता है ।

डाक तथा तार विभाग के विभागातिरिक्त कर्मचारी

†*४१३. { श्री अ० क० गोपालन :
श्री भक्त दर्शन :
श्रीमती विमला देवी :

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

(क) क्या डाक तथा तार विभाग के विभागातिरिक्त कर्मचारियों के सम्बन्ध में राजन समिति की सिफारिशों को पूरी तरह कार्यान्वित कर दिया गया है ;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) क्या नये वेतन-क्रम तथा भत्ते विभागातिरिक्त कर्मचारियों पर लागू नहीं किये गये हैं ; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) जी, नहीं ।

(ख) कुल १०० सिफारिशों में से ६३ सरकार ने पूर्णतः स्वीकार कर ली, २४ को कुल संशोधन सहित स्वीकार कीं और १३ अस्वीकार कर दी गयीं ।

(ग) अतिरिक्त विभागीय कर्मचारियों के लिये कोई नया वेतन-स्तर मंजूर नहीं किया गया परन्तु उनको वे भत्त दिये गये जिनकी राजन समिति ने सिफारिश की थी ।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

छोटे सिंचाई कार्य

†*४१४. श्री प्र० चं० बसन्ना : क्या सहाय तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सिंचाई के छोटे काम करने की लागत को कम करने तथा उनकी क्रियान्विति की गति को तेज करने के लिये कुछ उपाय किये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो वे उपाय क्या हैं ?

†**साधु लाल कृषि बन्दी (बी.स. का. पाटिल)**: (क) और (ख): छोटी सिंचाई योजनाओं को अनियमित करना राज्य सरकारों की जिम्मेवारी है। इस मामले में केन्द्रीय सरकार केवल परामर्श देती है। तथापि, निर्माण के तरीके, डिजाइन, सिंचाई कार्यों के संचालन और क्षेत्रों में सिंचाई के पानी के इस्तेमाल के लिये कार्य-कुशलता बढ़ाने और सस्ता काम करने के ख्याल से दो केन्द्रीय पुरस्कृत योजनाओं पर अनुसन्धान किया जा रहा है और छोटे सिंचाई और पानी के इस्तेमाल के लिये प्रशिक्षण के लिये एक योजना तृतीय योजना में शामिल कर ली गई है।

तृतीय पंचवर्षीय योजना के प्रविधिक और संगठन को सुदृढ़ करके और उचित रूप से सर्वेक्षण करके छोटे सिंचाई कार्यों में प्रगति करने के लिये आवश्यक उपायों के बारे में सभी राज्य सरकारों से अक्टूबर, १९६१ में बंगलौर, नई दिल्ली और भुवनेश्वर में किये गये तीन प्रादेशिक छोटी सिंचाई सम्मेलनों में विचार किया गया और राज्यों से आवश्यक कार्यवाही करने को कहा गया।

दिल्ली में बिजली सप्लाई में रुकावट

†*४१५. **श्री हरिश्चन्द्र माधुर** : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में बिजली सप्लाई में बार-बार रुकावट होने के मामले की जांच पूरी कर ली गई है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सभा पटल पर एक विवरण रखा जायेगा जिसमें जांच के निष्कर्षों का उल्लेख हो ; और

(ग) क्या सरकार अब यह कहने की स्थिति में है कि बिना किसी रुकावट के बिजली की सप्लाई हो सकेगी ?

†**सिंचाई और विद्युत मंत्री (हाफिज बहम्मद इब्राहीम)** : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) इसकी जिम्मेदारी दिल्ली विद्युत संभरण उपक्रम की है जो अपने उपभोक्ताओं को पूर्ण संभरण के लिये भरसक प्रयत्न कर रही है।

दक्षिण-पूर्व रेलवे पर शहडोल में क्रीडांगन (स्टेडियम)

†५२४. **श्री विद्याचरण शुक्ल** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण-पूर्व रेलवे के बिलासपुर-कटनी सेक्शन पर स्थित शहडोल में क्रीडांगन (स्पोर्ट्स स्टेडियम) बनाने में अनुचित विलम्ब हो रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में क्या उपचारात्मक कार्यवाही की जा रही है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)** : (क) और (ख). इस कार्य की अनुमानित लागत ४०,००० रुपये है जिसमें रेलवे और राज्य सरकार बराबर-बराबर धन देंगे। लागत के रेलवे के भाग की मंजूरी दी जा चुकी है। परन्तु राज्य सरकार की अपने लागत के अंश के लिये मंजूरी प्रतीक्षित है। उनसे मामले पर बातचीत की जा रही है।

रायपुर, जबलपुर और भोपाल में ऊपरी/निचले पुल का निर्माण

†५२५. श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रायपुर, जबलपुर और भोपाल में ऊपरी और निचला पुल बनाने के लिये रेलवे बोर्ड को कितनी प्रार्थनायें मिलीं ; और

(ख) क्या सभा पटल पर एक विवरण रखा जायेगा जिसमें प्रत्येक मामले की वर्तमान स्थिति बताई गई हो ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). लेवल क्रॉसिंग के स्थान पर ऊपरी/निचला पुल बनाने की व्यवस्था राज्यों की योजनाओं में शामिल है। मध्य प्रदेश सरकार ने तृतीय पंचवर्षीय योजना में ऊपरी/निचला पुल बनाने की अपनी सूची में जबलपुर में एक सड़क ऊपरी-पुल और भोपाल में दो सड़क ऊपरी पुल बनाने को अस्थायी रूप से शामिल कर लिया है। तथापि राज्य सरकार ने पुलों के नमूने के लिये सम्बन्धित आंकड़े नहीं दिये हैं और न ही उन्होंने वह वर्ष बताया है जिसमें वे लागत के अपने भाग के लिये निधि आवंटित कर सकेंगे। राज्य सरकार ने रायपुर में ५१५-६ मील पर वर्तमान लेवल क्रॉसिंग के स्थान पर एक सड़क ऊपरी। निचला पुल बनाने की योजना धन की कमी के कारण पुरस्कृत नहीं की है।

उत्तर रेलवे में निर्यात के लिये रियायती भाड़ा

†५२६. श्री दा० रा० चावन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पिछले तीन वर्षों में कितने व्यापारियों ने उत्तर रेलवे में निर्यात के लिये रियायती भाड़े के लिये आवेदन किया और कितनों ने इस सुविधा का लाभ उठाया ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : क्रमशः ३१ और ६ जैसा कि सम्बद्ध विवरण में बताया गया है [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध सख्या ६६] ।

सफदरजंग हवाई अड्डा, नई दिल्ली के समीप ऊपरी/निचला पुल

†५२७. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को सफदर जंग हवाई अड्डा नई दिल्ली के समीप रेलवे क्रॉसिंग पर एक निचला पुल अथवा ऊपरी-पुल बनाने के लिये जनता से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ;

(ख) यदि हां, तो यह कार्य कब तक आरम्भ हो जायेगा ; और

(ग) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो, तो क्या सरकार का एक पुल बनाने का कोई प्रस्ताव है ?

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

(ख) और (ग). १७-६-५८ की एक बैठक में जिसमें निर्माण, आवास और संभरण, परिषहन, गृह-कार्य और वित्त मंत्रालयों के प्रतिनिधियों ने और केन्द्रीय लोक-निर्माण विभाग, दिल्ली नगर निगम, नई दिल्ली नगर पालिका और दिल्ली विकास प्राधिकार के प्रतिनिधियों ने भाग लिया था, इस प्रश्न पर काफी चर्चा की गयी थी। हवाई अड्डे के सानिध्य के कारण ऊपरी पुल बनाना उचित नहीं

समझा गया। अधोभूमि-मार्ग बनाने का प्रस्ताव, जिस पर ५० लाख रुपये लागत आने की आशा थी, वित्तीय कठिनाई के कारण रद्द कर दिया गया। फलस्वरूप, वर्ष १९५६ में की गयी और जांच पड़ताल से पता चला कि भूमि के नीचे पानी की सतह ऊंची होने के कारण अधोभूमि-मार्ग बनाना उचित नहीं है। सड़क प्राधिकार ने प्रस्ताव को अंतिम रूप नहीं दिया है।

डिंडीगुल-गुडलूर रेलवे लाइन

†५२८. श्री मलाइछामी : क्या रेलवे मंत्री यह बनाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तृतीय पंचवर्षीय योजना काल में मद्रास राज्य में प्रस्तावित डिंडीगुल-गुडलूर रेलवे लाइन का निर्माण-कार्य आरम्भ किया जायेगा ; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्रियान्वयन में क्या रुकावटें हैं ?

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

(ख) इस प्रस्ताव को तृतीय पंचवर्षीय योजना के लिये रेलवे के कार्यक्रम में शामिल नहीं किया गया है। वित्तीय संसाधन समिति होने के कारण तृतीय योजना में इस लाइन के निर्माण पर विचार करने की कोई संभावना नहीं है।

रेलवे के विकास के लिये अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा निधि से ऋण

†५२९. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार ने तृतीय पंचवर्षीय योजना-काल में भारतीय रेलवे के विकास के लिये अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा निधि से २५० लाख डालर का ऋण मांगा है ;

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

(ग) भारतीय रेलवे में किये जाने वाले विकास-कार्यों का क्या व्योरा है ?

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

(ख) और (ग)। प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

सागर स्टेशन पर रेलवे क्रासिंग पर ऊपरी पुल

†५३०. श्री ज्वा० प्र० इशोतिषी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने मध्य रेलवे में कटनी-बीना शाखा पर सागर स्टेशन पर रेलवे क्रासिंग पर रेलवे ऊपरी पुल बनाने का निर्णय किया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस कार्य की क्रियान्विति के लिये आवश्यक धनराशि की आयव्ययक में व्यवस्था की गयी है ;

(ग) क्या रेलवे द्वारा कार्य समाप्त किये जाने पर स्थानीय अधिकारी अपना उत्तरदायित्व निभाने को तैयार हैं ; और

(घ) यह कार्य कब आरम्भ किये जाने की सम्भावना है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) से (घ). लेवल क्रॉसिंग के स्थान पर ऊपरी/निचला पुल बनाने की योजनायें राज्य-योजनाओं में आती हैं।

सितम्बर, १९६१ में मध्य प्रदेश सरकार ने अन्य योजनाओं के साथ तृतीय योजना-काल में कटनी-बीना सड़क पर ६५६/६ मील पर सागर में एक ऊपरी पुल की योजना की सिफारिश की थी। नवम्बर, १९६१ में राज्य सरकार ने बताया कि वे इस योजना को यदि धन उपलब्ध हुआ तो तृतीय पंचवर्षीय योजना के चौथे वर्ष में अपने कार्यक्रम में शामिल कर लेगी।

राज्य सरकार से निश्चित उत्तर प्राप्त होने पर केन्द्रीय रेलवे प्रशासन इस कार्य को वर्ष १९६४-६५ के रेलवे के वार्षिक-कार्य कार्यक्रम में शामिल कर लेगा।

बिलासपुर के रास्ते हावड़ा और अहमदाबाद के बीच रेलगाड़ी

†५३१. श्री ज्वा० प्र० ज्योतिषी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिलासपुर, कटनी, बीना और भोपाल के रास्ते हावड़ा और अहमदाबाद के बीच एक्सप्रेस या मेल रेलगाड़ी चलाने की मांग बहुत समय से है ; और

(ख) क्या सरकार जनता की इस दीर्घ-कालीन आवश्यकता को पूरा करने में शीघ्रता करेगी ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). बिलासपुर, कटनी, बीना और भोपाल के रास्ते हावड़ा और अहमदाबाद के बीच मेल या एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलाने की मांग रही है परन्तु इस समय यातायात की कमी और इस मार्ग पर कुछ सेक्शनों में लाइन की फालतू क्षमता के कारण यह रेलगाड़ी चलाना संभव नहीं है।

बीना-कोटा लाइन पर नया स्टेशन

†५३२. श्री ज्वा० प्र० ज्योतिषी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है बीना-कोटा लाइन पर फाटक संख्या ८ (सेमारखंडी) पर एक स्टेशन बनाने की मांग बहुत समय से चली आ रही है ; और

(ख) क्या सरकार उक्त स्टेशन का निर्माण शीघ्र करेगी ताकि यात्रियों की असुविधायें दूर हो जाय ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) सेमरखंडी में पहले से ही ट्रेन हॉल्ट है। इस ट्रेन हॉल्ट को फ्लैग स्टेशन बनाने की मांग मिली है।

(ख) इस स्थान पर एक रेलगाड़ी-मेल स्टेशन बनाने का है। यह काम चालू वित्त वर्ष में होगा और यह आवश्यक सुविधायें होंगी।

मंसूर में समुद्र-उत्पाद परिष्करण प्रशिक्षण केन्द्र

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

(क) मंसूर राज्य में समुद्र-उत्पाद परिष्करण प्रशिक्षण केन्द्र खोलने की भारत और जापान के बीच वार्ता की नवीनतम स्थिति क्या है ; और

(ख) आज कल यह किस स्थिति में है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल)**: (क) और (ख). मंगलौर (मैसूर राज्य) में जापान सरकार की सहायता से समुद्र उत्पाद परिष्करण प्रशिक्षण केन्द्र की स्थापना के करार पर ३१-३-१९६२ को हस्ताक्षर हुये थे ।

मध्य प्रदेश में औद्योगिकी का विकास

†**५३४. श्री वि०भू० देव**: क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष १९५९-६० और १९६०-६१ में मध्य प्रदेश राज्य में, विशेषकर रायगढ़ जिले में, औद्योगिकी के विकास के लिये अनुदान और ऋण के रूप में कितना धन दिया गया ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल)**: मध्य प्रदेश सरकार से जानकारी मांगी गई है और प्राप्त होने पर पटल पर रख दी जायेगी ।

नई रेलवे लाइनें

†**५३५. श्री वि०भू० देव**: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निम्न स्थानों के बीच रेलवे लाइन बनाने का विचार है :—

(१) रांची से बरवाडीह;

(२) बरवाडीह से विलासपुर बरास्ता जसपुर; और

(३) चांद से जगदल पुर; और

(ख) यदि नहीं, तो अन्दरूनी स्थानों को मिलाने के लिये सरकार क्या कार्यवाही करेगी ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी)**: (क) इन में से कोई भी प्रस्ताव तीसरी पंचवर्षीय योजना काल में नई लाइनों के निर्माण-कार्यक्रम में शामिल नहीं है ।

(ख) क्योंकि वित्तीय साधन थोड़े हैं इसलिये तीसरी योजना काल में इन में से किसी भी लाइन के निर्माण पर विचार किये जाने की संभावना नहीं है ।

मद्रास में काजू के बाग

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

(क) दूसरी पंचवर्षीय योजना काल में मद्रास राज्य में काजू के बाग लगाने के लिये कितना धन दिया गया है ; और

(ख) अब तक यदि कोई प्रगति हुई है तो कितनी प्रगति हुई है ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल)**: (क) दूसरी योजना काल में मद्रास राज्य में (वन तथा अवन) काजू के बाग लगाने के लिए ४१.१६ लाख का उपबन्ध किया था । कहा जाता है कि राज्य सरकार ने इस में से लगभग २६.२५ लाख रु० खर्च किये हैं ।

(ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में और लगभग ५६,००० एकड़ जमीन में फसल बोई गई ।

धूम्रपान से होने वाले रोग

‡५३७. श्रीमती सिनीमाता : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि :

(क) क्या सरकार धूम्रपान से होने वाले रोगों की जांच के लिये कोई शोध इकाई का निर्माण करने जा रही है ; और

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

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) और (ख). कैंसर से सम्बन्धित धूम्रपान की समस्या पर भारतीय कैंसर अनुसंधान केन्द्र, बम्बई शोध कर रहा है। फिलहाल धूम्रपान से होने वाले रोगों की जांच के लिये कोई नवीन शोध इकाई स्थापित करने का विचार नहीं है।

मनीपुर में सहकारी समितियां

‡५३८. रिशांग किंशिग : क्या सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मनीपुर में आज तक कितनी सहकारी समितियां रजिस्टर हुई हैं ;

(ख) कितनी सहकारी समितियां समाप्त हो गई हैं ;

(ग) मनीपुर की पहाड़ियों और घाटी में कितनी कितनी सहकारी समितियां हैं ;

(घ) क्या समितियां सन्तोषपूर्ण ढंग से कार्य कर रही हैं ; और

(ङ) यदि नहीं, तो समितियों में सुधार करने के लिये क्या उपाय सुझाये और किये गये हैं ?

‡सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० सू० मूर्ति) : (क) से (ङ). आवश्यक जानकारी एकत्रित की जा रही है और हाल में पटल पर रख दी जायेगी।

सड़कों की लम्बाई

‡५३९. श्री दा० रा० चावन : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि समूचे देश और प्रत्येक राज्य में (सर्वऋतुकालीन) कितने मील लम्बी सड़कें हैं ?

‡परिवहन तथा संचार मंत्रालय में परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ६७]

रेलवे लाइनों की लम्बाई

‡*५४०. श्री दा० रा० चावन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि समूचे देश में और प्रत्येक राज्य में प्रति १०० वर्ग मील में आजकल रेलवे लाइनों की लम्बाई कितनी है ?

‡रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खान) : एक विवरण संलग्न है।

विवरण

रेलवे लाइनों की लम्बाई के बारे में जानकारी राज्यवार एकत्रित नहीं की जाती अपितु रेलवेवार एकत्रित की जाती है। इस प्रकार राज्यों में प्रति १०० वर्ग मील में रेलवे लाइन की लम्बाई उपलब्ध नहीं है।

समूचे देश में, १९६०-६१ में प्रति सौ वर्ग मील के क्षेत्र में रेलवे मार्ग की मील दूरी २.८१ मील थी ।

प्रत्येक रेलवे प्रशासन की रेलवे लाइनों की मीलों में लम्बाई के आंकड़े प्रायः प्रति वर्ष भारतीय रेलों पर रेलवे बोर्ड की रिपोर्ट—खण्ड २ (सांख्यिकी) में प्रकाशित होती है । इस की प्रतियां संसद् पुस्तकालय में उपलब्ध हैं ।

रेलवे कर्मचारियों को प्रोत्साहन

†५४१. श्री शशि रंजन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्मचारियों को :—

- (१) किसी निश्चित समय तक ठीक समय पर रेलगाड़ी चलाने के लिए ;
- (२) वे जो औजार तथा संयंत्र प्रयोग करते हैं उन की बड़ी हुई कार्याविधि को ध्यान में रख कर, निश्चित दूरी पार करने में कोयला या अन्य चिकनाइयों की बचत करने के उन के प्रयास के लिए ;
- (३) निश्चित अवधि में किसी दुर्घटना में न फंसने के लिए—

कुशल तथा ईमानदारी से काम करने का प्रोत्साहन दिया जाता है ; और

(ख) यदि नहीं, तो क्या इसे आरम्भ करने का कोई विचार है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) नहीं, श्रीमान् । फिर भी, सर्वाधिक कुशलतापूर्ण कार्य करने वाले रेलवे के जिला या डिवीजन को प्रोत्साहन के रूप में "कुशलता शील्ड" दी जाती है ताकि कर्मचारी अपनी कुशलता बढ़ा सकें और आपस में मुकाबले की भावना पैदा कर सकें । समस्त सम्बन्धित कर्मचारियों के लिये यह सामूहिक प्रोत्साहन है और यह 'शील्ड' सदस्य द्वारा उल्लिखित विभिन्न कार्यों को करने के ढंग के आधार पर दी जाती है ।

(ख) अन्य कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है ।

दक्षिण रेलवे के टाटा-खड़गपुर सेक्शन पर यात्री टिकटों का दिया जाना

†५४२. { श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० च० सामन्त :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार को विदित है कि दक्षिण-पूर्व रेलवे के टाटा-खड़गपुर सेक्शन पर चालू महीनों में अधिकतर दिनों में यात्रियों को टिकट नहीं दिये जाते ;
- (ख) क्या ऐसा अधिक भीड़ होने के कारण होता है या किसी अन्य कारण से होता है ;
- (ग) अधिक भीड़ की गणना कैसे की जाती है ; और
- (घ) क्या दक्षिण पूर्व रेलवे की रेलगाड़ियों में यात्रियों की अधिक भीड़ होना रोकने के लिए सरकार ने कोई उपाय अपनाये हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सॅ० वॅ० रामस्वामी) : (क) जनवरी, फरवरी और मार्च, १९६२ में कुछ खास मौकों को छोड़ कर सभी दिनों में यात्रियों को टिकट दिये गये ।

(ख) अनुचित रूप में अत्यधिक भीड़ होने के कारण टिकट जारी नहीं किये गये थे ।

(ग) अत्यधिक भीड़ के आंकड़े प्रति छमाही के तैयार किये जाते हैं जिन का आधार यह होता है कि अनुभवी गणक महत्वपूर्ण स्टेशनों पर सात दिन तक रेलों में यात्रियों की गणना करते हैं ।

(घ) दक्षिण पूर्व रेलवे पर अत्यावश्यक वस्तुओं के निरन्तर बढ़ते हुए यातायात के कारण अधिक यात्री गाड़ी चलाना संभव नहीं समझा गया है । इस रेलवे पर डाक तथा एक्सप्रेस गाड़ियां पहिले से ही अधिकतम स्वीकार्य भार ले कर चल रही हैं । फिर भी, स्थान और संसाधनों की उपलब्धता के अनुसार रेलगाड़ियों का भार बढ़ाने की कार्यवाही की गई है ।

हावड़ा-आमता और हावड़ा-शियाखाला लाइट रेलवे,

†५४३. { स० चं० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :
श्री म० ला० द्विवेदी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लोक-सभा की याचिका समिति ने पश्चिम बंगाल में हावड़ा-आमता और हावड़ा-शियाखाला लाइट रेलों का राष्ट्रीयकरण करने की सिफारिश की है ;

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

(ग) क्या उन लाइट रेलों पर किरायों और भाड़ों में हुई वृद्धि की, जिस की शिकायत जनता ने साधारण रूप में की है, जांच पड़ताल की गई है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सॅ० वॅ० रामस्वामी) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) इन रेलों को खरीदने का केन्द्रीय सरकार को कोई ठेका-सम्बन्धी अधिकार नहीं है । इन रेलवे लाइनों को खरीदने का अधिकार जिला बोर्डों को है क्योंकि ठेका उन के और लाइट रेलों के बीच में है । इस के अतिरिक्त, लाइट रेलों के राष्ट्रीयकरण के बारे में सरकार की सामान्य नीति यह है कि योजना के अन्तर्गत अधिक रेल-परिवहन-क्षमता पैदा करने के लिये पहिले से विद्यमान रेलों को प्राप्त करने के बजाय नई लाइनें बनाने के लिये सारे उपलब्ध संसाधनों का प्रयोग करना चाहिये ।

(ग) एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

इन रेलों पर प्रचलित किरायों के बारे में शिकायत मिली है ।

इन लाइट रेलों पर प्रचलित किरायों के आधार केन्द्रीय सरकार ने अप्रैल, १९५१ में स्वीकृत किये थे । उसके बाद इसके सिवा और कोई परिवर्तन नहीं हुआ है कि १५-९-५७ से ३१-३-६१ तक

अस्थायी यात्री-किराया-कर लगाया गया और १९६० में मीट्रिक यूनियों में बदलने के फलस्वरूप समायोजन किया गया। दूरी और किराये और प्रत्येक टिकट का न्यूनतम मूल्य उचित रूप से ही निर्धारित करने के नियम लागू किये गये। यात्री-किराया-कर के कारण हुई वृद्धि ३१ मार्च, १९६१ से समाप्त कर दी गई।

इन रेलों पर लिये जाने वाले किरायों का आधार साधारणतया भारतीय रेलों पर लिये जाने वाले किराये से ऊंचा रहा है क्योंकि इन रेलों की लम्बाई कम है और उनका संचालन व्यय कहीं अधिक बड़ी सरकारी रेलों के संचालन व्यय से अधिक है।

रेलों के लिये तटीय जहाजों द्वारा ले जाया गया कोयला

†५४४. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५२ और १९५७ में रेलों में उपभोग के लिए तटीय जहाजों ने कितने टन कोयला ढोया ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : जानकारी एकत्रित की जा रही है और यथासमय पटल पर रख दी जायेगी।

पाल वाले जहाज

†५४५. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आजकल भारत में पाल वाले कितने जहाज हैं और उनमें से कितने जहाजों में मशीनें लग गई हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : लगभग २,५०० इनमें से ८७ जहाजों में इंजन लग गये हैं।

रेंड बांध

†५४६. श्री रघुनाथ सिंह : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने १५ लाख रु० की लागत की रेंड बान्ध-स्थान को सुन्दर बनाने की योजना स्वीकार की है ; और

(ख) यदि हां, तो इसका क्या ब्योरा है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) हां। उत्तर प्रदेश सरकार ने एक ऐसी योजना स्वीकार की है।

(ख) बिजली घर के पास और रेंड नदी के सीधे किनारे के साथ फैली हुई इकसार जमीन में, मैसूर के 'वृन्दावन गार्डन्स' के आधार पर विभिन्न रूप के फुव्वारे, रात को रोशनी में जगमगाते हुए, मंडप (पैवेलियन), पार्क, फूलों, की क्यारियां, आदि जैसे स्थल बनाये जायेंगे। पास की ढलानों में, झिलमिल झरनों के साथ बैठने के लिए सीढ़ियां बनाने का उपबन्ध किया है। वहां पानी का असर पैदा हो जाये। इसके अतिरिक्त, ऊंचे दर्शनकारक स्थान बनाये जायेंगे जहां दर्शक बैठकर

बान्ध बिजली घर और अन्य स्थलों का दृश्य देख सकेंगे। नदी के बायें किनारे पर ढलवां जगह में पौदें इस प्रकार लगाये जायेंगे कि बान्ध के ऊपर से और बिजली घर के सीधे किनारे के पास से विराट दृश्य उपस्थित करें।

मलेरिया उन्मूलन मूल्यांकन सलाहकार समिति

†५४७. श्री श्रीनारायण दास : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सुझाव दिया गया है कि छूत के रोगों के संबंध में निरन्तर जानकारी देते रहने के लिए मलेरिया उन्मूलन मूल्यांकन सलाहकार समिति नियुक्त की जाये ; और

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

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर): (क) अन्तर्राष्ट्रीय स्वास्थ्य अभिकरण सम्मेलन ने, जो नयी दिल्ली में २ अप्रैल, १९६२ को हुआ था, राष्ट्रीय मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम की प्रगति की छानबीन की और यह सिफारिश की कि निरन्तर स्वतन्त्र जानकारी प्राप्त करने के लिए मलेरिया उन्मूलन मूल्यांकन सलाहकार समिति स्थापित की जाये।

(ख) संबंधित अधिकारीगण इस संबंध में विस्तृत योजनाएं तैयार कर रहे हैं। उनकी विशिष्ट सिफारिशें प्राप्त हो जाने पर सरकार उन पर यथोचित रीति से विचार करेगी।

मलेरिया का उन्मूलन

†५४८. श्री श्रीनारायण दास : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमरीकी वैज्ञानिकों ने कोई ऐसा नया परीक्षण खोज निकाला है जिससे मलेरिया को दूर करने में मदद मिले और क्या वह सफल सिद्ध हुआ है ;

(ख) क्या सरकार ने इस संबंध में कोई जांच की है ;

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

(घ) यदि भाग (क) का उत्तर हां में हो, तो इस नये विकास से लाभ उठाने के लिए क्या कार्यवाही की गयी है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीलानायर): (क) से (ग), जहां तक सरकार की जानकारी है, अमरीका के वैज्ञानिकों ने मलेरिया दूर करने के लिए कोई नयी प्रणाली नहीं निकाली है।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

डाक तथा तार सलाहकार परिषद्

†५४९. श्री श्रीनारायण दास : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६१ में डाक तथा तार सलाहकार परिषद् की कितनी बैठकें हुई ;

(ख) परिषद् ने कौन कौन सी महत्वपूर्ण सिफारिशें और सुझाव रखे ; और

(ग) सरकार ने उन्हें कहां तक कार्यान्वित किया है ?

परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम): (क) एक बार, १७ मार्च, १९६२ को पहली बार ।

(ख) पहली बैठक में, बहस मुख्यतः सामान्य रूप की थी और कुछ स्थानीय शिकायतों पर भी बातचीत हुई। कुछ महत्वपूर्ण सुझावों और सिफारिशों की सूची संलग्न विवरण में दी हुई है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ६८]

(ग) अभी विचारारधीन है ।

कानपुर-सागर राजपथ

५५०. { श्री म० ला० द्विवेदी :
श्री स० चं० सामन्त :

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

(क) कालपी होकर कानपुर-सागर राजपथ के राष्ट्रीय राजपथ घोषित होने के पूर्व कौन-सा राजपथ कानपुर-सागर के नाम से विख्यात था तथा प्रयोग में आता था ;

(ख) क्या यह सच है कि हमीरपुर, महोबा और छतरपुर होकर जो कानपुर-सागर राजपथ जा रहा है वह वर्तमान मार्ग से लगभग १०० मील से भी अधिक दूरी में कम और यातायात में मितव्ययतापूर्ण था ;

(ग) सरकार ने किन कारणों से उस अधिक लम्बे मार्ग को राष्ट्रीय राजपथ घोषित किया जो कालपी-झांसी और बीना होकर सागर पहुंचता है ;

(घ) क्या परम्परागत कानपुर-सागर राजपथ को भी मान्यता देने के लिये सरकार विचार कर रही है ; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर). (क) से (ङ). एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

(क) कानपुर को सागर से निम्नलिखित दो मार्ग मिलते हैं :

(१) कानपुर-कालपी-झांसी-सागर मार्ग

(२) कानपुर-हमरीपुर-महोबा-छतरपुर-सागर मार्ग

इन में से पहला मार्ग इस समय एक राष्ट्रीय राजमार्ग है। संभवतः प्रश्न के भाग (क) में उक्त दूसरे मार्ग का उल्लेख किया गया है जो एक प्रदेश मार्ग है ।

(ख) और (ग). उक्त दोनों मार्ग क्रमशः २६४ व २३० मील लम्बे हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग का रास्ता निश्चित करते समय अनेक तथ्य ध्यान में रखे जाते हैं, इन मुख्य तथ्यों में प्रधान तथ्य सभी महत्वपूर्ण स्थानों को उचित राजमार्ग व्यवस्था अर्थात् संबंधित सम्पूर्ण क्षेत्र की राजमार्ग व्यवस्था से मिलाना है। राष्ट्रीय राजमार्ग व्यवस्था में झांसी एक ऐसा महत्वपूर्ण केन्द्र है जहाँ से

राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या २, ३, २५, २६ और ७ जाते हैं। अतः राष्ट्रीय राजमार्ग व्यवस्था में यह एक प्रधान केन्द्र है और कानपुर-सागर राष्ट्रीय राजमार्ग का रास्ता झांसी होते हुए बनाया जाना जरूरी था।

(घ) जी, नहीं।

(ङ) कालपी और झांसी होते हुए कानपुर को सागर से मिलाने वाला मार्ग चूंकि पहले ही से एक राष्ट्रीय राजमार्ग है अतः हमीरपुर होते हुए एक दूसरा राष्ट्रीय राजमार्ग बनाया जाना आवश्यक नहीं समझा गया है क्योंकि यह मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्ग के बिल्कुल निकट पड़ता। इस के अतिरिक्त मौजूदा राष्ट्रीय राजमार्ग व्यवस्था में विस्तार करने के लिए कुछ भी धन उपलब्ध नहीं है।

आलू खोदने की मशीन

५५१. श्री रघुनाथ सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इंग्लैण्ड में आलू खोदकर निकालने की एक मशीन का आविष्कार किया गया है जो सरलता तथा शीघ्रतापूर्वक खेत से आलू निकाल लेती है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस मशीन का भारत में भी प्रयोग किया जायेगा ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) जी हां।

(ख) इंग्लैण्ड में आविष्कृत आलू खोदने का यन्त्र अभी तक भारत में आयात नहीं किया गया है। आलू संवर्धन के लिए विदेशों में प्रयोग की जाने वाली मशीनें (जिनमें आलू खोदने के यन्त्र शामिल हैं) भारतीय अवस्थाओं के लिए उपयुक्त नहीं हैं, इनके मुख्य कारण निम्न हैं :—विभिन्न उत्पादन अवस्थायें, थोड़ी भूमि जिसमें बड़ी मशीनों से कार्य नहीं हो सकता, और अधिक खर्चीली क्रियाविधियां, जो कि छोटे किसानों के वित्तीय साधनों से बाहर हैं।

केरल में पीछी बांध स्थल पर अनुसंधान केन्द्र

†५५२. { श्री वारियर :
श्री वासुदेवन नायर :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल राज्य में 'पीछी' बांध स्थल पर अनुसन्धान केन्द्र के लिये दूसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में कितनी रकम का अनुदान दिया गया ; और

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि के लिये कितनी रकम मांगी गयी है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) सिंचाई और विद्युत् के क्षेत्र में मूलभूत और बुनियादी समस्याओं के बारे में अनुसन्धान कार्यक्रम के लिये दूसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान केरल इंजीनियरिंग अनुसन्धानशाला, पीछी, को कुल २३,००० पये का सहायक-अनुदान मंजूर किया गया था।

(ख) २,५२,००० रुपया।

†मूल अंग्रेजी में

लातूर और मिरज के बीच रेलवे लाइन

†५५३. श्री सोनवाने : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य रेलवे में लातूर और मिरज के बीच छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के मामले में क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) यह काम सम्भवतः कब शुरू किया जायगा और कब पूरा होगा ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० बें० रामस्वामी) : (क) मिरज-कुर्दुवाडी-लातूर लाइन नैरो गेज है, न कि मीटर गेज। मिरज-कुर्दुवाडी नैरो गेज लाइन को ब्रॉड गेज या मीटर गेज में बदलने तथा कुर्दुवाडी से तूलार तक नैरो गेज लाइन को भी मीटर गेज लाइन में बदलने के लिये वित्तीय बातों की पूरी पूरी छानबीन की गयी थी लेकिन वित्तीय दृष्टि से वह प्रस्ताव लाभदायक नहीं समझा गया और इसलिये उसे रद्द कर दिया गया। यह परियोजनाएं तीसरी योजना अवधि के दौरान रेलवे के निर्माण कार्यक्रम में भी शामिल नहीं की गयी हैं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

'साइलेन्ट घाटी' परियोजना, केरल

†५५४. { श्री अ० क० गोपालन :
श्री कुन्हन :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में 'साइलेन्ट घाटी' परियोजना के बारे में कोई निश्चय किया गया है ;
और

(ख) यदि हां, तो क्या प्रारम्भिक सर्वेक्षण और अन्य कार्य आरम्भ किये जा चुके हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) यह परियोजना तीसरी पंचवर्षीय योजना में शामिल नहीं की गयी है।

(ख) केरल सरकार ने प्रारम्भिक जांच पड़ताल शुरू कर दी है।

नई दिल्ली और मद्रास के बीच अतिरिक्त सवारी गाड़ी

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

(क) क्या नयी दिल्ली से मद्रास लाइन पर यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए निकट भविष्य में नयी दिल्ली और मद्रास के बीच एक अतिरिक्त सवारी गाड़ी चलाने का कोई प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हां, तो वह सम्भवतः कब तक कार्यान्वित होगा ;

(ग) यदि भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो तो उसके कारण क्या हैं ; और

(घ) इस लाइन की क्षमता बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की जाने वाली है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) से (घ). निकट भविष्य में नयी दिल्ली और मद्रास के बीच कोई अतिरिक्त सवारी गाड़ी चालू करने की योजना नहीं है। इसके कारण ये हैं :—

- (१) आखिर तक जाने वाले यात्रियों की संख्या इतनी पर्याप्त नहीं है कि सारे साल के लिए एक अतिरिक्त गाड़ी चालू करना उचित हो।
- (२) कुछ सेक्शनों में लाइन क्षमता का पूरा पूरा उपयोग किया जा रहा है और अतिरिक्त सवारी गाड़ी चालू करने के लिये फालतू क्षमता उपलब्ध नहीं है। अनेक लाइन क्षमता निर्माण कार्य जैसे लाइन को दोहरा बनाना, यार्ड को नया रूप देना, क्रासिंग स्टेशन बनाना, लूप लाइन बढ़ाना और अतिरिक्त लूप लाइन बनाना आदि इस मुख्य मार्ग पर तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में किये जाने का प्रस्ताव है। तीसरी पंचवर्षीय योजना के पहले दो वर्षों के दौरान लगभग २६ करोड़ रुपये के निर्माण कार्यों के लिए पहले ही मंजूरी दी जा चुकी है।

आन्ध्र प्रदेश में अडोनी पर ऊपरी पुल

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

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश में अडोनी की जनता से उस नगर में रेलवे लेवल क्रासिंग पर एक ऊपरी पुल बनाये जाने के लिए अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उस मामले में क्या करने का सरकार का विचार है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी): (क) और (ख). लेवल क्रासिंग के स्थानों पर ऊपरी/नीचे के पुल बनाने की योजनाएं राज्य-योजना का अंग होती हैं। आन्ध्र प्रदेश सरकार ने अडोनी स्टेशन के पास ३०७/१५-१६ मील पर मौजूदा लेवल क्रासिंग की जगह पर सड़क-ऊपरी पुल बनाने का प्रस्ताव अपनी तीसरी पंचवर्षीय योजना में शामिल किया है। राज्य सरकार के कार्यक्रम के अनुसार, यह काम १९६३-६४ में आरम्भ किया जायगा और दक्षिण रेलवे प्रशासन उस वर्ष के दौरान उस खर्च में रेलवे के हिस्से के लिए धन देगा।

बेलगाम हवाई अड्डा

†५५७. श्री बासप्पा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बेलगाम हवाई अड्डे के लिये कोई उन्नति का काम किया गया है या किये जाने का विचार है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहीउद्दीन): (क) और (ख). १ मार्च, १९६२ को निम्न कार्य चल रहे थे :—

| काम का नाम | १-३-६२ को प्रगति |
|------------------------------------|----------------------------|
| १. नया यात्री शौड | ३० प्रतिशत काम पूरा हो गया |
| २. धावन पथ को मजबूत करना | काम किया गया |

| | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------------------------------|
| ३. विकास स्थान | | | | काम किया गया । |
| ४. वायरलेस ट्रांसमिटिंग स्टेशन | | | | भूमितल तक नींव कार्य पूरा हो चुका |
| ५. वी ओ आर इमारत | | | | ६६ प्रतिशत काम पूरा हो गया |
| ६. तार लगाने का काम | | | | ६८ प्रतिशत पूर्ण हो गया |
| ७. वी / एफ डी एफ—एंड २०० इमारत | | | | पूरी हो गई । |

इनके अतिरिक्त तीसरी पंचवर्षीय योजना में बेलगाम हवाई अड्डे की उन्नति के लिये निम्न कामों के लिये उपबन्ध किया गया है :—

- (क) क्या ऐप्रन और टैक्सी मार्ग
- (ख) गैरज
- (ग) स्टोर
- (घ) नई सीमान्त इमारत
- (ङ) जल सम्भरण में सुधार ।

तीसरी योजना में बेलगाम हवाई अड्डे की उन्नति के लिये कुल उपबन्ध १० लाख रुपये का है ।

नये मेडिकल कालेज

†५५८. { श्री बासप्पा :
डा० ल० म० सिधवी :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) तीसरी पंचवर्षीय योजना में कितने नये मेडिकल कालेज स्थापित किये जायेंगे;
- (ख) क्या अधिक चिकित्सा कालेजों की मांग है ; और
- (ग) अधिक चिकित्सा कालेज खोलने के मामले में अन्तर्राष्ट्रीय अभिकरणों के सम्मेलन के सुझाव और विचार क्या हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर): (क) योजना आयोग ने तीसरी योजना अवधि में १८ नये मेडिकल कालेज स्थापित करना स्वीकार कर लिया है ।

(ख) जी हां ।

(ग) इस मामले में कोई विशिष्ट सुझाव, २ अप्रैल १९६२ को हुए अन्तर्राष्ट्रीय और अन्य अभिकरणों के सम्मेलन में नहीं किये गये ।

दिल्ली में कोढ़ियों का बन्धीकरण

†५५६. { श्री सोनावने :
श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह :
श्री नवल प्रभाकर :
श्री अ० सि० सहगल :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली नगरपालिका निगम ने समाज कल्याण निदेशालय के साथ संयुक्त रूप से दिल्ली में रहने वाले सभी कोढ़ी पुरुषों के बन्धीकरण की योजना तैयार की है ;

(ख) यदि हां, तो योजना का ढ़ौरा क्या है; और

(ग) क्या योजना का विस्तार समूचे देश भर में किया जाएगा ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर): (क) और (ख). दिल्ली नगरपालिका निगम ने दिल्ली में कोढ़ी लोगों के बन्धीकरण की कोई योजना नहीं बनाई। समाज कल्याण निदेशालय दिल्ली तथा दिल्ली कुष्ठ रोग समिति ने कोढ़ पीड़ित लोगों को सूचित किया है कि बन्धीकरण अप्रेशन की सुविधाएं उपलब्ध हैं।

कुछ रोगियों ने स्वेच्छा से बन्धीकरण अप्रेशन कराना स्वीकार किया और दिल्ली नगर पालिका निगम उनको हिन्दुराव हस्पताल तक लाने और अप्रेशन के पश्चात् उन्हें वापिस ले जाने के लिये परिवहन की व्यवस्था करता है। जिनका अप्रेशन किया जाता है उन्हें प्रत्येक व्यक्ति को दिल्ली नगरपालिका निगम १५ रुपये की राशि देती है।

(ग) बन्धीकरण अप्रेशन की सुविधाएं कोढ़ पीड़ित लोगों सहित सामान्य जनता के लोगों के लिये सरकारी हस्पतालों में उपलब्ध हैं। राज्य सरकारों से प्रार्थना की गई है कि वे कुष्ठ रोग के इलाज की संस्थाओं में जाने के लिये चलते फिरते परिवार नियोजन क्लिनिक लगा कर कोढ़ियों को परिवार नियोजन की सुविधाएं प्रदान करें।

विदेशियों का क्वारंटाइन में रखा जाना

५६०. श्री बाल्मीकी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि चालू वर्ष में अप्रैल, १९६२ तक विदेश से आने वाले कितने विदेशियों को क्वारंटाइन में रखा गया ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : चालू वर्ष में २० अप्रैल, १९६२ तक भारत में ५३ विदेशियों को क्वारंटाइन में रखा गया।

चतुर्थ श्रेणी के रेल कर्मचारियों की पदोन्नति

५६१. श्री बाल्मीकी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सरकार की जानकारी में है कि योग्य चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारी, भंगी, आदि को तरक्की के मौके नहीं दिये जाते हैं;

- (ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और
 (ग) क्या सरकार इस प्रकार के उदाहरण देगी कि जहां उनकी पदोन्नति की गई है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी नहीं। यह बात सही नहीं है।

(ख) सवाल नहीं उठता।

(ग) १९५७ से १९६० के बीच १,१२६ सफाई वालों और ३०,०७७ खलासियों को ऊंचे वेतन-मानों में तरक्की दी गयी।

डाक व तार घर आवि

†५६२. श्री राम नाथन् चेट्टियार : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नये (१) डाकघर, (२) तार घर और (३) टेलीफोन आफिस (पब्लिक काल आफिस) खोलने की कसौटी क्या है;

(ख) दूसरी पंचवर्षीय योजना में मद्रास राज्य में ऐसे कितने कार्यालय खोले गये हैं; और

(ग) तीसरी योजना अवधि में कितने खोले जाने का प्रस्ताव है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। (देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ६९)

| | | | | | | | |
|-----|-----------------|---|---|---|---|---|-------|
| (ख) | डाक घर | . | . | . | . | . | १,२३६ |
| | तार घर | . | . | . | . | . | १९५ |
| | पब्लिक काल आफिस | . | . | . | . | . | ११२ |
| (ग) | डाक घर | . | . | . | . | . | १,०३२ |
| | तार घर | . | . | . | . | . | २१० |
| | पब्लिक काल आफिस | . | . | . | . | . | २०० |

सिकन्दराबाद में बाक्स टाइप वैन

†५६३. श्री मं० रं० कृष्ण : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सिकन्दराबाद में बाक्स टाइप वैन बनाने का अन्तिम रूप में फैसला हो गया है;

(ख) यदि हां, तो कितने ऐसे माल डिब्बे वहां बनाये जायेंगे; और

(ग) देश की आवश्यकताओं के लिये रेलवे को ऐसे कुल कितने माल-डिब्बों की जरूरत है ?

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

(ख) ५००।

(ग) बाक्स टाइप वैगन लोहा संयंत्रों के लिये कच्चा माल और कोयला निर्यात के लिये लोहा अयस्क तथा अन्य उपभोक्ताओं के लिये कोयले की भारी ढुलाई के लिये परिवहन के लिये प्राप्त किये जा रहे हैं। तीसरी योजना के अन्त तक रेलवे को इस यातायात की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये लगभग २४,००० बाक्स टाइप वैगनों की जरूरत होगी।

दिल्ली में चेचक

†५६४. श्री दी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में इस वर्ष चेचक का प्रकोप कितना हुआ है;

(ख) अब तक कितने व्यक्ति मर चुके हैं; और

(ग) इस मामले में क्या कार्रवाई की गई है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) १-१-६२ से २३-४-६२ तक चेचक के ६३ मामलों की सूचना प्राप्त हुई है।

(ख) आठ।

(ग) निम्न उपाय किये गये हैं :

(१) संक्रामक रोग अधिनियम, १८९७ के उपबंध एक वर्ष के लिये ७ अक्टूबर, १९६१ से दिल्ली राज्य क्षेत्र में, दिल्ली के मुख्य आयुक्त द्वारा लागू किये गये हैं ताकि जिन रोगियों को चेचक का संदेह हो उनको अनिवार्यतः अलग रखा जाये।

(२) चेचक उन्मूलन कार्यक्रम, जो १९६० में दिल्ली में आरम्भ किया गया था, १९६२-६३ में १०० प्रतिशत केन्द्रीय सहायता से जारी रखा गया है। इस कार्यक्रम के अधीन २५ लाख से अधिक लोगों को अब तक टीके लगाये जा चुके हैं।

फतेहपुर सीकरी में 'हिंगिंग गार्डन'

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

(क) क्या फतेहपुर सीकरी में लटकता हुआ बाग बनाने की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो योजना की कितनी लागत होगी; और

(ग) योजना की मोटी रूपरेखा क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौबहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग) : ऐसी कोई योजना का अभी विचार नहीं किया गया। तथापि इस सुझाव की संभाव्यता पर विचार किया जायेगा।

रेलवे बोर्ड के सदस्यों की सेवानिवृत्ति की आयु

†५६६. श्री मुरारका : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व बैंक ने, अपने हाल के प्रतिवेदन में रेलवे मंत्रालय को, रेलवे बोर्ड के सदस्यों की सेवानिवृत्ति की आयु के बारे में कोई सिफारिश की है;

(ख) यदि हां, तो क्या सिफारिश की है; और

(ग) उक्त सिफारिश पर सरकार का निर्णय क्या है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) कनेडियन रेलवे मिशन ने, जो १९६१ में विश्व बैंक द्वारा भारतीय रेलों का अध्ययन करने के लिये स्थापित किया गया था, बैंक की ओर से अपना प्रतिवेदन दिया है जिस में विश्व बैंक से सिफारिशों की गई हैं न कि रेलवे मंत्रालय से ।

बैंक ने अपने ऋण देने के कार्यक्रम के सम्बन्ध में इस सूचना की व्यवस्था की थी । उसने स्वयं रेलवे मंत्रालय को कोई प्रतिवेदन या सिफारिश नहीं की ।

(ख) और (ग). सवाल पैदा नहीं होते ।

रेलवे सहकारी कर्मचारी कैंटीनें

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

(क) क्या रेलवे प्रशासन की यह नीति है कि वर्कशापों में सहकारी कर्मचारी कैंटीनों की व्यवस्था स्वयं कर्मचारियों द्वारा किये जाने को प्रोत्साहन दे; ।

(ख) यदि हां, तो दक्षिण रेलवे में गोल्डन राक कारखानों में सहकारी आधार पर कर्मचारियों की कैंटीनें चलाने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं; और

(ग) सहकारी कैंटीन स्थापित करने के उद्देश्य के लिये उक्त वर्कशापों में कर्मचारियों से दो वर्ष पूर्व जो राशि इकट्ठी की गई थी, उस राशि का क्या किया गया है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां, यदि फ़ैक्टरी अधिनियमों के अधीन राज्य सरकारों द्वारा बनाये गये नियम इस की अनुमति देंगे ।

(ख) मामला दक्षिण रेलवे प्रशासन के विचाराधीन है ।

(ग) राशि तिरुचिरापल्ली जिला सहकारी केन्द्रीय बैंक में जमा करवा दी गई है ।

फरीदकोट में असैनिक उड्डयन स्कूल

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

(क) क्या पंजाब में फरीदकोट में एक असैनिक उड्डयन स्कूल स्थापित करने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो इस पर कितनी लागत आयेगी; और

(ग) इस दिशा में क्या कदम अब तक उठाये गये हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री महीउद्दीन) : (क) जी, नहीं ;
(ख) और (ग). सवाल पैदा नहीं होता ।

पश्चिम रेलवे के चुरु-सीकर सैक्शन पर लिया जाने वाला किराया

†५६६. { श्री कर्णोसिंह जी :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री मुरारका :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सही है कि पश्चिम रेलवे के चुरु-सीकर सैक्शन पर सामान्य किराये से लगभग दुगना किराया लिया जा रहा है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) जी, नहीं । केवल फतेहपुर शेखावाटी-चुरु सैक्शन पर ही चार्ज की जाने योग्य दूरी पर १०० प्रतिशत का स्फीत लागू होता है । सीकर-फतेहपुर शेखावाटी सैक्शन पर चार्ज किये जाने वाली दूरी पर कोई स्फीति नहीं है ।

(ख) फतेहपुर शेखावाटी-चुरु लाइन का निर्माण चार्ज किये जाने वाली दूरी पर १०० प्रतिशत तक स्फीति के साथ ही वित्तीय दृष्टि से उचित समझा गया था ।

राजस्थान को भाखड़ा के जल का संभरण

†५७०. श्री कर्णोसिंह जी : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि राजस्थान में भाखड़ा नहरों द्वारा सिंचित भूमि में बार बार अनियमित तरीके से जल संभरण होता है जिस के परिणामस्वरूप प्रायः फसलें उजड़ जाती हैं; और

(ख) यदि हां तो लोगों के कष्ट को दूर करने के लिय सरकार ने क्या सक्रिय कार्रवाई की है या करने का विचार किया है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) ऐसी कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई ।

(ख) सवाल पैदा नहीं होता ।

पश्चिम बंगाल में चावल के भाव

†५७१. { श्री सुबोध हंसदा :
श्री स० चं० सामन्त :
श्री ब० कु० दास :
श्री इन्द्रजीत गुप्त :

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

(क) क्या सरकार को मालूम है कि इन महीनों में पिछले वर्ष की तुलना में पश्चिम बंगाल में चावल के भाव तेज हैं ;

†मूल अंग्रेजी में

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

(ग) भावों की बढ़ती को रोकने के लिये सरकार क्या कदम उठा रही है ?

†खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) पश्चिम बंगाल में हाल में चावल के भावों में कुछ थोड़ी वृद्धि हुई है और अब के दाम १९६१ की तत्समानी अवधि की तुलना में कुछ तेज हैं, किन्तु वे १९६० की तत्समानी अवधि के भावों से कम हैं ।

(ख) पश्चिम बंगाल में इस वर्ष चावल का उत्पादन पिछले वर्ष की अच्छी फसल की तुलना में कम था यद्यपि यह १९६० की अपेक्षा काफी उत्तम था । साथ ही हमारी उचित दाम वाली दुकानों से निकासी तुलना में कम रही है । इस से पता चलता है कि भावों की वृद्धि उपभोक्ताओं द्वारा बहुत अधिक नहीं मानी जाती ।

(ग) भारत सरकार के पास केन्द्रीय रक्षित डिपुओं में खाद्यान्न के बड़े स्टॉक भरे रखे हैं और वह उन खाद्यान्नों को, भाव कम रखने के लिये, उचित दामों वाली दुकानों के द्वारा बेच रही है । उपभोक्ताओं को हक है कि वे इन दुकानों से सस्ते दामों पर माल खरीद सकते हैं । पश्चिम बंगाल सरकार इस मामले पर समय समय पर पुनर्विचार करती रहती है और उन्होंने स्थिति को संभाले रखने के लिये जितना माल मांगा है वह केन्द्रीय सरकार द्वारा स्वीकार कर लिया गया है ।

दिल्ली में टेलीफोन कनेक्शन

५७२. { श्री नवल प्रभाकर :
श्री भागवत झा आजाद :

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

(क) दिल्ली के टेलीफोन केन्द्रों में कितने कनेक्शनों की क्षमता है ; और

(ख) इन की कितनी मांग है ?

परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) ३३,४०० (गाजियाबाद और फरीदाबाद को छोड़ कर) ।

(ख) इस समय लगभग कुल ३४,००० टेलीफोन कनेक्शनों की मांग शेष है ।

दिल्ली में टेलीफोन के कनेक्शन

†५७३. श्री नवल प्रभाकर : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६१-६२ में दिल्ली टेलीफोन सलाहकार समिति की कितनी बैठकें हुईं ;

(ख) उन्होंने कितने टेलीफोन मंजूर किये ; और

(ग) इनमें से उपभोक्ताओं को कितने कनेक्शन वास्तव में दिये गये ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) १८ ।

(ख) कुल ७९९ में से १७८ टेलीफोन, ३० मार्च, १९६२ तक मंजूर किये गये थे ।

(ग) ४९४ ।

दिल्ली में क्षय रोगी

५७४. श्री नवल प्रभाकर : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) दिल्ली में इस समय कितने क्षय रोग के रोगी हैं ; और
(ख) उन में कितने रोगियों के लिये बिस्तरे उपलब्ध हैं ?

स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) लगभग ४०,००० ।

(ख) १,२१२ के लिये ।

कमरहाटी में डाकघर की इमारत

†५७५. श्रीमती रेणुचक्रवर्ती : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल में २४ परगना में कमरहाटी का प्रमुख डाकघर क्षेत्र के एक किनारे में है और उस से लोगों को बड़ी कठिनाई होती है ;

(ख) यदि हां, तो मध्यवर्ती स्थान पर उसे किराये की इमारत में रखने के लिये प्रयत्न क्यों नहीं किये गये या एक उपयुक्त डाक घर बनाने के लिये क्यों विचार नहीं किया गया ;

(ग) क्या पटसन मिल में स्थापित एक उप-डाकघर पर्याप्त मात्रा में टिकटें, मनीआर्डर आदि नहीं दे सकता, जिस का प्रायः संभरण कम होता है ;

(घ) क्या इस की जांच की गई है ; और

(ङ) यदि हां, तो क्या परिणाम निकला है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) प्रमुख डाक घर गंगा के किनारे पर स्थिति है क्योंकि मिल और बाजार के क्षेत्र अत्यधिक भीड़ वाले हैं । इस के स्थान के बारे में कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई ।

(ख) चूंकि किराये का उपयुक्त स्थान उपलब्ध नहीं है, विभागीय इमारत बनाने के लिये एक प्लॉट चुना गया है ।

(ग) टिकटों, लिफाफों या डा० ता० फार्मों की कमी की कोई सूचना नहीं मिली ।

(घ) और (ङ). सवाल पैदा नहीं होते ।

पूर्व रेलवे में चितपुर रेलवे यार्ड पर तल्ला ब्रिज

†५७६. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वी रेलवे में चितपुर रेलवे यार्ड के तल्ला ब्रिज को चौड़ा करने और मजबूत बनाने के संबंध में क्या प्रगति हुई है ;

(ख) क्या यह सच है कि हल्की गाड़ियों को छोड़ कर अन्य सभी यातायात पिछले सात वर्षों से इस पुल से हटा दिया गया है, जिससे भारी अव्यवस्था तथा असुविधा हो गई है और बेल-गाड़ियां पुल पर यातायात की अत्यधिक भीड़ हो गई है ;

(ग) निर्माण कार्य कब आरम्भ करने का विचार है ; और

(घ) यदि हां, तो मार्ग में क्या कठिनाइयां हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : संभवतः माननीय सदस्या कलकत्ता के टाल्लाह पुल का उल्लेख कर रही हैं और उत्तर इस प्रकार है :—

- (क) राज्य सरकार ने स्थल पर प्रारम्भिक कार्य अभी आरम्भ किया है ।
- (ख) जी हां ।
- (ग) कार्य राज्य सरकार द्वारा कार्यान्वित किया जायेगा ।
- (घ) सवाल पैदा नहीं होता ।

केन्द्रीय डाकघर, बीकानेर

५७७. श्री प० ला० बारूपाल : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि बीकानेर डाकघर के केन्द्रीय कार्यालय में डाकियों के लिये चिट्ठियां छांटने के लिये स्थानाभाव होने से सब चिट्ठियां परस्पर मिल जाती हैं ; और
- (ख) क्या उक्त कष्ट के निवारण के लिये कोई नया भवन बनाने की सरकार की योजना है ?

परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) जी हां ।

(ख) मौजूदा किराये के भवन में और अधिक स्थान की व्यवस्था करने के प्रश्न की जांच की जा रही है ।

डाकियों की भर्ती के लिये परीक्षा

†५७८. श्री प० ला० बारूपाल : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) डाक सेवा दिल्ली के निदेशक ने डाकियों की भर्ती के लिये जो परीक्षा नवम्बर, १९५८ में ली थी उस का परिणाम कब निकलने वाला है, और इस देरी के कारण क्या हैं ;
- (ख) क्या यह सच है कि अधिकांशतः परीक्षार्थी मेट्रिक अथवा उस से अधिक योग्य थे ;
- (ग) यदि हां तो उन की संख्या अलग अलग क्या है ;
- (घ) अनुसूचित जाति अथवा आदिम जाति के कितने परीक्षार्थियों ने इस परीक्षा में भाग लिया और वास्तव में कितने व्यक्तियों को काम दिया जायेगा ; और
- (ङ) क्या इन जातियों के लिये अलग से कुछ स्थान विशेष रूप से सुरक्षित रखे गये हैं ताकि रक्षित कोटा की जो कमी है उस की पूर्ति हो सके ।

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) इस का परिणाम अप्रैल, १९५९ में घोषित कर दिया गया था । ४५०० से भी अधिक विद्यार्थियों ने इस परीक्षा में भाग लिया, इसी कारण परिणाम घोषित करने में कुछ देर हुई ।

(ख) जी हां ।

| | | | | |
|---------------------------------|---|---|---|------|
| (ग) मेट्रिक तथा उस से ऊपर | . | . | . | २६२२ |
| जिन्होंने मेट्रिक पास नहीं किया | . | . | . | १६६० |

†मूल अंग्रेजी में

(घ) अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति के ५९० विद्यार्थी परीक्षा में बैठे । कुल १०५ व्यक्तियों को नौकरी में लेना था ।

(ङ) जी हां । अनुसूचित जाति तथा आदिम जाति के लिये दिल्ली में क्रमशः १६ २/३ प्रतिशत तथा ५ प्रतिशत कोटा है । यदि इन जातियों के विद्यार्थी यदि एक ओर अधिक मात्रा में सफल न हुए तो उन की पूर्ति दूसरी इकाई में सफल विद्यार्थी से कर ली जायेगी । कोटा जिस की पूर्ति नहीं हो पाती दो वर्ष तक जारी रहता है । नवम्बर १९५८ की परीक्षा में अनुसूचित जाति तथा आदिम जाति के लिये ४२ स्थान थे इन में वह संख्या भी शामिल है जो उस कोटा की है जिस की पूर्ति गत वर्ष नहीं हो सकी थी ।

जोधपुर मेल और पैंसेंजर गाड़ी की गढ़ी हरसरू स्टेशन पर टक्कर

५७६. श्री प० ला० बारूपाल : क्या रेलवेमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिनांक ८ मई, १९६० को स्टेशन गढ़ी हरसरू के पास जोधपुर मेल और पैंसेंजर गाड़ी में जो टक्कर हुई थी वह किस की गलती से हुई थी ;

(ख) मृत व्यक्तियों के परिवार को और घायल व्यक्तियों को सरकार ने क्या मुआवजा दिया है ; और

(ग) क्या यह सच है कि स्टेशन गढ़ी हरसरू के होम सिगनल और आउटर सिगनल दोनों ही खराब थे ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) इस दुर्घटना की जिम्मेदारी ठहराने के बारे में एडिशनल कमिश्नर, रेलवे सुरक्षा, रेल-प्रशासन और रेलवे बोर्ड के बीच पत्र-व्यवहार हो रहा है ।

(ख) ४०,७५४.५४ रुपये दिये जा चुके हैं, जिस में से २,४०० रुपये अनुग्रह धन के रूप में दिये गये ।

(ग) बाहरी और निकट दोनों सिगनलों में कोई बड़ी यांत्रिक खराबी नहीं थी लेकिन सिगनलों को झुकाते समय 'बाहरी सिगनल' तो पूरा झुक गया और हरी रोशनी देने लगा, पर 'निकट सिगनल' केवल थोड़ा झुका और उस में से कुछ लाल रोशनी दिखायी पड़ रही थी ।

खालघाट के समीप पुल पर चूंगी

५८०. श्री बड़े : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आगरा-बम्बई मार्ग पर नर्मदा नदी पर खालघाट के समीप एक पुल है ;

(ख) क्या सदर पुल की गारन्टी समाप्त हो चुकी है ;

(ग) क्या सदर पुल पर आवागमन करने वाली मोटरों पर टोल टैक्स लिया जाता है ;

(घ) यदि हां, तो किस दर पर ;

(ङ) क्या सदर टैक्स वसूल करने के लिये ठेका दिया जाता है ;

(च) इस प्रकार का टोल टैक्स अन्यत्र किन-किन पुलों पर लिया जाता है ;
और

(छ) क्या सदर टोल टैक्स बन्द करने की शासन की नीति है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ग).
जी, हां ।

(ख), (घ) और (ङ). प्रदेश सरकार से सूचना प्राप्त की जा रही है और प्राप्त होते ही सदन में प्रस्तुत कर दी जाएगी ।

(च) राष्ट्रीय राज मार्ग संख्या ७ में तिलवाराघाट और राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या २६ में बाररेवा नदी पर के पुलों पर टोल टैक्स लिया जाता है । ये पुल इन रास्तों को राष्ट्रीय मार्ग घोषित किये जाने से पूर्व प्रदेश सरकार द्वारा निर्मित किये गए थे ।

(छ) केन्द्रीय सरकार का कोई भी टोल टैक्स नहीं है और ये टैक्स प्रदेश सरकारों द्वारा पुलों के निर्माण में व्यय पूरा करने के लिए एकत्र किये गये ऋण की अदायगी के लिये कभी कभी लगाये जाते हैं ।

राष्ट्रीय राजमार्गों पर टोल टैक्स के बारे में सरकार की सामान्य नीति अभी विचाराधीन है ।

अन्तर्राज्य परिवहन आयोग

५८१. श्री बड़े : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली स्थित इन्टर स्टेट ट्रान्सपोर्ट कमीशन के समक्ष कौन कौन से (१) अन्तर्राज्य मार्गों पर यात्री बसें चलाने और (२) अन्तर्राज्य मार्गों की गाड़ियों का एक्स्टेंशन करने के बारे में सुझाव वर्ष १९५७ से १९६१ तक प्राप्त हुए ;

(ख) उपरोक्त (१) के सुझावों में से कौन-कौन से स्वीकार किये गये और कौन-कौन से अस्वीकार किये गये ; और

(ग) स्वीकृत सुझावों में से कौन-कौन से अभी तक कार्यान्वित नहीं हो सके ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) ८ मार्च, १९५८ (जिस दिन अन्तर्प्रदेशीय परिवहन आयोग की स्थापना हुई थी) से १९६१ के साल के अन्त तक आयोग को २२ प्रार्थनापत्र जिन में नये अन्तर्प्रदेशीय मार्गों पर बस सर्विस शुरू करने की खास तौर से मांग की गई थी और ८ प्रार्थना पत्र जिन में मौजूदा अन्तर्प्रदेशीय मार्गों पर बस सर्विस को आगे बढ़ाने व उस में अदल-बदल करने के विषय में सुझाव दिये गये थे, प्राप्त हुए ।

(ख) व (ग). नये रास्तों पर बस सर्विस शुरू करने के बारे में उक्त २२ प्रार्थना पत्रों में से ११ प्रार्थना पत्र मंजूर किये गये लेकिन बस सर्विस अभी सिर्फ दो रास्तों पर शुरू की गई है । आशा है कि यह बाकी ९ रास्तों पर जल्दी ही शुरू कर दी जायगी । बाकी ११ प्रार्थनापत्रों में से २ प्रार्थना पत्र संबंधित रास्तों पर बस सर्विस के लिए पर्याप्त आवागमन न होने के कारण दामंजूर किए गए । शेष ९ प्रार्थना पत्रों पर प्रदेशों के परिवहन विभाग के अधिकारियों द्वारा जिन के पास ये प्रार्थनापत्र आयोग द्वारा भेजे गये थे, विचार किया जा रहा है ।

मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम

†५८२. श्री बागड़ी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली, हिमाचल प्रदेश, मनीपुर और त्रिपुरा, अन्दमान और निकोबार टापू में मलेरिया उन्मूलन के लिये पिछले तीन वर्षों में कितना धन व्यय किया गया है ; और

(ख) पंजाब राज्य में मलेरिया उन्मूलन के लिये कितना धन व्यय किया गया है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) एक विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७०] ।

(ख) पिछले तीन वर्षों में मलेरिया निवारण के लिये पंजाब में निम्न धन व्यय किया गया है :—

| | लाख |
|-------------------|-------|
| १९५९-६० | ५५.२२ |
| १९६०-६१ | ३९.५६ |
| १९६१-६२ | ६१.३५ |

उपरोक्त राशि में राज्य को धन के रूप में दी गई सहायता सम्मिलित नहीं है क्योंकि यह राशि कई योजनाओं को एक साथ दी गई है ।

इसके अलावा पंजाब राज्य सरकार ने कार्य संचालन व्यय पर निम्न राशि व्यय की है :—

| | |
|-------------------|-----------|
| १९५९-६० | २८,८८,००० |
| १९६०-६१ | ४१,६८,००० |
| १९६१-६२ | ६३,५९,००० |

दिल्ली-फजिल्का राष्ट्रपथ

†५८३. श्री बागड़ी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली फजिल्का राष्ट्रपथ की चौड़ाई क्या है ;

(ख) क्या सरकार ने उसे और चौड़ा बनाने करने का निश्चय किया है ; और

(ग) यदि हां, तो उसे चौड़ा करने का काम कब पूरा होगा ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) इसकी चौड़ाई ९ से २२ फिट तक है ।

(ख) जी हां ।

(ग) तीसरी पंचवर्षीय योजना के अंत तक ।

कलकत्ता पत्तन में नदी शुल्क

†५८४. श्री मे० क० कुमारन : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार को कलकत्ता पत्तन में नदी शुल्क समाप्त करने के बारे में कोई अभ्यावेदन मिला है; और

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

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

(ख) उस अभ्यावेदन पर विचार किया जा रहा है ।

हवाई सेवाओं का रद्द किया जाना

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

(क) १९५८ से लेकर अब तक प्रति वर्ष इन्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन की कितनी सेवाएं रद्द की गईं; और

(ख) अंत समय पर सर्विसेज कौंसल करने के सामान्य कारण क्या हैं?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) तथा (ख). चांछित जानकारी देने वाला एक विवरण लोक सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७१] ।

इन्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन

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

(क) १९५८ तथा उसके बाद से प्रत्येक वर्ष में इन्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन की नियमित सेवाओं में कितने यात्रियों/किलोमीटर का स्थान खाली रहा ;

(ख) उपरोक्त समय के प्रत्येक वर्ष में नियमित सेवाओं के प्रत्येक वायुयान में कितने यात्रियों/किलोमीटर के लिये स्थान था ; और

(ग) भाग (क) में पूछी गई बात को कम करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†मूल अंग्रेजी में

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) तथा (ख).
पूछे गये आंकड़े निम्न हैं :—

| वर्ष | सीट संख्या | ले जाये गये यात्रियों की संख्या | खाली स्थान | प्रति उड़ान का औसत परिणाम | | |
|---------|------------|---------------------------------|------------|---------------------------|-------------------|----------|
| | | | | सीट संख्या | चैक्स ले जाये गये | खाली सीट |
| १९५८-५९ | ९९१,९७८ | ६२४,९४६ | ३६७,०३२ | ३० | १९ | ११ |
| १९५९-६० | १,०१८,०९६ | ६६२,७८१ | ३५५,३१८ | ३२ | २१ | ११ |
| १९६०-६१ | १,०९४,२९० | ७५८,३४३ | ३३५,९४७ | ३२ | २२ | १० |
| १९६१-६२ | १,२४६,८५९ | ८४६,६१७ | ४,००,२४२ | ३३ | २३ | १० |

| वर्ष | किलोमीटर सीट | यात्री किलोमीटर ले जाये गये | खाली जगह (सीट किलोमीटर) | |
|---------|--------------|-----------------------------|-------------------------|---------|
| १९५८-५९ | ७६८,२७८,६५५ | ४८४,००९,०८८ | २८४,२६९,५६७ | (३७%) |
| १९५९-६० | ८१४,४३८,४५७ | ५३०,१०२,०३१ | २८४,३३६,४२६ | (३४.९%) |
| १९६०-६१ | ८६३,८४८,८३५ | ५९८,६०९,४४८ | २६५,२३९,३८७ | (३०.७%) |
| १९६१-६२ | ९४५,८९३,२४६ | ६४२,७०४,४०४ | ३०३,१८८,८४२ | (३२.१%) |

(ग) स्थान के अपव्यय को रोकने के लिये निगम ने निम्नलिखित कार्यवाही की है :—

- इन सेवाओं से लाभ उठाने वाले यात्रियों का निरंतर सर्वेक्षण ताकि रास्ते तथा समय का हेर फेर आदि किया जा सके ।
- यात्रियों को अपने साथ ले जाने वाले सामान, माल तथा ढाक जो कि इन सेवाओं के द्वारा विभिन्न क्षेत्रों से जाती है, उसका अध्ययन किया जाये ताकि क्षमता का पूरा पूरा अध्ययन किया जा सके ।
- भारी तथा सामान की दरें कम करना ताकि उस क्षमता का प्रयोग किया जा सके जो कि खाली रहती है ।
- डब्ल्यू टी० चैनल तथा टेलीप्रिंटर स्टेशनों के बीच संचार व्यवस्था को तीव्रगामी बनाना ताकि निश्चित समय टेलीफोन किये जा सके जिससे कि यात्रियों की मांग पूरी की जा सके और वे स्टेशनों से सीट के बारे में पूछताछ कर सकें ।
- मुख्यालय में केन्द्रीय सुरक्षा व्यवस्था की स्थापना की जाये जिस से स्थानों के लिये सामूहिक रूप से बुकिंग की जा सके और सभी स्थानों पर सीट बुक कराने के लिये पूछताछ की जा सके ।

एयर इंडिया इंटरनेशनल

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

- (क) क्या एयर इंडिया इंटरनेशनल ने अप्रैल, १९६२ में कुछ नई सेवाएं जारी की हैं ;
- (ख) इन सेवाओं का विस्तृत ब्योरा क्या है ; और
- (ग) इन अतिरिक्त सेवाओं के कारण एयर इंडिया इंटरनेशनल की वार्षिक आय में और कितनी वृद्धि हो जायगी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहोउद्दीन) : (क) तथा (ख). अप्रैल, १९६२ में मद्रास से सिगापुर के लिये केवल एक निर्धारित सेवा जो कि कोमेट वायुयान की थी सप्ताह में एक बार जाने के लिये शुरू की गई थी ।

(ग) इस नई सेवा से एयर इंडिया इंटरनेशनल की वार्षिक आय में कितनी वृद्धि होगी यह इस समय बताना बड़ा कठिन है ।

इम्फाल जल संभरण योजना

†५८८. श्री रिशांग किंशिंग : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि इम्फाल जल संभरण योजना जिसकी व्यवस्था प्रथम पंचवर्षीय योजना में की गई थी अभी तक क्रियान्वित नहीं की गई है ;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) क्या कोई केनगी वायु फील्ड के निकट चालू की गई योजना को समाप्त कर दिया गया है और वहां जो ढांचे आदि बनाये गये थे उसको तोड़ दिया गया है ;

(घ) क्या इस काम के लिये जो बहुत से पाइप आदि लाये गये थे अब नष्ट हो गये हैं ; और

(ङ) यदि ऊपर के भाग (ग) तथा (घ) का उत्तर हां में है तो कितना धन व्यय हुआ एवं कितने धन की हानि हुई ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : (क) से (ग). इम्फाल जल संभरण योजना के अधीन संभरण की जाने वाली पानी की मात्रा अपर्याप्त थी। बिजली की कमी के कारण इसे बंद करना पड़ा क्योंकि पानी खींचने वाले पंप बिजली की कमी के कारण काम नहीं कर सके । अतः दूसरी योजना तैयार करनी पड़ी। इस लिये पहली योजना समाप्त कर दी गई किन्तु उसका ढांचा आदि नहीं तोड़ा गया था। दूसरी योजना की स्वीकृति १९६० में दी गई थी और अब उस पर काम होने वाला है।

(घ) तथा (ङ). जस समय केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग ने मनीपुर लोक निर्माण विभाग को पाइप दिये तो पता चला कि कुछ पाइप खराब हो गे हैं। पाइप जिनका उपयोग नहीं पायेगा उनका मूल्य लगभग ५८,००० रुपये हैं।

मनीपुर के लिये बिजली

†५८६. श्री रिशांग किंशिग : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मनीपुर में बिजली का विस्तार करने के लिये द्वितीय पंच वर्षीय योजना में कितना धन निर्धारित किया गया था ;

(ख) द्वितीय पंचवर्षीय योजना में क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया था तथा कितनी सफलता हुई ;

(ग) मनीपुर में आज कल जितनी बिजली की आवश्यकता है उसकी तुलना में हमें कितनी सफलता मिली है ; और

(घ) सफलता की यह कमी तीसरी योजना में किस प्रकार पूरी की जायेगी ।

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) ४५ लाख रुपये ।

(ख) (i) अतिरिक्त विद्युत् क्षमता का लक्ष्य १३२० किलोवाट ।

(ii) सफलता ६५० किलोवाट ।

(ग) १९६१-६२ के अंत तक अनुमानतः ६६६ किलोवाट की आवश्यकता थी जब कि केवल ६५० किलोवाट तैयार हुई ।

(घ) निम्नलिखित कार्य करके ३,२७० किलोवाट बिजली तैयार करने का कार्यक्रम है :

(i) इम्फाल में ५००-५०० किलोवाट के दो डिजल सेट लगाना ।

(ii) उखरूल में २५ किलोवाट तथा ४५ किलोवाट के दो डिजल सेट लगाना ।

(iii) लेमोखोग में ३००-३०० किलोवाट के २ हाइडल सेट लगाना ।

(iv) खरम लोक में कुल १६०० किलोवाट के ३ हाइड्रो सेट लगाना ।

हैदराबाद से गुडूर तक रेलवे लाइन

†५९०. श्री यलमंदा रेड्डी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नागार्जुनसागर बांध, दोनाकोंडा, पोडलीकानीगिरी हो कर हैदराबाद से गुडूर तक एक नई रेलवे लाइन बनाने का विचार है ; और

(ख) यदि हां, तो कब ?

†रेलवे मंत्रालय में उयमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) जी नहीं ।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

नागार्जुन सागर परियोजना

†५९१. श्री यलमंदा रेड्डी : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने आंध्र प्रदेश में नागार्जुन सागर परियोजना के द्वितीय क्रम के लिए स्वीकृति दे दी है ;

(ख) यदि हां, तो कब; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके कारण क्या हैं ?

†सिचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) जी नहीं।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता।

(ग) आंध्रप्रदेश सरकार से नागार्जुनसागर परियोजना के द्वितीय क्रम के लिये कोई विशिष्ट प्रस्ताव नहीं आया है ?

दक्षिण रेलवे में अस्थायी क्लर्क

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

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण रेलवे में ५ वर्ष या उससे अधिक वर्षों से काम करने वाले क्लर्क तथा अन्य व्यक्तियों को स्थायी नहीं बनाया गया है ;

(ख) यदि हां, तो इसके कारण क्या हैं ;

(ग) क्या यह सच है कि लेखा, यातायात, परिवहन तथा इंजीनियरिंग विभाग में स्थायी स्थान होते हुए भी इन्हें स्थायी नहीं बनाया गया है ; और

(घ) इनको जल्दी ही स्थायी बनाने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (घ). जानकारी एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

केन्द्रीय परिवार नियोजन बोर्ड

†५६३. श्री मे० क० कुमारन् : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगी कि केन्द्रीय परिवार नियोजन बोर्ड ने अपनी दिसम्बर, १९६१ की बैठक में जो कि नई दिल्ली में हुई थी क्या सिफारिशों की हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : केन्द्रीय परिवार नियोजन बोर्ड ने १२ दिसम्बर, १९६१ को होने वाली अपनी १२वीं बैठक में जो संकल्प पारित किये हैं तथा उनके बारे में जो कार्यवाही की गई है उनको बताने वाला विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७२]

उत्तर रेलवे के कर्मचारियों का नौकरी से निकाला जाना

५६४. श्री सरजू पाण्डेय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे में धारा १४६ रेलवे स्थापना संहिता (संशोधन संस्करण, १९४५) के अंतर्गत उक्त धारा के लागू होने के समय से अब तक कुल कितने आदमी निकाले गये हैं ;

(ख) उक्त निकाले गये लोगों में किस श्रेणी के लोग हैं; और

(ग) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे से उक्त धारा के अंतर्गत निकाले गये अधिकतर लोगों के विरुद्ध किसी प्रकार की कोई शिकायत नहीं है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग). रेल-प्रशासन से सूचना मंगाई जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

भटिंडा के निकट मालगाड़ी और बस की टक्कर

५९५. { श्री सरजू पाण्डेय :
श्री जं० ब० सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १४ अप्रैल, १९६२ को भटिंडा के पास एक माल गाड़ी एक यात्री बस से टकरा गई थी ; और

(ख) यदि हां, तो उस से कितने धन-जन की हानि हुई ?

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

(ख) बस का एक यात्री अस्पताल में मर गया । रेल-सम्पत्ति को बहुत मामूली नुकसान पहुंचा ; जन-सम्पत्ति के नुकसान का अभी अन्दाजा नहीं लगाया गया है ।

काजीपेट तथा बलूरशाह के बीच गाड़ी का पटरी से उतर जाना

†५९६. { श्री इ० मधुसूदन राव :
श्रीमती मैमूना सुल्तान :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि १४ अप्रैल, १९६२ को काजीपेट तथा बलूरशाह के बीच १४ अप्रैल, १९६२ को एक गाड़ी पटरी से उतर गई थी जिस के कारण ग्रांडट्रंक तथा अन्य गाड़ियां रुक गई थी ; और

(ख) इसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) जी हां । १३-४-६२ को हुआ था न कि १४-४-६२ को ।

(ख) उच्च पदाधिकारियों की एक समिति ने इस बारे में जांच की है और रेलवे प्रशासन उसके प्रतिवेदन पर विचार कर रहा है ।

नजफगढ़-कंझावला विकास खण्डों में टेलीफोन

५९७. श्री नवल प्रभाकर : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली के कंझावला तथा नजफगढ़ विकास खंडों में टेलीफोन लगाने की स्वीकृति डेढ़ साल पूर्व दी गई थी और वह अभी तक भी नहीं लग पाये ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) इन विकास खंडों में टेलीफोन कनेक्शन लगाने की मांग प्राप्त हुई थी, किन्तु अभी तक विभाग द्वारा टेलीफोन कनेक्शन लगाने की मंजूरी नहीं दी गई है ।

(ख) टेलीफोन कनेक्शन देने के लिये नजफगढ़ और कंझावला में टेलीफोन एक्सचेंज स्थापित करना आवश्यक होगा । इसमें कुछ समय लग जाने की संभावना है ।

दिल्ली में केन्द्रीय दुग्ध वितरण योजना के केन्द्र

५६८. श्री नवल प्रभाकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में केन्द्रीय दुग्ध वितरण योजना के अन्तर्गत कितने दूध के केन्द्र अब चल रहे हैं ;

(ख) प्रति छै महीने में कितने केन्द्र बढ़ाये गये ; और

(ग) दिल्ली में दूध की मांग कितनी है ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) २७-४-१९६२ को ४३८ ।

(ख) इस योजना के आरम्भ होने के बाद प्रत्येक छै महीने में खोले गये दुग्ध केन्द्रों की संख्या निम्न प्रकार है :—

| | | | |
|-------------------------------------|---|---|-----|
| ३१-१२-५६ को समाप्त होने वाले छः मास | . | . | १५० |
| ३०-६-६० को समाप्त होने वाले छः मास | . | . | १३० |
| ३१-१२-६० को समाप्त होने वाले छः मास | . | . | ६२ |
| ३०-६-६१ को समाप्त होने वाले छः मास | . | . | ३५ |
| ३१-१२-६१ को समाप्त होने वाले छः मास | . | . | ३१ |
| २७-४-६२ तक | . | . | ३० |

(ग) सन् १९५६ में दूध की प्रतिदिन की आवश्यकता ७००० मन की थी। उसके बाद कोई सर्वे नहीं किया गया है।

रानीखेड़ा के समीप हॉल्ट स्टेशन

५६९. श्री नवल प्रभाकर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नांगलोई तथा घेवरा स्टेशनों के मध्य उत्तर रेलवे में रानीखेड़ा के पास एक हॉल्ट स्टेशन बनाने की योजना है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके कब तक बनने की आशा है ?

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

(ख) इसकी मंजूरी अभी-अभी दी गई है, निर्माण कार्यक्रम अभी उत्तर रेलवे द्वारा तय किया जाना है ।

संघ राज्य क्षेत्रों में कृषि योग्य भूमि

६००. श्री बड़े : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) संघ राज्य क्षेत्रों में वन तथा राजस्व विभागों के अन्तर्गत इस समय कितने एकड़ भूमि कृषि योग्य है ;

(ख) क्या आदिवासी क्षेत्र में संघ राज्यों में आदिवासियों ने तथा हरिजनों ने वन क्षेत्रों में अतिक्रमण करके वन को कृषि योग्य बनाया है ;

(ग) संघ राज्यों में आदिवासियों पर तथा हरिजनों पर वन विभाग ने अतिक्रमण के कितने मामले चलाये हैं ;

(घ) क्या केन्द्रीय शासन ने संघ राज्यों को वन भूमि कृषि के लिये देने की सिफारिश की है ; और

(ङ) यदि हां, तो संघ राज्यों ने कितने एकड़ भूमि आदिवासियों तथा हरिजनों को १९६१-६२ में दी है और विशेषतः मध्य प्रदेश शासन ने ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) से (ङ). संघीय राज्य और सम्बन्धित राज्यों से सूचना इकट्ठी की जा रही है और मिलते ही सभा की पटल पर रख दी जायेगी ।

केरल में वालापटनम् परियोजना

†६०१. { श्री अ० क० गोपालन :
श्री इम्बीचिबावा :
श्री वासुदेवन् नायर :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने केरल के वालापटनम् परियोजना के बारे में कोई निर्णय कर लिया है ; और

(ख) यदि नहीं तो इस देरी के क्या कारण हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) तथा (ख). वालापटनम् योजना तीसरी योजना में सम्मिलित नहीं की गई थी । केरल सरकार ने इस परियोजना को तीसरी योजना में अब जोड़ा है । राज्य सरकार से इस बारे में पत्र-व्यवहार चल रहा है ।

केरल में समुद्र द्वारा भूमि का कटाव

†६०२. { श्री वारियर :
श्री वासुदेवन् नायर :
श्री म० क० कुमारन :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को केरल सरकार की ओर से केरल राज्य के वेड़ांकाड़ा स्थान पर समुद्र द्वारा काफी मात्रा में भूमि काटने के बारे में कोई प्रतिवेदन मिला है ; और

(ख) यदि हां, तो वह प्रतिवेदन किस प्रकार का है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मोहम्मद इब्राहीम) : (क) जी नहीं ।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

सिलीगुड़ी से अमीनगांव तक रेलवे लाइन

†६०५. श्री लीलाधर कटकी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सिलीगुड़ी से अमीनगांव तक बड़ी लाइन का विस्तार करने के बारे में निर्णय कर लिया गया है ; और

(ख) यह लाइन कब तक पूरी हो जायगी ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है ।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

दोरनाकल जंक्शन पर भूमिगत पुल

†६०६. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आंध्र प्रदेश में दोरनाकल जंक्शन पर भूमिगत बनाये जाने वाले पुल के काम में कितनी प्रगति हुई है, जिसकी कि सिफारिश दोरनाकल नगरपालिका ने की थी; और

(ख) परियोजना पर कुल कितना व्यय होगा ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) दोरनाकल नगरपालिका ने ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं भेजा है अथवा आन्ध्र प्रदेश सरकार ने तीसरी योजना में सम्मिलित किया है ;

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

दोरनाकल और काजीपेट के बीच दुहरी लाइन

†६०७. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आंध्र प्रदेश में दोरनाकल और काजीपेट के बीच दुहरी रेलवे लाइन बनाने के लिये कोई सर्वेक्षण किया गया है ;

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

(ग) यह काम कब तक शुरू हो जायेगा ?

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

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) दोरनाकल और काजीपेट के बीच इस तीसरी योजना में कोई दुहरी लाइन बनाने की संभावना नहीं है ।

विजयवाडा तथा भद्राचलम के बीच दोहरी रेलवे लाइन

†६०८. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आंध्र प्रदेश में विजयवाडा से भद्राचलम तक बरास्ता डोरनाकल दोहरी लाइन बनाने के काम में क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) परियोजना कब तक पूर्ण हो जायगी ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख) जबकि विजयवाडा और डोरनाकल के बीच का पूरा सैक्शन (७७ मील) को तीसरी योजना अवधि में दोहरा बनाया जा रहा है, डोरनाकल और भद्राचलम के बीच की लाइन को दोहरा बनाने का कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है । विजयवाडा-डोरनाकल लाइन को डबल करने से सम्बन्धित आधुनिकतम प्रगति इस प्रकार है :

(१) विजयवाडा—येरुपलायम (२५ मील)—विजयवाडा और रामनपाद के बीच लाइन को (६.२५ मील) ३१-३-६२ को माल यातायात के लिये खोल दिया

गया है। रामनपाद और येहपलायम के बीच शेष दोहरी लाइन दिसम्बर १९६२ तक क्रमों के अन्दर माल यातायात के लिये खोल दी जाने की आशा है। मार्च १९६२ के अन्त तक काम की समूची प्रगति ४६ प्रतिशत है।

- (२) **दोरनाकल-खम्मामेथ (१४.५ मील)**—मार्च १९६२ के अन्त तक समूची प्रगति १६ प्रतिशत है और दिसम्बर १९६३ तक दोहरी लाइन की यातायात के लिये खोले जाने की आशा की जाती है।
- (३) **खम्मामेथ से येहपलायम तक (३७.५ मील)**—काम की मंजूरी जनवरी १९६१ में दी गई है और इसे पूरा होने में लगभग तीन वर्ष लग जायेंगे।

पश्चिम रेलवे के लखेरी स्टेशन पर ओवर-ब्रिज

६०६. श्री बेरवा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) पश्चिम रेलवे के लखेरी स्टेशन पर ओवरब्रिज के अभाव में जो कठिनाई है क्या सरकार उस से अवगत है ;
- (ख) क्या यह बात सच है कि उक्त पुल के अभाव में प्रति वर्ष कई दुर्घटनायें हो जाया करती हैं ; और
- (ग) यदि हां, तो इस की लोकधाम के लिये क्या पग उठाये जायेंगे ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): शायद माननीय सदस्य का मतलब लखेरी स्टेशन से है। यदि यह ठीक है, तो उत्तर इस प्रकार है :—

- (क) जी हां।
- (ख) केवल एक दुर्घटना की रिपोर्ट मिली जिस में अनधिकृत रूप से लाइन पार करता हुआ एक व्यक्ति गाड़ी से दब गया।
- (ग) धन उपलब्ध होने पर १९६३-६४ में लखेरी स्टेशन पर एक ऊपरी पैदल-पुल बनाने का विचार है।

कोटा-चित्तौड़गढ़ रेलवे लाइन

६१०. श्री बेरवा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) कोटा से चित्तौड़गढ़ तक रेलवे लाइन बनाने का कार्य कब प्रारम्भ होगा ;
- (ख) अभी तक उस का कार्य प्रारम्भ नहीं होने के क्या कारण हैं ; और
- (ग) क्या यह बात सच है कि उक्त मार्ग के लिये बूंदी और कोटा के बीच में मिट्टी डालने का काम हो चुका है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी): (क) और (ख). कुछ समय पहले जांच से मालूम हुआ कि वित्तीय दृष्टि से इस लाइन के निर्माण का कोई औचित्य नहीं है और परिचालन की दृष्टि से भी इस की जरूरत नहीं है। इस के अलावा रेलवे की तीसरी पंचवर्षीय आयोजना में यह लाइन शामिल नहीं की गयी है, इसलिये निकट भविष्य में इस के बनने की कोई संभावना नहीं है।

- (ग) जी नहीं।

कोटा-बीना रेलवे लाइन पर स्टेशन

६११. श्री बोरवा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) कोटा-बीना रेलवे लाइन पर ऐसे कितने स्टेशन हैं जो अधूरे हैं ;
 (ख) इन की मरम्मत कब की जायेगी ; और
 (ग) अभी तक इन की मरम्मत न करने के क्या कारण हैं ?

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

(ख) और (ग). सवाल नहीं उठता ।

परिवार नियोजन मंत्रालय

†६१२. श्री दी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परिवार नियोजन मंत्रालय स्थापित करने के सम्बन्ध में विशेषज्ञ समिति के सुझाव पर विचार कर लिया गया है ; और

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

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर): (क) और (ख). अनुमान किया जाता है कि प्रश्न के भाग (क) में उल्लेख, डा० ए० लक्ष्मणस्वामी मुदालियर के सभापतित्वाधीन स्वास्थ्य सर्वेक्षण तथा योजना समिति के बारे में है । उस समिति ने परिवार नियोजन मंत्रालय स्थापित करने का कोई सुझाव नहीं दिया । तथापि, केन्द्रीय परिवार नियोजन बोर्ड ने १२ दिसम्बर १९६१ को अपनी बैठक में सिफारिश की थी कि स्वास्थ्य मंत्रालय के अधीन स्वास्थ्य विभाग से भिन्न एक परिवार नियोजन विभाग स्थापित किया जाय । इस समय परिवार नियोजन का पृथक विभाग बनाने का विचार नहीं है किन्तु मंत्रालय केन्द्र में परिवार नियोजन संगठन को मजबूत करने के प्रस्तावों पर विचार कर रहा है ।

केरल पत्तन में सारडीन मछलियां पकड़ना

†६१३. श्री कोया : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को विदित है कि किसी मौसम में केरल पत्तन में पकड़ी गई बड़ी मात्रा में सारडीन मछलियों को खाद के तौर पर प्रयोग में लाया जाता है क्योंकि उन के परीक्षण अथवा उन को डिब्बों में बन्द करने की कोई सुविधा नहीं है ; और

(ख) अधिक पकड़ी गई मछलियों के परिरक्षण के लिये सरकार क्या कार्यवाई करने का विचार करती है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री(श्री स० का० पाटिल): (क) वर्ष के कुछ महीनों में केरल पत्तन के साथ बड़ी मात्रा में सारडीन पाई जाती हैं । मौसम की अवधि कम होने के कारण और मत्स्यग्रहण की अनिश्चितता के कारण, बड़े पैमाने पर डिब्बों में बन्द करने की फैक्टरियां आर्थिक दृष्टि से लाभदायक नहीं । इन हालात में, सारडीन, जो ताजा हालत में उपयोग की जाने या डिब्बों में बन्द किये जाने से बहुत अधिक मात्रा में होती हैं, इसलिये उन को तेल निकालने और मछली का सूखा चूरा, खाद आदि तैयार करने के लिये प्रयोग किया जाता है ।

(ख) भारत सरकार परिवहन गाड़ियां चला कर तथा बर्फ के संयंत्र लगा कर ताजा हालत में सारडीन वितरण करने में राज्य सरकार की सहायता कर रही है। भारत सरकार भी सारडीनों को डिब्बों में बन्द करने के लिये प्रोत्साहन दे रही है। डिब्बों में बन्द करने की फैक्टरियों को उपयोग में लाये जाने वाले डिब्बों पर सहायता प्राप्त करने का हक होता है और यदि इन का निर्यात किया जाता है, तो भी उन्हें विशेष निर्यात संवर्धन योजना के अधीन विशेष लाभ प्राप्त करने का हक है। इस में केरल में सारडीनों को डिब्बों में बन्द करने वाली तीन फैक्टरियां हैं।

राज्यों में गोवध पर प्रतिबन्ध

†६१४. श्री याज्ञिक : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) किन राज्यों में राज्य सरकारों द्वारा गोवध पूर्णतया रोक दिया गया है ;

(ख) क्या सरकार ने किसी संघ राज्य-क्षेत्र में गोवध पर प्रतिबन्ध लगाया है ; और

(ग) क्या सरकार को इस मामले में कोई अभ्यावेदन और शिकायतें प्राप्त हुई हैं तथा उन पर क्या निर्णय किया है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : (क) और (ख) आधुनिकतम सूचना एकत्रित की जा रही है और यथा समय सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ग) संविधान की सप्तम अनुसूची की सूची २ (प्रविष्टि १५) में पशुओं का परिरक्षण एवं रक्षण सम्बन्धी विषय आता है और राज्य नीति के निदेशक तत्वों को दृष्टि में रखते हुए आवश्यक कार्यवाई करना राज्य सरकारों का काम है।

अहमदाबाद में गांधी ग्राम रेलवे स्टेशन का स्थान परिवर्तन

†६१५. श्री याज्ञिक: क्या रेलवे मंत्री २८ मार्च १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या २६१ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे बोर्ड को अहमदाबाद के गांधी ग्राम रेलवे स्टेशन को नगर के बाहर दूसरे स्थान पर बनाने के मामले में गुजरात सरकार का विचार प्राप्त हुआ है ;

(ख) क्या वर्तमान लाइन के बदलने से खाली हुई भूमि को गुजरात सरकार या निगम से प्राप्त की जाने वाली ७५ लाख रुपये की राशि के बदले अहमदाबाद नगर पालिका निगम को देना स्वीकार कर लिया गया है और इस मामले में अन्तिम फैसला कब किया जायगा ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री स० वें० रामस्वामी) : (क) जी हां।

(ख) रेलवे द्वारा खाली की जाने वाली भूमि अहमदाबाद नगर पालिका निगम को, नये स्थान पर रेलवे लाइन के लिये निगम द्वारा अभिग्रहण की जाने वाली भूमि के बदले में, दी जाएगी।

(ग) जब निगम काम की लागत संबंधी आवश्यक राशि रेलवे को जमा करवा देगी उसके पश्चात ही काम आरम्भ किया जाएगा।

जम्मू तथा काश्मीर में डाक व तार घर आदि

†६१६. { श्री अब्दुल गनी गोनी :
बख्शी अब्दुल रशीद :

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

(क) जम्मू तथा काश्मीर राज्य में १९६१-६२ में कितने तारघर, डाकघर, व शाखा डाकघर खोले गये तथा उन का व्योरा क्या है ; और

(ख) जम्मू तथा काश्मीर राज्य में १९६१-६२ में क्रमशः जम्मू और श्रीनगर में कितने टेलीफोन कनेक्शन दिये गये ?

| | | |
|---|--------------|----|
| †परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम): | (क) तार घर . | ६ |
| | उप डाकघर | ५ |
| | शाखा डाक घर | ६१ |

व्योरा अनुबन्ध में दिया गया है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७३]

| | |
|-----------|-----|
| (ख) जम्मू | १३७ |
| श्रीनगर | १३८ |

मोटर गाड़ियों की ठेका प्रणाली (उत्तर रेलवे)

†६१७. श्री ब्रज राज सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बी० ई० एंड डी० डी० एन० रेलवे स्टेशनों (उत्तर रेलवे) पर मोटर-गाड़ियों की ठेका प्रणाली का विभागीयकरण कर दिया गया है जिस से टैक्सी चलाने वालों को बड़ी असुविधा और कठिनाई हो गई है ;

(ख) क्या "तांगा चालक संघ" देहरादून ने उत्तर रेलवे के डिबीजनल सुपरिंटेंडेंट मुरादाबाद को एक याचिका दी है जिस में इस विभागीयकरण की आलोचना करते हुए यह प्रार्थना की गई है कि पुरानी ठेका प्रणाली जारी रखी जाय ; और

(ग) यदि हां, तो उस पर क्या कार्रवाई की गई है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी): (क) और (ख). बाहर के ठेकेदारों द्वारा अधिक लाइसेंस शुल्क लिये जाने और गाड़ी चालकों का शोषण करने की शिकायतों को दूर करने के उद्देश्य से, सीधे रेलवे द्वारा प्रत्येक गाड़ीवान को लाइसेंस देने की प्रणाली, जो कुछ मंडलों में लागू थी, अन्य मंडलीय रेलों में भी लागू की गई । क्योंकि इस व्यवस्था के विरुद्ध भी कुछ शिकायतें प्राप्त हुई हैं, इस मामले पर अग्रेतर विचार किया जा रहा है ।

तांगा चालक संघ, देहरादून ने भी पुरानी ठेका प्रणाली जारी रखने के लिये अपने अभ्यावेदन में प्रार्थना की है ।

कोटा-गुमानपुरा में टेलीफोन

६१८. श्री बेरवा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोटा-गुमानपुरा में टेलीफोन के कनेक्शन के लिये कितने लोगों की कब से मांग है ;

(ख) अभी तक उन को टेलीफोन नहीं देने के क्या कारण हैं ; और

(ग) कब तक उन लोगों को टेलीफोन के कनेक्शन देने की सम्भावना है ?

परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) ५३। सब से पुराने आवेदन-पत्र की तारीख १५ दिसम्बर, १९५८ है।

(ख) कोटा गुमानपुरा क्षेत्र में कोटा टेलीफोन एक्सचेंज से, जो कि वहां से चार मील दूर है, टेलीफोन कनेक्शन दिये जाते हैं। भारी औद्योगीकरण के कारण टेलीफोन कनेक्शनों की मांग तेजी से बढ़ गई है और जमीन के नीचे बिछे मौजूदा केबल तार उन के लिये पर्याप्त नहीं हैं।

(ग) केबल तारों और ऊपरी लाइनों के लिये प्राक्कलनों की मंजूरी दे दी गई है और अपेक्षित सामान प्राप्त किया जा रहा है। सामान मिलने पर जैसे ही काम पूरा हो जायगा टेलीफोन कनेक्शन दे दिये जायेंगे।

कोटा स्टेशन पर सार्वजनिक टेलीफोन घर

६१९. श्री बेरवा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने व्यक्तियों ने कोटा स्टेशन पर सार्वजनिक टेलीफोन घर की मांग की है और कब से ;

(ख) उसे अभी तक न लगाने के क्या कारण हैं ; और

(ग) इस के कब तक लगाने की सम्भावना है ?

परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) कोटा रेलवे स्टेशन पर सार्वजनिक टेलीफोन घर खोलने की मांग सीधे जनता से प्राप्त नहीं हुई है बल्कि डिवीजनल सुपरिन्टेण्डेंट, पश्चिमी रेलवे, कोटा से प्राप्त हुई है, जिन्होंने सार्वजनिक टेलीफोन घर की मांग १७ दिसम्बर, १९६१ को लिख कर की थी।

(ख) आवश्यक प्राक्कलन की मंजूरी दे दी गई है और कोटा स्टेशन के रेल डाक-सेवाघर में सार्वजनिक टेलीफोन घर खोलने के लिये सामान प्राप्त किया जा रहा है।

(ग) ज्यों ही सामान प्राप्त होगा इसे लगा दिया जायगा।

केरल सरकार द्वारा प्रस्तावित ऊपरी/निचले पुल

†६२०. श्री प० कुहन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तीसरी पंचवर्षीय योजना में शामिल किये जाने के लिये केरल सरकार ने रेलवे मंत्रालय से कितने ऊपरी/निचले पुलों का प्रस्ताव किया है ;

(ख) केन्द्रीय सरकार ने कितने स्वीकार किये हैं ;

(ग) क्या पारली और कन्नानूर के ऊपर के पुल भी शामिल किये गये हैं ; और

(घ) यदि नहीं, तो इस के लिये क्या कारण हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० बें० रामस्वामी) : (क) सत्रह।

(ख) सत्रह।

(ग) राज्य सरकार के प्रस्तावों में पारली स्टेशन पर ३३७/२२ मील पर वर्तमान फाटक के स्थान पर एक ऊपर के/नीचे के पुल की योजना शामिल है, किन्तु कन्नानूर स्टेशन के समीप नहीं। राज्य सरकार के कार्यक्रमानुसार, पारली पर ऊपर का/नीचे का पुल १९६४-६५ में बनाया जायगा।

(घ) सवाल पैदा नहीं होता।

कलकत्ता-दिल्ली विमान सेवा

†६२१. श्री मुहम्मद इलियास : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि २२ मार्च, १९६२ और ३० मार्च, १९६२ के बीच कलकत्ता और दिल्ली के बीच विमान उड़ानों में विलम्ब किया जाता रहा ; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री महीउद्दीन) : (क) जी हां, कलकत्ता से आरम्भ होने वाली उड़ानों के सम्बन्ध में बात ठीक है।

(ख) डमडम हवाई अड्डे पर काम करने वाले इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के कर्मचारियों द्वारा आहिस्ता आहिस्ता काम करने के तरीके के कारण, जिन्होंने अधिक समय तक काम करने से इनकार कर दिया जब उन्हें वैसे करने को कहा गया।

उड़ीसा में डाक घर

†६२३. श्री रघुश्वर नाथक : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा राज्य में चालू वर्ष में अब तक कितने डाकघर खोले गये हैं और खोलने का विचार किया गया है ;

(ख) खोले जा चुके कितने डाकघरों में तारसंचार सेवा की व्यवस्था की गई है ; और

(ग) इस का भावी कार्यक्रम क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री ज.जीवन राम) : (क) विभिन्न श्रेणियों के ४४६० डाकघर ३१ मार्च, १९६२ को उड़ीसा राज्य में थे और चालू वर्ष में २५० डाकघर खोलने का विचार है।

(ख) ३४६ तारघर तथा १७६ पब्लिक काल आफिस।

(ग) ३० तार घर तथा २० पब्लिक काल आफिस चालू वर्ष में खोलने का विचार है।

पूर्वोत्तर तथा पूर्व रेलों पर कार्मिक संघों को मान्यता

†६२४. श्री प्रिय गुप्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर पूर्व रेलवे और पूर्वी रेलवे के कर्मचारियों के कुछ संघों को सरकार ने मान्यता प्रदान की है ; और

(ख) यदि हां, तो उन संघों के नाम क्या हैं तथा कब से मान्यता दी गई है ?

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

(ख) अपेक्षित सूचना संलग्न विवरण में दी गई है । [देखिये परिशिष्ट १, अनुबन्ध संख्या ७४]

जांच अधिकारी

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

(क) क्या विभागीय अनुशासनिक कार्रवाइयों में अभिनत अफसरों की जांच अधिकारियों के रूप में नियुक्ति को रोकने वाली कोई हिदायतें जारी की गई हैं ;

(ख) यदि हां, तो क्या उन आदेशों को कार्यान्वित किया गया है ;

(ग) क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में विस्तृत हिदायतें जारी की हैं ; और

(घ) क्या बम्बई के डाक मण्डल में इन आदेशों के उल्लंघन किये जाने की कुछ घटनाएं हुई हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) डाक व तार महानिदेशक ने कुछ प्रशासनिक हिदायतें जारी की हैं कि विभागीय जांच कार्रवाई किसी ऐसे अफसर को नहीं दी जानी चाहिये, जिसने प्रारम्भिक जांच की हो और उस मामले में कोई निश्चित मत व्यक्त किया हो ।

(ख) जी हां ।

(ग) डाक व तार महानिदेशक द्वारा जारी की गई हिदायतें एक सरकारी निर्णय पर आधारित थीं ।

(घ) किसी विशिष्ट मामले की सूचना नहीं मिली ।

मध्य रेलवे में इगतपुरी-भुसावल सैक्शन का विद्युतीकरण

†६२६. श्री दा० रा० चावन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य रेलवे के इगतपुरी-भुसावल सैक्शन के विद्युतीकरण का कार्यक्रम तीसरी पंचवर्षीय योजना की अन्तिम रूप से रखी गई परियोजनाओं में शामिल है ; और

(ख) यदि हां, तो इस के कब पूर्ण होने की सम्भावना है ?

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

(ख) १९६५-६६ में इस के पूर्ण होने का कार्यक्रम है ।

पूना-मिरज लाइन को ब्राड गेज में बदलना

†६२७. श्री दा० रा० चावन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूना-मिरज सैक्शन को मीटर गेज से ब्राड गेज में बदलने का कार्य तीसरी पंचवर्षीय योजना की अन्तिम रूप में तय परियोजनाओं में शामिल किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो अब तक कितनी प्रगति की गई है ?

रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रायसानी) : (क) और (ख). पूना-मिरज मीटरगेज सैक्शन को एक अतिरिक्त ब्राड गेज लाइन के द्वारा दोहरा बनाने का काम रेलवे की तीसरी पंचवर्षीय योजना के कार्यक्रम में शामिल है। तथापि, सैक्शन की परिवहन क्षमता को बढ़ाने के विविध वैकल्पिक उपाय, इस समय विचाराधीन हैं, जिन में इस को ब्राड गेज में बदलने का काम भी शामिल है।

भाखड़ा परियोजना के कर्मचारियों की छंटनी

†६२८. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भाखड़ा प्रशासन ने कितने कर्मचारियों की छंटनी की है और कितनों को नोटिस दिये हैं ;

(ख) इन में से कितने लोग केन्द्रीय या राज्य सरकारों द्वारा काम पर लगा लिये गये हैं ; और

(ग) अन्य लोगों को रोजगार दिलाने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्री(हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) फरवरी १९६२ तक छंटनी किये गये कर्मचारियों की संख्या २६४४ थी। मार्च १९६२ में ७०३ लोगों को नोटिस दिये गये थे।

(ख) २६४४ छंटनी किये गये लोगों में से—

- (१) १४२६ लोग परियोजना क्षेत्र छोड़ गये और उन्होंने ने वैकल्पिक रोजगार के लिये सहायता लेने की इच्छा व्यक्त नहीं की।
- (२) १४५ ने पेश किया गया वैकल्पिक रोजगार लेने से इनकार कर दिया।
- (३) ७२० लोग इन्टरव्यू के लिये बुलाये जाने पर नहीं आये ; और
- (४) ३१० लोगों को वैकल्पिक रोजगार दिला दिया गया है।

मार्च १९६२ में जिन ७०३ लोगों को नोटिस दिये गये थे, उन को पंजाब के अन्य विभागों और परियोजनाओं में रोजगार की पेशकश कर दी गई है।

(ग) बकाया कर्मचारियों को पंजाब में ब्यास परियोजना, तथा भारत में अन्यत्र नदी घाटी परियोजनाओं एवं उपक्रमों में तथा पंजाब सरकार के विविध विभागों में लगाने के लिये प्रयत्न किये जा रहे हैं।

आसाम में मानस नदी बिजली परियोजना

†*६२९. { श्री बसुमतारी :
श्रीमती रेणुका बड़कटकी :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भूटान सरकार ने आसाम में मानस नदी की बिजली परियोजना के सम्बन्ध में अपने निर्णय में शोधन कर लिया है ;

†मूल अंग्रेजी में

- (ख) यदि हां, तो इस विषय मे भूटान सरकार ने क्या शर्तें रखी हैं ; और
 (ग) क्या तीसरी पंचवर्षीय योजना में इस के शामिल किये जाने की संभावना है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) से (ग). भूटान सरकार ने स्वीकार कर लिया है कि मानस नदी के सिंचित क्षेत्रों में सर्वेक्षण और अनुसंधान कर लिया जाय । यदि अनुसंधान करने के उपरान्त, परियोजना सम्भव पाई गई, तो इस के निर्माण से सम्बन्धित शर्तें संयुक्त राय से तय की जायेंगी । तीसरी पंचवर्षीय योजना अवधि में परियोजना का सर्वेक्षण और अनुसन्धान करने के प्रश्न का अभी फैसला नहीं किया गया ।

आसाम की कोपिली परियोजना

†६३०. { श्री बसुमतारी :
 श्रीमती रेणुका बड़कटकी :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम राज्य की कोपिली परियोजना तीसरी पंचवर्षीय योजना में शामिल कर ली गई है ;

(ख) यदि हां, तो इस पर कितनी लागत आयेगी तथा काम कब आरम्भ होने की संभावना है ; और

(ग) परियोजना से कितनी बिजली पैदा होगी तथा कितनी भूमि सींची जा सकेगी ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) आसाम की तीसरी पंचवर्षीय योजना में कोपिली परियोजना के केवल अनुसंधान का उपबन्ध है ।

(ख) अनुसंधान केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग द्वारा प्रायः पूर्ण कर लिये गये हैं तथा प्रारूप परियोजना प्रतिवेदन और प्राक्कलन तैयार किये जा रहे हैं । परियोजना की लागत का अनुमान मोटे तौर पर लगभग ३५ करोड़ होगा । इतनी जल्दी यह नहीं कहा जा सकता कि निर्माण कार्य कब आरम्भ किया जायगा ।

(ग) परियोजना से १०० प्रतिशत लोड तत्व पर २१५००० किलोवाट के लगभग बिजली पैदा होने का अनुमान है । परियोजना सम्बन्धी रिपोर्ट पूर्ण होने के पश्चात् ही ठीक बिजली का उत्पादन मालूम होगा । परियोजना मे सिंचाई संबंधी लाभ उठाने का विचार नहीं है ।

त्रिपुरा को आसाम से मिलाने वाली रेलवे लाइन

†६३१. श्री बीरेन दत्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिपुरा को आसाम से मिलाने वाली एक नई रेलवे लाइन के बिछाने का कार्य आरम्भ हो गया है ;

(ख) यदि हां, तो इस समय यह किस प्रक्रम पर है ; और

(ग) इस के पूरा होने मे कितना समय लगेगा ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सै० वें० रामस्वामी) : (क) जी, हां। त्रिपुरा में कल्कली-घाट से धर्मनगर तक की एक नई लाइन बिछाई जा रही है।

(ख) मार्च, १९६२ के अन्त तक कुल ४ प्रतिशत प्रगति हुई है।

(ग) यह लाइन मार्च, १९६३ तक यातायात के लिये खुल जायेगी।

जम्मू तथा काश्मीर में डाक तथा तार कार्यालय

†६३२. { श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा :
बख्शी अब्दुल रशीद :
श्री गोपाल दत्त भेंगी :

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

(क) क्या सरकार की इस वर्ष जम्मू तथा काश्मीर राज्य के ग्रामीण क्षेत्रों में नये डाकघर तथा तार घर खोलने की प्रस्थापना है ; और

(ख) यदि हां तो उसका व्यौरा क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) जी हां।

(ख) डाक : इस वर्ष ७६ ग्रामीण डाक घर खोलने की प्रस्थापना है।

तार : मेन्धार और गुरेज में दो तार घरों की मंजूरी दी गई है और उन के इस वर्ष खुलने की संभावना है। अन्य प्रस्ताव विचाराधीन हैं।

रेलवे में अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति के कर्मचारियों की पदोन्नति

†६३३. श्री बालकृष्ण वासनिक : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि रेलवे बोर्ड और विभिन्न रेलवे में, पृथक पृथक, अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति के उन कर्मचारियों की क्या संख्या है जिन को सेवा की विभिन्न श्रेणियों में, पृथक पृथक, पदोन्नति में रक्षण के परिणामस्वरूप, रक्षण आरम्भ किये जाने की तिथि से, पदोन्नत किया गया है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : रेलवे में केवल चयन पदों में रक्षण के आदेश ही लागू होते हैं। रेलवे बोर्ड का कार्यालय सचिवालय कर्मचारियों के लिये गृह-कार्य मंत्रालय से जारी किये गये आदेशों से शासित होता है।

रेलवे के बारे में जानकारी निम्न प्रकार है :—

| | अनुसूचित जातियां | अनुसूचित आदिम जातियां |
|--|------------------|-----------------------|
| चतुर्थ श्रेणी से तृतीय श्रेणी में पदोन्नति | २७४९ | ३७६ |
| तृतीय श्रेणी के भीतर ग्रेड से ग्रेड में पदोन्नति | १०२२ | ८८ |
| तृतीय श्रेणी से द्वितीय श्रेणी में पदोन्नति | २७ | ५ |

†मूल अंग्रेजी में

एसिस्टेंट कर्मशियल सुपरिन्टेंडेंट के कार्यालय का तीतलागढ़ से हटाया जाना

†६३४. श्री मलिक : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण-पूर्व रेलवे के तीतलागढ़ के असिस्टेंट कर्मशियल सुपरिन्टेंडेंट के कार्यालय को वाल्टेयर स्थानान्तरित किये जाने की प्रस्थापना है ; और

(ख) यदि हां, तो उस के क्या कारण हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) असिस्टेंट कर्मशियल सुपरिन्टेंडेंट तीतलागढ़ का कार्यालय ६ महीने पूर्व वाल्टेयर स्थानान्तरित कर दिया गया था जबकि तीतलागढ़ के असिस्टेंट कर्मशियल सुपरिन्टेंडेंट के पद को क्रमोन्नत कर के डिस्ट्रिक्ट कर्मशियल सुपरिन्टेंडेंट बना दिया गया था और वाल्टेयर स्थानान्तरित कर दिया गया था ।

(ख) तीतलागढ़ के असिस्टेंट कर्मशियल सुपरिन्टेंडेंट के पद के डिस्ट्रिक्ट कर्मशियल सुपरिन्टेंडेंट के पद के लिये क्रमोन्नत किये जाने से पूर्व, वाल्टेयर जिले के परिवहन तथा वाणिज्यिक संगठन डिस्ट्रिक्ट ट्रेफिक सुपरिन्टेंडेंट के नियंत्रणाधीन थे, जिस का सदर मुकाम वाल्टेयर में था । क्योंकि इस व्यवस्था से वाणिज्यिक कार्य पर पूरा ध्यान नहीं दिया जाता था, यह आवश्यक हो गया कि डिस्ट्रिक्ट ट्रेफिक सुपरिन्टेंडेंट के पद को डिस्ट्रिक्ट अपरेंटिंग सुपरिन्टेंडेंट बना दिया जाये और असिस्टेंट कर्मशियल सुपरिन्टेंडेंट (तीतलागढ़) के पद को क्रमोन्नत कर के डिस्ट्रिक्ट कर्मशियल सुपरिन्टेंडेंट बना दिया जाये । इस पर वाणिज्यिक संगठन को सुदृढ़ कर के तीतलागढ़ में असिस्टेंट कर्मशियल सुपरिन्टेंडेंट की आवश्यकता समाप्त हो गयी ।

तुंगभद्रा उच्च स्तरीय नहर

†६३५. श्री शि० स्वामी : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तुंगभद्रा उच्च स्तरीय नहर में कितनी उपनहरें बन कर तैयार हो गयी हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि विशेषतः रायचूर जिले में सिद्धनूर तालुक में जमुनाथन हल्ली और जलीहाल बासापूर निकल नहर में आर-पार सभी पुरानी ग्रामीण सड़कों पर बिना पुल बनाये ही उपनहरें खोदी गयी हैं ;

(ग) क्या यह सच है कि नहर के दूसरी ओर अधिकांश गांव अपने निकट के क्षेत्रों से अलग हो गये हैं ;

(घ) यदि हां, तो इस मामले में क्या कदम उठाये जायेंगे ;

(ङ) क्या यह सच है कि तुंगभद्रा बोर्ड ने पक्की सड़कों के अतिरिक्त सभी पार करने वाले गांवों की सड़कों पर पुल बनाने से इन्कार कर दिया है ; और

(च) क्या केन्द्र शीघ्र पुल बनाने के लिये बोर्ड को परामर्श देगा ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : (क) से (च). जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

तुंगभद्रा क्षेत्र में चीनी उद्योग

†६३६. श्री शि० स्वामी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तुंगभद्रा क्षेत्र में चीनी उद्योग स्थापित करने के लिये कोई कार्यक्रम आयोजित किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो उनमें से कितने सहकारी आधार पर हैं और कितने संयुक्त स्कन्ध समवायों के जरिये हैं; और

(ग) अब तक कितने लाइसेंस जारी किये गये हैं और वे किस प्रकार के समवाय हैं ?

†खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) से (ग) तुंगभद्रा सिंचाई परियोजना के क्षेत्र में काम्पली (जिला बेल्गारी) में वर्ष १९५७-५८ में एक सहकारी कारखाना स्थापित किया गया था। रायचूर जिले में गंगावती में एक चीनी कारखाना स्थापित करने के लिये एक संयुक्त स्कन्ध समवाय को जून, १९६० में एक लाइसेंस दिया गया था। इसको ४ अक्टूबर, १९६१ को रद्द कर दिया क्यों कि लाइसेंसधारी कारखाना स्थापित करने के लिये क्रियात्मक कदम उठाने में असफल रहे।

प्रथम श्रेणी के रेलवे अधिकारियों की नियुक्ति

†६३७. { श्री राम सेवक :
श्रीमती गंगा देवी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत पांच वर्षों में रेलवे विभाग में कुल कितने प्रथम श्रेणी के पदाधिकारियों की नियुक्तियां की गईं; और

(ख) उपरोक्त पदाधिकारियों में कुल कितने हरिजन लिये गये ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) पिछले ५ वर्षों में पहले दर्जे के ६८६ अफसर भर्ती किये गये।

(ख) ३३।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषयों की ओर ध्यान दिलाना

स्माल स्केल बुलन मैनुफैक्चरर्स एसोसियेशन और
स्क्रीन प्रिंटर्स एसोसियेशन द्वारा अपने समवाय बन्द कर देने की धमकी

†श्री बिशन चन्द्र सेठ (एटा) : नियम १९७ के अन्तर्गत मैं वाणिज्य तथा उद्योग मंत्री का ध्यान निम्नलिखित अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर दिलाना चाहता हूं और प्रार्थना करता हूं कि वह इस विषय में एक वक्तव्य दें :—

“अमृतसर के स्माल स्केल बुलन मैनुफैक्चरर्स और स्क्रीन प्रिंटर्स एसोसियेशन द्वारा अपने समवायों को बन्द कर देने की कथित धमकी।”

†वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मंत्री (श्री मनुभाई शाह) : छोटे पैमाने के ऊनी कपड़ा निर्माण करने वालों के संघों तथा स्क्रीन प्रिन्टर्स संघों ने देश के विभिन्न भागों से मंत्रालय में तारें भेजीं और "प्रोसेसिंग" पर लगाये गये नये उत्पादन शुल्क के प्रति विरोध के रूप में २ मई १९६२ से अपने कारखाने बन्द कर देने की धमकी दी थी। अखबारों से पता चला है कि अमतसर में कुछ कारखाने बन्द कर दिये गये हैं। इस मामले का सम्बन्ध आय व्ययक से है अतः आय व्ययक पर विवाद के समय इस मामले पर चर्चा करने का अवसर मिल जायेगा।

साथ ही मैं यह भी बता देना जरूरी समझता हूँ कि इस प्रकार की धमकियों की बढ़ती हुई प्रवृत्ति उस क्षेत्र की एक नियमित विशेषता सी बन गयी है और उसे बढ़ावा नहीं दिया जा सकता है।

श्री बिशनचन्द्र सेठ (एटा) : मैं यह कहना चाहता हूँ कि जितनी छूट स्माल-स्केल इंडस्ट्री को मिलनी चाहिये, वह नहीं मिल रही है। इस इंडस्ट्री में हैंड लेबर का काम होता है। इसलिए उस की तरफ़ तवज्जह दिलाना हमारा काम है। गवर्नमेंट का उस तरफ़ ध्यान देना बहुत जरूरी है।

अध्यक्ष महोदय : मैं ने माननीय सदस्य को एक सवाल पूछने की इजाजत दी है, लेकिन वह अपने ऊर्ज की अदायगी करने लग गये हैं।

श्री बिशनचन्द्र सेठ : जब तक मैं सारी स्थिति को एक्सप्लेन न कर दूँ, माननीय मंत्री इस समस्या की गम्भीरता को कैसे समझेंगे ?

माननीय मंत्री ने कहा है कि कुछ एसोसियेशन्स हैं। मैं बताना चाहता हूँ कि इस इंडस्ट्री में बीस हजार आदमी इनवाल्ड हैं। वे सब हैंड-वर्क करते हैं। ऐसी स्थिति में गवर्नमेंट को इम्मीडीएटली इस प्रश्न पर विचार करना चाहिये। इस हड़ताल की वजह से यह इंडस्ट्री बन्द हो गई है।

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि माननीय सदस्य ने जो कुछ कहना था, वह उन्होंने ने कह दिया है। उन्होंने ने कोई सवाल नहीं पूछा है।

हुगली के पायलटों द्वारा त्यागपत्र देने की धमकी

†श्री इन्द्रजीत गुप्त (कलकत्ता—दक्षिण-पश्चिम) : नियम १९७ के अन्तर्गत मैं परिवहन तथा संचार मंत्री का ध्यान निम्न अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर दिलाना चाहता हूँ और प्रार्थना करता हूँ कि वह इस पर वक्तव्य दें :—

“हुगली के पायलटों द्वारा इस्तीफे की पुनः धमकी दिये जाने से उत्पन्न स्थिति।”

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : मैं एक विवरण सभा पटल पर रखता हूँ। [देखिये परिशिष्ट ६, अनुबन्ध संख्या ७५]

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : तो हम प्रश्न नहीं कर सकते।

†श्रीमती रेणु चक्रवर्ती (बैरकपुर) : यह बड़ा महत्वपूर्ण मामला है, हो सकता है कि इस पर स्थगन प्रस्ताव प्रस्तुत हो जाय, इसलिये अच्छा हो कि हम इस पर विचार कर लें।

†**अध्यक्ष महोदय** : क्या मंत्री महोदय दो चार मिनटों में वक्तव्य का सारांश बना देंगे, पढ़ कर नहीं स्मृति से ।

†**श्री राज बहादुर** : मैं स्मृति से सारांश बताता हूँ । कलकत्ता पत्तन के लिये “असिस्टेंट हार्बर मास्टर्स सर्विस” और “हुगली पायलट सर्विस” दोनों ही बहुत आवश्यक हैं । “लोकुर समिति” की सिफारिशों के परिणामस्वरूप “हुगली पायलट सर्विस” जो पहले केन्द्रीय सरकार के अन्तर्गत थी, कलकत्ता पत्तन को हस्तान्तरित कर दी गयी । परन्तु “पायलटों” ने यह आपत्ति की कि इस से उन का ओहदा और वेतन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है । और यह मांग की कि पहले का अन्तर कायम रखा जाय । हम ने १९५६ में “गुह राय समिति” नियुक्त की जिस ने उस प्रश्न पर विचार कर के और समस्त पक्षों की बात सुन कर रिपोर्ट पेश की । परन्तु “पायलटों” और अन्य छः समुद्रीय सेवाओं ने कुछ आपत्तियाँ पेश की थीं । इसलिये उन की आपत्तियों पर विचार करने के लिये पत्तन आयुक्तों की एक विशेष उप-समिति निर्मित की गयी । परन्तु उप-समिति द्वारा प्रतिवेदन प्रस्तुत किये जाने के पूर्व ही “पायलटों” ने कहा है कि उन्हें आशंका है कि उन के साथ पूरा न्याय नहीं होगा और अपने इस्तीफे के लिये एक महीने का नोटिस दे दिया । उन से कहा गया है कि उन की समस्त भावनाओं को विचार में रखा जायेगा । परन्तु अब “असिस्टेंट हार्बर मास्टर्स” ने प्रार्थना की है कि “पायलटों” की तुलना में उन की स्थिति की रक्षा की जाय । इस प्रकार हमारे सामने यह कटिनाई है कि यदि “पायलटों” को कोई अन्तर दिया गया तो “असिस्टेंट मास्टर” नाराज हो जायेंगे । उपसमिति ने कुछ निर्णय किये थे । हमें आशा है कि वे बुद्धिमत्ता से काम लेंगे ।

†**श्री इन्द्रजीत गुप्त** : क्या यह ठीक नहीं है कि २३ मार्च से बहुत पहिले, लगभग इस बात से दो सप्ताह पहिले जबकि हुगली के पायलटों को नये सभापति द्वारा यह आश्वासन दिया गया था कि उन की शिकायतों पर विचार किया जायेगा । दो सप्ताह से अभी यह चल ही रहा था कि नया संकट आ उपस्थित हुआ । जब संकट का अनुमान तो इस ढंग के तरीके क्यों अपनाये गये ।

†**श्री राज बहादुर** : नये सभापति ने प्रथम अप्रैल को अपना पद सम्भाला । पायलट उन्हें इस से लगभग एक सप्ताह पहिले मिले थे, उस समय तक विशेष उपसमिति ने अपनी सिफारिशें प्रस्तुत नहीं की थीं । पायलटों को ऐसा नहीं करना चाहिये था उन्हें सोचना चाहिये था कि जो सिफारिशें की गयी हैं वे सरकार क समक्ष जायेंगे और उन पर कुछ कार्यवाही करने में समय लग जायेगा । उन्होंने ने इस के लिये तनिक भी प्रतीक्षा नहीं की । आखिर सरकार को विचार करते हुए कुछ समय तो लगना ही था ।

†**श्री हेम बरुआ (गौहाटी)** : क्या श्री एन० एम० अय्यर जोकि आयोग के सभापति थे, ने पायलटों को यह आश्वासन दिया था कि उन के हितों की रक्षा की जायगी । और यह आश्वासन १९४८ में दिया गया था ?

†**श्री राज बहादुर** : यह बात हमारे नोटिस में है । हम इस श्री अय्यर के आश्वासन को ठीक मानते हैं परन्तु हमें तो सारी बात पर सविस्तार विचार करना था और यह भी सोचना था कि ऐसा करने पर प्रतिक्रिया क्या होगी । और अन्य सेवाओं पर इस का क्या प्रभान पड़ेगा ।

†**श्री राम सेवक यादव** : (बाराबंकी) : माननीय मंत्री जी ने अपनी स्थिति पर जोर दिया है । मैं जानना चाहता हूँ कि सरकार तत्काल क्या कार्रवाई करने जा रही है ताकि ऐसी स्थिति पैदा न हो जिसकी आशंका है ?

श्री राज बहादुर: जहां तक कार्रवाई का सम्बन्ध है, जो कानूनी कार्रवाई है वह तो है ही। एंसेंशियल सर्विसिस् एक्ट जो है वह एंलाई किया गया है और उसके तहत काम होगा। मगर हम उम्मीद करते हैं कि उसकी जरूरत नहीं पड़ेगी और जो पायलट्स हैं वे काम करना जारी रखेंगे।

अध्यक्ष महोदय : श्री बागड़ी।

श्री बागड़ी : सवाल मैं क्या करूं। जो जवाब दिया गया है मैं उसको समझा ही नहीं।

अध्यक्ष महोदय : शान्ति शान्ति।

श्री राम सेवक यादव : अध्यक्ष महोदय, मैं निवेदन करता हूं कि ऐसे माननीय सदस्य जो हिन्दी या किसी भाषा में कालिग एटेंशन नोटिस इत्यादि दिया करें उनको तो कम से कम माननीय मंत्री महोदय अपने जवाब ऐसी भाषा में दें जिसको वे समझ सकें ताकि अपनी बात को उनके सामने रख सकें। यदि ऐसा नहीं होता है तो उनका इस प्रकार के प्रश्न को उठाना ही बेकार हो जाता है।

अध्यक्ष महोदय : यह बात ठीक है। मगर कुछ दिन पहले मैंने इसका जवाब दिया था। माननीय राम सेवक यादव तो दोनों जवानें अच्छी तरह से समझते हैं। अगर वह अपने मित्र को साथ साथ समझाते जाते . . .

श्री बागड़ी : (हिसार) : समझता तो मैं भी दोनों हूं।

अध्यक्ष महोदय : तो यह तकलीफ़ न होती और उसी वक्त सवाल वह उठ कर कर लेते।

श्री बागड़ी : मैं तो चलता हूं। मेरी तो यह समझ में नहीं आता है।

(श्री बागड़ी सभा भवन से बाहर चले गये)

स्थगन प्रस्ताव तथा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान
दिलाने के बारे में

श्री हरि विष्णु कामत (हंशमाबाद) : श्रीमान् जी, अगला प्रश्न लेने के पूर्व आपका ध्यान स्थगन प्रस्ताव की ओर दिलाना चाहता हूं। माननीय मंत्री वक्तव्य देना चाहते थे, आपने सदन में उल्लेख किया था।

अध्यक्ष महोदय : चार बजे शाम को वह वक्तव्य देंगे।

श्री राम सेवक यादव (बाराबंकी) : अध्यक्ष महोदय, मैंने एक कालिग एटेंशन नोटिस दिया था....

अध्यक्ष महोदय : इस तरह से नहीं आपको पूछना चाहिये। अगर आपने कालिग एटेंशन नोटिस दिया है तो उसकी इत्तिला आपको मिल जायेगी कि उसका क्या हुआ है, क्या वह मंजूर हुआ है या नहीं और अगर हुआ है तो किस दिन लिया जायेगा।

श्री राम सेवक यादव : हमको इत्तिला मिली है कि वह ना मंजूर कर दिया गया है। वह दिल्ली का वाकया है। एक मिल में मजदूरों और मिल के प्रबन्धकों में झगड़ा हुआ . . .

अध्यक्ष महोदय : आर्डर आर्डर, श्री राम सेवक यादव तो बहुत पुराने मंवर हैं और वह जानते हैं कि जब उनको जवाब दे दिया गया है तो उसी वक्त उनको उठ कर उसे रेज नहीं कर देना चाहिये। अगर उनको कोई शिकायत है तो वह उसे मेरे पास आ कर कर सकते हैं।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन और प्रतिरक्षा सेवाओं के विनियोग लेखे

†वित्त मंत्रालय में उपमंत्री (श्री ब० ण० भगत) : मैं श्री मोरार जी देसाई की ओर से निम्नलिखित पत्रों की एक एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ :-

(एक) संविधान के अनुच्छेद १५१ (१) के अन्तर्गत लेखा-परीक्षा रिपोर्ट, प्रतिरक्षा सेवायें, १९६२ ।

(दो) वर्ष १९६०-६१ के लिये प्रतिरक्षा सेवाओं के विनियोग लेखे और उनका वाणिज्यिक परिशिष्ट । [पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी० ६७/६२ और एल० टी० ६८/६२]

भारतीय टेलीग्राफ नियम, १९५१ में संशोधन

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : मैं भारतीय टेलीग्राफ अधिनियम, १८८५ की धारा ७ की उपधारा (५) के अन्तर्गत भारतीय टेलीग्राफ नियम, १९५१ में कुछ और संशोधन करने वाली निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ :-

(एक) दिनांक ६ जनवरी, १९६२ की जी० एस० आर० संख्या ३७ ।

(दो) दिनांक २७ जनवरी, १९६२ की जी० एस० आर० संख्या ११७ ।

(तीन) दिनांक १७ फरवरी, १९६२ की जी० एस० आर० संख्या २१२ । [पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी० ६९/६२]

राष्ट्रीय सहकारी विकास और भाण्डागार बोर्डों का वार्षिक प्रतिवेदन तथा वार्षिक लेखों का समेकित विवरण

†सामुदायिक विकास पंचायती राज और सहकार मंत्री (श्री सु० कु० डे) : मैं कृषि उत्पाद विकास तथा भाण्डागार) निगम अधिनियम, १९५६ की क्रमशः धारा १९१५ की उपधारा (३) और धारा ४१ की उप-धारा (४) के अन्तर्गत राष्ट्रीय सहकारी विकास और भाण्डागार बोर्ड का वर्ष १९६०-६१ का प्रतिवेदन की एक प्रति और बोर्ड के वर्ष १९५९-६० के वार्षिक लेखों का समेकित विवरण उन पर लेखा परीक्षा प्रतिवेदन सहित सभा पटल पर रखता हूँ । [पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी० ७०/६२]

दिल्ली विकास अधिनियम के अन्तर्गत नियम

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : मैं दिल्ली विकास एक्ट, १९५७ की धारा ५८ के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखती हूँ :

(एक) दिनांक ९ सितम्बर, १९६१ की अधिसूचना जी० एस० आर० संख्या ११११ में प्रकाशित दिल्ली विकास (सुधार-कर मध्यस्थता) नियम, १९६१ ।

(दो) दिनांक १६ सितम्बर, १९६१ की अधिसूचना संख्या एस० ओ० २२२६ में प्रकाशित दिल्ली विकास प्राधिकार (वेतन-भत्ते और सेवा की शर्तें) विनियम, १९६१ ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी० ७१/६२ तथा एल० टी० ७२/६२]

चीनी (उत्पादन का विनियमन) अधिनियम और कृषि उत्पाद (विकास तथा भाण्डागार) निगम संशोधन नियमों के अन्तर्गत अधिसूचनायें

†**खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)**: मैं चीनी (उत्पादन का विनियमन) अधिनियम १९६१ की धारा ७ की उपधारा (४) के अन्तर्गत निम्नलिखित नियमों की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (एक) दिनांक १५ जनवरी, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ७२ में प्रकाशित चीनी (उत्पादन का विनियमन) नियम, १९६२ ।
- (दो) दिनांक १४ फरवरी, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २१८ में प्रकाशित चीनी (उत्पादन का विनियमन) संशोधन नियम, १९६२
- (तीन) दिनांक २६ मार्च, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४२२ में प्रकाशित चीनी (उत्पादन का विनियमन) दूसरा संशोधन नियम, १९६२ और ;

कृषि उत्पाद (विकास तथा भाण्डागार) निगम एक्ट, १९५६ की धारा ५२ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिनांक २० अप्रैल, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४६६ में प्रकाशित कृषि उत्पाद (विकास तथा भाण्डागार) निगम (संशोधन नियम, १९६२) की एक प्रति भी सभा-पटल पर रखता हूँ (पुस्तकालय में रखी गई) । [देखिये संख्या एल० टी० ७३/६२]

समितियों के लिये निर्वाचन

पशु कल्याण बोर्ड

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल)** : मैं प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि पशुओं के प्रति निर्दयता निवारण एक्ट, १९६० की धारा ५ की उप-धारा (१) (एक) के अनुसरण में, लोक-सभा सदस्य ऐसी रीति से जैसे कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबन्धों के अधीन पशु कल्याण बोर्ड के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये अपने में से ४ सदस्य चुनें ।”

†**अध्यक्ष महोदय** : प्रश्न यह है :—

“कि पशुओं के प्रति निर्दयता निवारण एक्ट, १९६० की धारा ५ की उपधारा (१) (एक) के अनुसरण में लोक-सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे कि अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबन्धों के अधीन पशु कल्याण बोर्ड के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये अपने में से ४ सदस्य चुनें ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

भारतीय लाख उपकर समिति

†**खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल)** : श्रीमान् जी, मैं प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि समय समय पर संशोधित भारतीय लाख उप-कर एक्ट, १९३० की धारा ४ की उप-धारा (४) (तीन) के अनुसरण में, लोक-सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे कि अध्यक्ष निदेश दें, भारतीय लाख उप-कर समिति के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये अपने में से दो सदस्य चुनें ।”

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

“कि समम समय पर संशोधित भारतीय लाख उप-कर एक्ट, १९३० की धारा ४ की उप-धारा (४) (तीन) के अनुसरण में, लोक-सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे कि अध्यक्ष निदेश दें, भारतीय लाख उप-कर समिति के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये अपने में से दो सदस्य चुनें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् का प्रशासी निकाय

†स्वास्थ्य मंत्री (डा० सुशीला नायर) : मैं प्रस्ताव करती हूँ :—

“कि भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद्, के नियमों और विनियमों के नियम २० की मद (१३) और (१४) के अनुसरण में लोक-सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे कि अध्यक्ष निदेश दें, भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् के प्रशासी निकाय के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये अपने में से दो सदस्य चुनें।”

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् के नियमों और विनियमों के नियम २० की मद (१३) और (१४) के अनुसरण में लोक-सभा के सदस्य ऐसी रीति से, जैसे कि अध्यक्ष निदेश दें, भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् के प्रशासी निकाय के सदस्यों के रूप में काम करने के लिये अपने में से दो सदस्य चुनें” ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

अनुदानों की मांगें (रेलवे)

†अध्यक्ष महोदय : अब सभा में वर्ष १९६२-६३ के आय व्ययक (रेलवे) के सम्बन्ध में अनुदान की मांग संख्या १ पर चर्चा होगी और कटौती प्रस्तावों पर और आगे चर्चा होगी ।

†श्री रा० बरुआ (जोरहाट) : हम अपनी दो पंच वर्षीय योजनाओं को पूरा कर अब तीसरे में जा रहे हैं। पूर्वी क्षेत्र में सब छोटी लाइन ही हैं बड़ी लाइन बिल्कुल नहीं हैं। दक्षिण रेलवे में भी छोटी लाइनें ही हैं। कगोलक की और ३.७५ करोड़ रुपये का मुआवजा दिया गया है। यह उस माल का मुआवजा है, जो गुम गया अथवा चोरी हो गया। बात यह है कि रेलवे में चोरी के कारण उन क्षेत्रों में बहुत हानि होती है जिनमें मोटर लाइन है, विशेषकर पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर तो यह बात बहुत हद तक लागू होती है। मुआवजे के रूप में इतनी बड़ी राशि देना गम्भीर प्रश्न है। मेरा निवेदन है कि इस पर गम्भीरता पूर्वक विचार किया जाना चाहिये।

इसके अतिरिक्त इस दोष का एक कारण यह भी है जो कि मेरे मत में मुख्य कारण है कि माल डिब्बों की कमी है और सम्भरण किये जाने वाले डिब्बे अच्छे नहीं होते हैं। मेरा कहना है कि यदि मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदल दिया गया तो निश्चित रूप से स्थिति काफी सुधर जायगी। देश में परिवहन की कठनाइयां दिन प्रतिदिन बढ़ रही हैं।

[श्री रा० बरुआ]

बिहार और बंगाल से उत्तरी आसाम को आलू, आम और प्याज भेजी जाती है। ये जल्द बिगड़ने वाली चीजें हैं, फिर भी रेलवे इनके परिवहन में आवश्यक शीघ्रता के प्रति उदासीन रहती है। नतीजा यह होता है कि वे रास्ते में ही बिगड़ जाती हैं।

माल डिब्बों और परिवहन सुविधाओं की कमी के कारण चाय उद्योग पर भी बुरा प्रभाव पड़ रहा है।

नदी-परिवहन का क्षेत्र भी दिन-दिन सीमित होता जा रहा है। उसमें तभी सुधार हो सकता है जब पूरी ब्रह्मपुत्र नदी की तलहटी में जमी बालू साफ की जाये। उसमें खर्च बहुत पड़ेगा। इसलिये उसका सारा भार रेलवे पर ही आ जाता है। रेलवे में उतनी क्षमता होनी चाहिये।

सभी रेलवेज में रेलवे के साथ-साथ उसी के बराबर सड़क परिवहन भी होता है, लेकिन १,८०० मील लम्बी पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे के साथ केवल ७२५ मील लम्बा सड़क-परिवहन है।

पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे और पूर्वोत्तर रेलवे को शीघ्र ही अच्छे माल डिब्बे मिलने चाहियें। उनके बिना सरकारी परियोजनाओं में बड़ा विलम्ब होता है। आसाम को इमारती सामग्री मिल ही नहीं पाती।

पूर्वोत्तर सीमांत पर—गारो, लुशाई और खासी-जैन्तियां पहाड़ी क्षेत्रों में सभी आवश्यक वस्तुयें आसाम के बड़े बड़े नगरों से भेजी जाती हैं। उस क्षेत्र को परिवहन सुविधाओं के अभाव में पिछड़ा हुआ नहीं रहने देना चाहिये। उस क्षेत्र के लिये माल-डिब्बे सुलभ बनाये जाने चाहियें।

†उपाध्यक्ष महोदय : श्री बासप्पा।

†श्री बासप्पा (तिपतुर) : सागर-तालगुप्पा लाइन के बारे में लोगों को बड़ी आशंकायें हैं। वह केवल नौ मील लम्बी है और वन उत्पादों के परिवहन के लिये अत्यावश्यक है। पूर्ववर्ती रेलवे मंत्री श्री लाल बहादुर शास्त्री की भांति, वर्तमान रेलवे मंत्री को भी आश्वासन देना चाहिये कि इस लाइन को उखाड़ा नहीं जायेगा। इसके बारे में मैसूर सरकार और रेलवे मंत्रालय के बीच लिखा-पढ़ी चल रही है। अच्छा तो यह हो कि इसे भटकल तक बढ़ा दिया जाये। उस सड़क पर सड़क परिवहन की अनुमति न देने की शर्त लगाना अनुचित होगा। रेल और सड़क परिवहन के बीच तब एक स्वस्थ प्रतियोगिता नहीं रहेगी।

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : अस्वस्थ प्रतियोगिता होगी !

†श्री बासप्पा : इस लाइन को किसी भी कीमत पर उखाड़ा नहीं जाना चाहिये।

बड़ी प्रसन्नता की बात है कि हसन-मंगलौर लाइन को तृतीय योजना में सम्मिलित कर लिया गया है। पर उसके निर्माण में विलम्ब नहीं होने देना चाहिये। मैसूर सरकार को उसके लिये भूमिकर अधिग्रहण कर लेना चाहिये।

दूरदर्शिता की दृष्टि से हसन-मंगलौर लाइन को छोटी लाइन नहीं रखना चाहिये। वहां बड़ी लाइन होना अधिक लाभदायक रहेगी। छोटी लाइन से तो २०-२५ प्रतिशत

†मूल अंग्रेजी में

हानि होगी, जब कि बड़ी लाइन से १०-१५ प्रतिशत लाभ होगा । माननीय मंत्री को इस पहलू पर भी विचार करना चाहिए ।

विदेशी मुद्रा अर्पित करने वाले प्रदेशों के विकास की ओर अधिक ध्यान दिया जाना चाहिये ।

टुनकुर--कल्याण दुर्ग--बेल्लारी लाइन के निर्माण पर विचार किया जाना चाहिये । जनता ने उसके लिये कई बार मांग की है ।

इसी तरह पूना-बंगलौर और गुण्टकल-बंगलौर लाइनों को बड़ी लाइनें बनाना चाहिये । छोटी लाइनों पर ट्रेनों की रफ्तार बड़ी धीमी रहती है ।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में तिमनुर में एक नीचे का पुल बनना चाहिये । और, पहले की तरह दिल्ली से बंगलौर तक के लिये एक अलग यात्री डिब्बा चलना चाहिये । हुबली डिवीजन और बंगलौर तथा मैसूर डिवीजनों में अन्य डिवीजनों की भांति सुविधायें नहीं हैं ।

बनसान्द्रा में प्रथम श्रेणी के यात्रियों के लिये एक प्रतीक्षालय बनाया जाना चाहिये ।

पहले तो ३० नयी लाइनों का निर्माण कर के ४०,००० मील लम्बी लाइनें डाली गई थीं। लेकिन इधर बारह वर्षों में केवल १२,००० मील लम्बी लाइनें ही बनी हैं। माननीय मंत्री को इस पर विचार करना चाहिये ।

दक्षिण रेलवे ६,००० मील लम्बी है । उसमें आठ डिवीजन हैं । कुछ डिवीजनों की बड़ी उपेक्षा होती है । उनके प्रधान कार्यालय बम्बई और मद्रास में हैं । दक्षिण रेलवे का पुनर्विभाजन किया जाना चाहिये ।

चित्तरंजन में इंजनों के सम्बन्ध में काफी गवेषणा-कार्य चल रहा है । उसे छोटी लाइनों के इंजनों की रफ्तार तेज करने की कोई विधि निकालनी चाहिये ।

श्री श्रीनारायण दास (दरभंगा): अध्यक्ष महोदय, उत्तर बिहार के रहने वाले रेलवे विभाग के बहुत कृतज्ञ हैं कि उन्होंने बहुत दिनों के आन्दोलन के बाद गंगा नदी पर मुकामा पर पुल बना दिया जिस का कि नाम राजेन्द्र पुल रखा गया है । यह समझा जाता था कि इस राजेन्द्र पुल के बन जाने से उत्तर बिहार में यातायात की सुविधा हो जायेगी, माल ढोने में सुविधा होगी और यात्रियों को कम से कम समय में दक्षिण बिहार से उत्तर बिहार जाने की सुविधा होगी लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि अभी तक जो प्रबन्ध हुआ है वह ठीक उसके विपरीत है । पटना से दरभंगा की तरफ जाने वाले जो लोग हैं उन को अभी कोई खास सुविधा नहीं हुई है । लेकिन उत्तर बिहार से पटना जाने के लिए जो दो रास्ते थे, एक गंगा नदी में महेन्द्रुघाट पार कर और दूसरा मुकामा घाट हो कर, दोनों रास्तों से लोग जाते थे लेकिन जब से इस पुल का निर्माण हुआ है तब से महेन्द्रुघाट हो कर आने जाने की सुविधा बहुत ही कम कर दी गई है । बहुत ही कम ट्रेंस हैं और बहुत ही कम स्टीमर्स चलते हैं क्योंकि यह आशा की जाती है कि बहुत से लोग दरभंगा की तरफ मुकामाघाट हो कर जायेंगे लेकिन दोनों तरफ के रेलवे महसूल में रेल भाड़े में बहुत ज्यादा अन्तर कर दिया गया है ; इसलिए मैं सब से पहली बात यह निवेदन करना चाहूंगा और मैं ने पहले भी कई बार कहा है कि जो लोग उत्तर बिहार से पटना

[श्री श्रीनारायण दास]

जाना चाहते हैं, चाहे किसी भी रास्ते से जायें दोनों रास्तों का रेलवे भाड़ा एक होना चाहिए। अभी दोनों तरफ के रेलवे भाड़े में १३ आने का फर्क है जोकि एक साधारण थर्ड क्लास के मुसाफिर के लिये है बहुत ही ज्यादा है। इसलिए समस्तीपुर से उत्तर भेजे जितने स्टेशन हैं नरकटियागंज सैक्शन में और निर्मली सैक्शन में, उन सभी स्टेशनों से जो यात्रा करने वाले हैं अगर वह मुकामाघाट हो कर जायें तो उन से उतना ही भाड़ा वसूल किया जाना चाहिए जितना कि अभी उन को महेन्दुघाट हो कर जाने में देना पड़ता है। मैं निवेदन करूंगा कि इस बात की छानबीन करायें और जल्द से जल्द यह सुविधा मुसाफिरों को दें ताकि लोग अच्छे तरीके से उस पुल का उपयोग कर सकें। और इस तरफ से पटना जाने की उन को सुविधा प्राप्त हो सके।

दूसरी बात में ट्रेन के सम्बन्ध में कहना चाहूंगा। पटना से दरभंगा में समझता हूँ कि लगभग १०० मील होगा लेकिन अभी हम लोगों को पटना से दरभंगा की तरफ जाने में ७ घंटे लगते हैं जबकि दिल्ली से पटना जाने में केवल २२ घंटे लगते हैं। बावजूद इस बात के कि अब समस्तीपुर तक बड़ी लाइन हो चुकी है पटना से दरभंगा तक ७ घंटे का समय लगता है। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि अभी पटना से समस्तीपुर एक ही ट्रेन गई है जोकि एक्सप्रेस ट्रेन है उस एक ट्रेन के बजाय कम से कम दो एक्सप्रेस ट्रेन पटना से समस्तीपुर तक होनी चाहियें।

तीसरी बात इस सम्बन्ध में मैं यह कहना चाहूंगा कि हम लोग जो दिल्ली आते हैं समस्तीपुर की तरफ से उन को उम्मीद थी कि इस सफर में हमें कम से कम समय लगेगा लेकिन जब से यह समस्तीपुर तक बड़ी लाइन बनी है तो समस्तीपुर से जब हम चढ़ते हैं तो बरौनी बदली कीजिये और बरौनी से चढ़ते हैं तो मुकामा में बदली कीजिये। इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगा कि कम से कम तूफान गाड़ी में समस्तीपुर से एक डाइरेक्ट कोच को व्यवस्था कर दी जाये। ऐसा होने से हम लोगों को सुविधा हो जायेगी।

अब मैं एक और समस्या की ओर रेलवे मंत्रालय और सदन का ध्यान खींचना चाहता हूँ। शायद हमारे माननीय रेल यंत्रो को यह मालूम नहीं होगा कि समस्तीपुर नरकटिया एक सैक्शन है एक शाखा है जो कि समस्तीपुर से नरकटियागंज की तरफ जाती है। समस्तीपुर से नरकटियागंज जाने में बीच में दरभंगा स्टेशन पड़ता है जो कि एक जंक्शन स्टेशन है। यहां पर तीन लाइन आकर मिलती हैं। समस्तीपुर भी एक जंक्शन है और यहां पर भी तीन लाइनें आकर मिलती हैं इन तीन लाइन्स के मुसाफिर और तीन लाइन्स का जो माल है वह इन पर डोया जाता है। इसके लिये रेलवे ने यह विचार किया कि समस्तीपुर से दरभंगा तक जो रेलवे लाइन है उसको डबल कर दिया जाये ताकि यात्रियों को भी सुविधा हो और माल को ढुलाई में भी सहूलियत हो। उसका लिये सर्वे और जांच पड़ताल आदि भी कराई गई। यह पता भी चला कि समस्तीपुर से दरभंगा तक यह लाइन डबल होगी लेकिन इसी बीच में एक दूसरा प्रस्ताव रेलवे बोर्ड में उठाया गया और वह यह था कि इससे बेहतर तो यह होगा कि मुजफ्फरपुर से ही सामान और यात्रियों को दरभंगा डाइवर्ट कर दिया जाये त कि उस लाइन पर ज्यादा बोझ न रहे। समस्तीपुर से दरभंगा तक के लिये सर्वे कराया गया और मैं समझता हूँ कि जितनी तरह के भी सर्वे जरूरी होते हैं वह सब सर्वे किये गये और ऐसी उम्मीद की गई थी कि मुजफ्फरपुर से दरभंगा तक एक लाइन हो जायेगी ताकि मुजफ्फरपुर से ही यात्रियों को दरभंगा की तरफ डाइवर्ट कर दिया जाय लेकिन न मालूम क्या कारण हुआ कि वह मुजफ्फरपुर से दरभंगा तक की लाइन बनाने का विचार स्थगित कर दिया गया। यही वजह है कि समस्तीपुर और दरभंगा के बीच में यात्रियों को तो असुविधा है ही माल ढोने में भी असुविधा महसूस होती है। पैसेजर्स को उसके

कारण काफी असुविधा का सामना करना होता है। कोई गाड़ी ऐसी उधर नहीं है जिसमें कि ओवर-क्राउडेड नहीं चलते हैं। इसके अलावा और भी कई तरह की असुविधायें होती हैं। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि या तो दरभंगा समस्तीपुर लाइन को डबल किया जाये अथवा दरभंगा से मुजफ्फरपुर तक एक लाइन बनाई जाये। उसका सर्वे हो चुका है और उस सर्वे के तमाम कागजात मौजूद हैं। मैं नहीं समझता हूँ कि इस लाइन के डालने में कोई दिक्कत होने वाली है। उसके बनने से रेलवेज को फायदा होगा और साथ ही लोगों को भी सहूलियत मिलेगी। इस लिये मुजफ्फरपुर से दरभंगा तक एक लाइन होनी चाहिये।

अब मैं एक नई लाइन का जिक्र करना चाहता हूँ, जिस के सम्बन्ध में जांच-पड़ताल अंग्रेजों के राज्य में हुई थी। आप जानते हैं कि हमारे जिले में ऐसी जगहें भी हैं, जहां लोगों को ट्रेन पकड़ने के लिये बीस-बीस, पच्चीस, पच्चीस मील तक जाना पड़ता है। बीस पच्चीस मील तक कोई स्टेशन नहीं होता है। इसी लिये दरभंगा-सकरी सैक्शन के सकरी स्टेशन और समस्तीपुर-मान्सी सैक्शन के हसनपुर स्टेशन को मिलाने के लिये एक सर्वे किया गया था। ऐसी उम्मीद की जाती थी कि उस समय वहां पर रेलवे लाइन बन जायगी। लेकिन मालूम नहीं, क्या हुआ कि वह मामला अब तक खटाई में पड़ा हुआ है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि सकारी को हसनपुर से रेलवे लाइन के द्वारा मिलाने के प्रश्न पर विचार किया जाये और जल्द से जल्द उस को बनाने का इन्तजाम किया जाये।

मैं अपनी कांस्टीट्यूएन्सी से सम्बन्धित एक छोटी सी बात की तरफ इशारा करना चाहता हूँ। इस वकत दरभंगा-सकरी सैक्शन पर तारसराय स्टेशन से रयाम की शुगर फैक्टरी तक शुगरकेन वर्गरेह डोनें के लिये एक ट्राली-लाइन है। ऐसा सुना जाता है—पता नहीं, वह कहां तक ठीक है—कि फैक्टरी वाले चाहते हैं कि उस ट्राली-लाइन को बाज्जावता तौर पर एक रेलवे लाइन बना दिया जाये। हमें इसमें कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन वह ट्राली-लाइन बहुत से गांवों के बीच में से गुजरती है और बहुत से आदमी, बच्चे वर्गरेह ट्राली के नीचे कुचल कर मारे जाते हैं। अगर उस ट्राली-लाइन को रेलवे लाइन बना दिया जायेगा, तो उन लोगों को और भी खतरे का कारण पैदा हो जायेगा। इसलिये यह आवश्यक है कि वर्तमान ट्राली-लाइन पर रेलवे लाइन न बनाई जाये। अब तो वर्तमान ट्राली-लाइन को भी हटाने की कोशिश की जानी चाहिये और अगर तारसराय से रयाम तक रेलवे लाइन बनाई जानी है, तो उसका एलाइनमेंट इस तरह किया जाये कि वह गांवों में से न गुजरे, ताकि वहां के लोगों की जानें खतरे में न पड़ें, और उसको गांवों के बिलकुल बाहर से ले जाया जाये।

श्री मुहम्मद ताहिर (किशनगंज) : कोई प्रोटेक्शन दे दिया जाये।

श्री श्रीनारायण दास : वहां पर प्रोटेक्शन नहीं हो सकता है। ट्राली-लाइन गांवों में से गुजरती है और कई बार बच्चे ट्राली के नीचे कुचले गये हैं। अगर कारखाने को फायदा है, तो उस ट्राली-लाइन को चाहे रेलवे लाइन में परिवर्तित कर दिया जाये, लेकिन उसका एलाटमेंट बदल दिया जाये और उसको गांवों से बाहर रखा जाये।

मैं अपने इलाके की एक शिकायत का भी जिक्र करना चाहता हूँ। हमारे लोग भावुक हैं वे साल में कई बार गंगा-स्नान के लिये जाया करते हैं, लेकिन अक्सर यह देखा जाता है कि मेले के समय रेलवे विभाग कोई स्पेशल ट्रेन नहीं चलाता है। अगर कोई स्पेशल ट्रेन चलाई भी जाती है, तो वह अपर्याप्त सिद्ध होती है, जिसका नतीजा यह होता है कि बहुत से लोग छतों पर चढ़ कर यात्रा करते हैं, जिस से जान को खतरा रहता है। इस लिये रेलवे विभाग को इस बात का ख्याल रखना चाहिये कि मेले के समय स्पेशल ट्रेन चलाने की व्यवस्था की जाये। खासकर समरियाघाट में गंगा-स्नान के लिये मेला लगता है। अगर उस वकत स्पेशल ट्रेन चलाई जायें, तो सरकार को उस से आमदनी हो सकती है, क्योंकि बहुत से लोग वहां जाते हैं। जहां तक मेरा ख्याल है, बहुत कम लोग बिना टिकट

[श्री श्रीनारायण दास]

के वहां जाते हैं। अगर उनके लिये इन्तजाम किया जायेगा, तो जानों माल का बनरा कम हो सकेगा।

रेलवे बोर्ड ने यह टोक किया है कि राजेन्द्र पुल के पास हाल्ट बना दिया है। पहले गंगा-स्नान के लिये जाने वाले मुसाफिरों को समरिया स्टेशन पर उतरना पड़ता था, जहां से उनको दो तीन मील के फासले पर गंगा-स्नान के लिये जाना पड़ता था। अब हम लोगों के कहने और पब्लिक के आन्दोलन पर वहां पर एक छोटासा हाल्ट स्टेशन बना दिया गया है। लेकिन जहां तक मेरी जानकारी है, वहां पर पीने के पानी और धूप में ठहरने के लिये कोई स्थान आदि की कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है। इस लिये मेरा निवेदन है कि राजेन्द्र पुल के पास नए हाल्ट स्टेशन पर पानी और शेड इत्यादि का इन्तजाम हो जाये, ताकि वहां पर जो मुसाफिर ट्रेन पकड़ने के लिये आये, या जो ट्रेन से उतरें, उन के लिए कोई सुविधा शीघ्र से शीघ्र हो जाये।

मेरी कांस्टीट्यूएन्सी में दो मुख्य स्टेशन हैं - लहरियासराय और दरभंगा। दरभंगा स्टेशन का विकास हो रहा है, लेकिन जिस रफ्तार से वहां का काम जारी है, वह बहुत असंतोष जनक है। न मालूम क्या कारण है कि उस काम में तेजी नहीं आ रही है। डिस्ट्रिक्ट के हैडक्वार्टर में वे दोनों स्टेशन पड़ते हैं और दोनों पर बहुत से मुसाफिर चढ़ते हैं, लेकिन वहां पर मुसाफिरखाने भी नहीं हैं और स्टेशनों पर जो नए बंग के सफाई के साधन होते हैं, वे भी अभी तक वहां पर नहीं हैं। लहरियासराय स्टेशन के बारे में पूछे गए एक प्रश्न के उत्तर से मालूम हुआ कि उस के रोमाडलिंग का काम होने वाला है। लेकिन वह काम ठण्ड पड़ा हुआ है और उस में कोई प्रगति नहीं हो रही है। मैं निवेदन करूंगा कि लहरियासराय स्टेशन पर, जो कि जिले के हैडक्वार्टर में पड़ता है, मुसाफिरों की सुविधा के लिए, चाहे वे फ्रस्ट क्लास के हों, चाहे थर्ड क्लास के, पूरी व्यवस्था की जाये। इस समय वहां पर न कोई शैड है और न किसी और तरह की सुविधा है। कहा जाता है कि शायद कोई हिच पड़ी हुई है, कोई जमोन है, जो कि हासिल नहीं हो रही है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि उसके बारे में बिहार सरकार से जल्द से जल्द बात-चीत कर के वह जमोन हासिल की जाये, ताकि वह काम आसानी से हो सके।

मैं सरकार का ध्यान इस तरफ भी खींचना चाहता हूं कि मेरी कांस्टीट्यूएन्सी में जनता की तरफ से आवेदन-पत्र दिये जाने पर दरभंगा-नरकटियागंज सैक्शन पर कमतील और मुहम्मदपुर स्टेशनों के बीच में एक हाल्ट स्टेशन देने की मंजूरी दी गई, लेकिन अभी तक वह काम जारी नहीं हुआ है। पता नहीं, इसका, क्या कारण है। सरकार की तरफ से जो कागज हम लोगों में बांटे गए हैं, मैंने देखा है कि उनमें इस बारे में कोई जिक्र नहीं है। मुझे मालूम है कि उनको मंजूरी हो गई है। मैं माननीय मंत्री से निवेदन करूंगा कि वह देखें कि क्यों नहीं वह हाल्ट स्टेशन चालू किया गया और वहां पर ट्रेन क्यों नहीं ठहरती हैं।

श्री उमानाथ (पुहू कोहई) : मैं सब से पहले रेलवे किराये और भाड़ों की वृद्धि का प्रश्न लेता हूं। मैं इस वृद्धि को अनावश्यक समझता हूं। सारे देश की जनता उसके विरुद्ध है। सरकार को इस प्रश्न पर पुनः गम्भीरता से विचार करना चाहिये।

एक भारतीय सदस्य ने कुछ ऐसे कहा है जैसे केवल विरोधी दल के सदस्य ही इस वृद्धि का विरोध कर रहे हैं।

यह बिल्कुल गलत है। विरोधी दल के सदस्य केवल विरोध के लिए ही इस वृद्धि का विरोध नहीं कर रहे हैं। सत्तारूढ़ दल के भी अधिकांश सदस्य इसका विरोध करेंगे यदि उनपर दल के अनुशासन का कन्धन न हो।

माननीय मंत्री ने कहा है कि चार नये पैसे की वृद्धि बड़ी मामूली है । लेकिन जनता की आर्थिक स्थिति की दृष्टि से यह मामूली सी वृद्धि भी बहुत अधिक है ।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

कम्युनिस्ट दल पर आरोप लगाया जाता है कि वह अपने कार्यकर्ताओं की भावनाओं का दमन करती है । लेकिन अभी इस सभा में तो सत्तारूढ़ दल ही अपने सदस्यों की भावनाओं का दमन कर रहा है । उनको भावनाओं के विरुद्ध इस वृद्धि के पक्ष में मतदान करने के लिये विवश किया जा रहा है ।

मैने मद्रास और विजयवाड़ा, मद्रास और-तूतीकोरन तथा मद्रास और कोचीन के बीच दोहरी लाइन के लिये कटौती प्रस्ताव रखे हैं । इन लाइनों से संयोजित होने वाले राज्यों के औद्योगिक विकास के लिये यह बड़ा जरूरी है । लाइन दोहरी हो जाने से माल-डिब्बों की समस्या भी थोड़ी बहुत हल हो जायेगी । कोयले का संकट भी तना तीव्र नहीं रहेगा ।

रेलवे मंत्री ने मद्रास और विजयवाड़ा के बीच की लाइन को दोहरी करने की मंजूरी देने की कृपा की है । आशा है कि इसी तरह दो अन्य लाइनों को दोहरी बनाने का सुझाव भी मान लिया जायेगा ।

तिरुनेवली से कन्या कुमारी तक त्रिवेन्द्रम होती हुई एक लाइन बनाई जानी चाहिये । कन्या-कुमारी जिले में अन्न का विशाल भंडार है, पर वहां एक भी रेलवे लाइन नहीं है । कन्याकुमारी की रबर से विदेशी मुद्रा भी मिलती है ।

प्रस्तावित निवेली-सेलम लाइन बड़ी होनी चाहिये, छोटी लाइन नहीं । इसलिये सेलम में एक इस्पात कारखाना बनने जा रहा है ।

केरल में तेल्लिचेरी-कुर्ग-मैसूर लाइन का एक प्रस्ताव था । १९३७ और १९५२ में उस का सर्वेक्षण भी हुआ था । लेकिन उस के बाद अभी तक कुछ भी नहीं हुआ है । उस पर काम शुरू किया जाना चाहिये ।

नडिमंगलम्-मानरगुडी लाइन को मदुर तक बढ़ाया जाना चाहिये ।

शोरानूर से मंगलौर तक के स्टेशनों की बड़ी उपेक्षा की जा रही है ।

रेलवे संहिता के नियम १४९ के अन्तर्गत महा प्रबन्धकों ने बिना कोई कारण बताये रेलवे कर्मचारियों को नौकरी से हटा दिया है । यह नियम अवैधानिक है और इसे रद्द किया जाना चाहिये उस व्यवस्था को एक ब्रिटिश कम्पनी ने बनाया था । तब रेलवे एक निजी ब्रिटिश कम्पनी के हाथ में थी । अब तो सभी रेलवे कर्मचारी सरकारी कर्मचारी बन गये हैं । इसलिये उन पर यह व्यवस्था लागू नहीं की जानी चाहिये । संविधान के अनुच्छेद ३११(२) में स्पष्ट व्यवस्था है कि कारण बताये बिना किसी को भी नौकरी से नहीं हटाया जा सकता । उसे रेलवे कर्मचारियों पर लागू किया जाना चाहिये ।

उन को नौकरियों से हटाने का कारण रेलवे की सुरक्षा नहीं, बल्कि कार्मिक संघों की उन की सदस्यता ही है । कर्मचारियों को सफाई देने का मौका भी तो दिया जाना चाहिये ।

भ्रष्टाचार के विरुद्ध हमारे अभियान को प्रधान मंत्री के इस कथन ने और भी दुष्कर बना दिया है कि भ्रष्टाचार निचली श्रेणी के लोगों में ही है । उस का कारण उन्होंने जनता के रहना सहन का स्तर बताया है । लेकिन उस का वास्तविक कारण यह है कि उच्चाधिकारी भ्रष्टाचार को पदां डालते हैं । सरकार को इस पर विचार करना चाहिये ।

श्री मू० भू० वैश्य (साबरमती) : उपाध्यक्ष महोदय, हमारा देश सैकड़ों वर्षों से गुलामी में सड़ रहा था। गत पन्द्रह वर्षों से उसे स्वतंत्रता प्राप्त हुई है। स्वतंत्रता प्राप्त होने के साथ ही हमारी सरकार ने पंचवर्षीय योजनाओं के द्वारा देश के विकास में बहुत कुछ बढ़ोतरी की है। वैसे ही हमारी रेलवे में भी बहुत तरक्की हुई है। हमारे चित्तरंजन के कारखाने में एंजिन बनते हैं, अनेक प्रकार का रेलवे का औजार सामान भी बनता है। हमें तसल्ली थी कि जहां यह दूसरा सामान बन रहा है वहां रेलों की और चीजों के बनाने के बारे में भी ध्यान दिया जायेगा विशेष कर रेलों के डिब्बों के बारे में।

चारों ओर से लोगों ने कहा कि बहुत भीड़ भाड़ आज कल गाड़ियों में रहती है। मैं जिस प्रदेश से आता हूं वह गुजरात का उत्तरी भाग है जिस को उत्तर गुजरात कहते हैं। वहां की स्थिति इस सम्बन्ध में बहुत खराब है। हमारी सरकार ने तीन प्रकार के डिब्बे रक्खे हैं: फर्स्ट क्लास, सेकेंड क्लास और थर्ड क्लास। लेकिन चूंकि वहां पर भीड़ अधिक हो जाती है इसलिये लोगों ने फोर्थ क्लास भी बना लिया है। खिड़कियों के पास जो पटरी होती है वे उस पर ही चढ़ बैठते हैं। कभी कभी तो ऐसा होता है कि वे रेलों की छत पर बैठ कर फिफथ क्लास भी बना लेते हैं। इस भीड़ भाड़ को दूर करने के लिये हमारे मिनिस्टर साहब को कुछ न कुछ करना होगा। हमारे देश में जो थर्ड क्लास के डिब्बे हैं और जो वैगन हैं उन के अतिरिक्त और भी डिब्बे और वैगन तैयार कर के इस भीड़ भाड़ को दूर करना चाहिये।

मेरी कांस्टिटुएन्सी साबरमती है। वहां की एक बात मैं आप के सामने रखना चाहता हूं। अहमदाबाद शहर हमारे देश का मानचेस्टर माना जाता है। अहमदाबाद में इतनी मिलें हैं कि कभी कभी वहां पर ऐसी दशा हो जाती है कि कोयले की कमी से उन का काम रुकने लगता है जब वहां के मिल ओनर्स एसोसिएशन और मजदूर महाजन संघ दोनों मिल कर प्रयत्न करते हैं तब जा कर मिलें बन्द होने से रुक पाती हैं। लेकिन कई बार मुसीबत का सामना करना पड़ता है। इस लिये कोयले का प्रबन्ध भी हमारी सरकार को जल्दी से जल्दी करना चाहिये।

एक और बात मैं आनरेबल मिनिस्टर साहब के कान में डालना चाहता हूं। अहमदाबाद शहर की पश्चिम दिशा में गांधी ग्राम स्टेशन है। यह एक छोटा सा स्टेशन है लेकिन इस का उपयोग कई तरफ से होता है। उस को एलिसब्रिज स्टेशन भी कहते हैं। उस एलिसब्रिज स्टेशन के पास पहले कोई ज्यादा बस्ती नहीं थी। लेकिन अब वहां पर बस्ती हो गई। बस्ती बढ़ जाने के कारण रेलवे ऐसा प्रबन्ध कर रही है कि वह स्टेशन वहां से उठा दिया जाय। कारण यह बतलाया जाता है कि वहां पर ट्रैफिक को बहुत मुसीबत होती है। ट्रैफिक कौन सा है? कार वालों का, मोटर वालों का। चूंकि उन को तकलीफ होती है इसलिये यह स्टेशन, जोकि ग्रामीणों के लिये आशीर्वाद स्वरूप था, उस को वहां से उठा कर तीन चार मील दूर ले जाने का प्रबन्ध हो रहा है। मेरी विनती है कि भावनगर धन्धूका, धोलका और वावला जैसे स्थानों के लिये तो वह बड़ा ही सुविधाजनक है। जिस तरह से आज थर्ड क्लास के लोग मुसीबत में हैं उसी तरह से ग्रामीण लोग, जिन के लिये यह स्टेशन नजदीक पड़ता है उस के हटने में वे मुसीबत में पड़ जायेंगे। अहमदाबाद के नजदीक धद्रका शहर है। वहां से सब्जी आदि बेचने वाले आसानी से एलिसब्रिज से रेल में चढ़ कर अहमदाबाद पहुंच सकते हैं। इसलिये आनरेबल मिनिस्टर साहब से मेरी प्रार्थना है कि वे ग्रामीण यात्रियों के लिये आशीर्वाद-स्वरूप इस स्टेशन को न हटायें।

एक बात मैं उन लोगों से सम्बन्धित कहना चाहता हूं जोकि गरीब हैं और थर्ड क्लास में सफर करते हैं। उन के डिब्बे का नाम तो थर्ड क्लास रक्खा गया है लेकिन जो वे उस को फोर्थ या फिफथ क्लास बना देते हैं उस की बात मैं ने कही। एक तो उन के लिये वैसे ही मुसीबत थी, लेकिन अब उन का

किराया भी बढ़ा दिया गया है। आखिर उन को तसल्ली किस तरह से होगी? उन के लिये कोई तो सुभीता होना चाहिये। हमारी रेलवे मिनिस्ट्री को इस बात की कोशिश करनी चाहिये और रेलवे बोर्ड को भी इस तरफ ध्यान देना चाहिये कि ऐसा प्रबन्ध किया जाय जिस में उन की तसल्ली हो जाय और वे समझें कि चलो किराया बढ़ गया तो कोई बात नहीं, लेकिन उन को फोर्थ या फिफथ क्लास में नहीं जाना होगा। कम से कम उन के बैठने के लिये तो वहां जगह हो जाय, इतने डिब्बे वहां पर चलाये जायें।

हमारी रेलवे मिनिस्ट्री जो है उस में ११ लाख से अधिक आदमी काम करते हैं। मेरी प्रार्थना है कि हमारे देश के अन्दर जो गरीब लोग हैं और रेलवे में काम करते हैं उन की ओर खास तौर पर ध्यान दिया जाय। हमारे देश में जो गरीब लोग हैं, जिन को हमारी गवर्नमेंट ने शेड्यूल्ड ट्राइब्ज और शेड्यूल्ड कास्ट्स का नाम दिया है, अर्थात् गिरिजन और हरिजन, उन लोगों की दशा अंग्रेजों के राज्य में बड़ी अधम थी। हमारे राज्य में उन की कुछ तरक्की हो रही है, पढ़ाई भी उन की थोड़ी थोड़ी हो रही है। उन के लड़कों को रेलवे सर्विसों में भी हिस्सा मिलना चाहिये। हमारे संविधान में यह बतलाया गया था और निश्चय किया गया था कि अमुख परसेन्ट स्थानों के लिये उन लोगों के लोग लिये जायेंगे। लेकिन हमारे किसी भी खाते में उन का परसेन्टेज पूरा नहीं हुआ। मेरी विनती है कि रेलवे मिनिस्ट्री इस की ओर ध्यान दे और जहां ११ लाख से अधिक कर्मचारी काम करते हैं वहां हरिजनों और गिरिजनों को, जोकि पढ़े लिखे हैं, और जो अच्छा काम कर सकते हैं, जब तक उन का परसेन्टेज पूरा न हो, पहले पसन्दगी दी जाय। अगर देश को आगे बढ़ाना है तो जिन गरीब लोगों को अब तक सुभीता नहीं मिला था उन को सुभीता दिया जाय। अगर उन को सुभीता मिले तो वे अच्छा काम कर सकते हैं और देश के उत्थान के काम में बहुत ज्यादा साथ दे सकते हैं। अभी तक हम हमेशा देखते आये हैं कि हमारा हिन्दुस्तान गरीबों का देश है, गांवों में रहने वालों का देश है। ग्रामीण प्रजा की, जोकि पिछड़े हुए लोग हैं, रेलवे में भर्ती होनी चाहिये। यह मेरी आनरेबल मिनिस्टर साहब से विनती है।

इस के बाद मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे के कल कारखाने जहां हैं उन में ज्यादातर वैगन्स और थर्ड क्लास के डिब्बे बनाये जायें। मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे गरीबों के ज्यादा से ज्यादा काम आती है। रेलवे एक ऐसी संस्था है जिस का सारे देश के लोग उपयोग करते हैं। और भी मिनिस्ट्रियां यहां हैं, लेकिन अधिक से अधिक लोगों का काम रेलवे से पड़ता है। इसलिये हमारे रेलवे बोर्ड के जो सदस्यगण हैं और हमारे मिनिस्टर साहब जो हैं, उन्होंने ने जितना ध्यान अब तक दिया है, उस से अधिक ध्यान दें। हमारे पास रेल के थर्ड क्लास के डिब्बे भी काफी हो जायें। इस तरह से लोग यह समझेंगे कि जहां उन का किराया बढ़ाया गया है वहां यह भी हुआ है कि उन को ज्यादा सुविधा मिली। इन सब बातों पर ध्यान देने की प्रार्थना मैं मंत्री महोदय से करता हूं। मैं आशा करता हूं कि चूंकि यह हमारे देश की रेलवे है इसलिये गरीबों की तकलीफों का तो जरूर ही अन्त करेगी।

श्री क० ना० तिवारी (बगहा) : मिस्टर डिप्टी स्पीकर, मैं रेलवे मिनिस्टर साहब को जिन्होंने रेलवे बजट पेश किया है धन्यवाद देता हूं और आम तौर से उस की तारीफ करता हूं।

मुझे दो एक बातें कहनी हैं जिन की ओर मैं आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। जहां तक किराया बढ़ाने का और दूसरी चीजों पर फ्रेट बढ़ाने का सवाल है वह जितनी मांगें हैं उन को देखते हुए आवश्यक है क्योंकि आमदनी होने से ही खर्च भी हो सकेगा। लेकिन दो चार चीजें ऐसी हैं जिन से गरीब तबके का बहुत बड़ा सम्बन्ध है जिन पर फ्रेट लगाने के बारे में मैं कुछ निवेदन करना चाहता हूं। जैसे दवा है, सब्जी है, मछली है या ऐसी चीजें जोकि रोज मर्रा की इस्तेमाल की चीजें

[श्री क० ना० तिवारी]

हैं और जिन से गरीब तबके का भी सम्बन्ध है, उन पर फ्रेट न बढ़ाया जाय यह मैं निवेदन करना चाहता हूँ ।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि थर्ड क्लास का किराया बढ़ाया गया है और दूसरे क्लासों का भी किराया बढ़ाया गया है । कई एक रेलवेज में दूर का सफर करने वाले यात्रियों के लिये सीटें रिजर्व रहती हैं, जैसे यहां से कोई पटना जाना चाहे, कानपुर जाना चाहे, कलकत्ता जाना चाहे तो उन के लिये सीटें रिजर्व होती हैं । लेकिन एन० ई० रेलवे में और कुछ दूसरी रेलवेज में दूर के पैसिजर्स के लिये सीटों का रिजर्वेशन नहीं रहता है । जैसे यहां से स्लीपिंग कोचेज लगाये जाते हैं उस तरह उन रेलवेज में स्लीपिंग कोचेज का भी प्रबन्ध नहीं है । इसलिये मेरा निवेदन है कि सभी रेलवेज में थर्ड क्लास से दूर जाने वाले यात्रियों के लिये सीटों का रिजर्वेशन होना चाहिये जैसाकि यहां से होता है ।

मैं नार्थ बिहार का रहने वाला हूँ । वहां की कुछ समस्यायें हैं जिन की ओर मैं आप का ध्यान दिलाना चाहता हूँ ।

गंडक प्रोजेक्ट भैंसा लोटन में ६० करोड़ रुपये की लागत से बन रही है । उस से चालीस लाख एकड़ जमीन की सिंचाई होगी । उस का संबंध है नेपाल से, उत्तर प्रदेश से और बिहार से । हमारे यहां समस्तीपुर तक ब्रोडगेज लाइन गयी है । बगहा से भैंसा लोटन करीब ३० मील है । अगर इस एरिया में भी ब्रोडगेज लाइन बगहा तक बना दी जाय तो हैवी मशीनरी आदि लाने में सुविधा होगी । इस लाइन के लिये भूतपूर्व रेलवे मिनिस्टर साहब से भी बातें हुई थीं । गंडक प्रोजेक्ट वाले अर्थ वर्क और पुल वगैरह का सारा काम अपने खर्च पर कर देने के लिये तैयार हैं अगर यह लाइन बना दी जाय । इस में रेलवे विभाग को काफी बचत हो जायगी अगर एक लाइन बगहा से वहां तक दे दी जाय जिस से सामान को ले जाने में और काम को जल्दी करने में सुविधा होगी ।

दूसरी बात यह है कि भैंसा लोटन में बिल्कुल नेपाल का बार्डर है । यहां रेलवे लाइन होने से दो काम होंगे, एक तो प्रोजेक्ट का काम आसानी से हो जाएगा, दूसरे बार्डर के डिफेंस में भी इससे मदद मिलेगी ।

तीसरा फायदा यह होगा कि नरैनापुर में जो पहले पुल था रेलवे का वह आज ४० बरस हुआ बाढ़ आने की वजह से ढह गया और उसके बाद में नहीं बन सका । इस पुल द्वारा बिहार उत्तर प्रदेश से कनेक्ट होता था । यह कनेक्शन इस पुल के टूट जाने से खत्म हो गया । यह जो भैंसा लोटन में गंडक प्रोजेक्ट बन रहा है और इसका जो डैम बनेगा उस डैम को गंडक प्रोजेक्ट वाले इस तरह से बनावें कि उसकी बगल से रेलवे लाइन पार कर जाए और बिहार को उत्तर प्रदेश से कनेक्ट कर दें । तो इतने फायदे होंगे इस लाइन के बनाने से और साथ ही खर्च भी कम पड़ेगा क्योंकि अर्थ वर्क और बिज वगैरह जितना होगा वह गंडक प्रोजेक्ट वाले कर देंगे ।

पडरौना के कुछ दूरी पर एक हमारे यहां थाना है धनहां, कहने के लिए तो यह बिहार में है लेकिन इसका सबसे ज्यादा सम्बन्ध उत्तर प्रदेश के साथ है । इस थाने को गंडक नदी बिहार से अलग कर देती है । वहां के लिए न तो कोई सड़क है, न रेलवे लाइन है । पडरौना तक रेलवे लाइन है और वहां से इसका सम्बन्ध कर दिया जाए । इसका सेंट्रल प्लेस मधुबनी चार मील पड़ता है । अगर यह चार मील की लाइन दे दी जाए तो बहुत लाभ होगा । इस थाने तक कोई कम्युनिकेशन नहीं है इसलिये यह बहुत बैकवर्ड है । उसके कनेक्ट हो जाने से इस थाने की जनता का बहुत ज्यादा फायदा होगा ।

शिकारपुर नरकटिया एक जंक्शन है एन० ई० रेलवे पर। यह एक विजनेस प्लेस है। यहां की जनता ने मांग की थी कि यहां एक ओवर ब्रिज दिया जाए। रेलवे विभाग ने वह दिया भी लेकिन ऐसी जगह पर वह ओवर ब्रिज बना रहे हैं जिससे फायदा लोगों को नहीं है और इसकी वजह से वहां के लोगों में रिजेंटमेंट है। पहले एक ओवर ब्रिज छोटा सा था। जनता चाहती थी कि उसे बड़ा कर बाजार से मिला दिया जाए। अगर उसको मिला दिया जाता है तो वहां की जनता की जो मांग है वह पूरी होगी और उनको काफी संतोष होगा। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि मिनिस्टर साहब इस और ध्यान देनेकी कृपा करें।

बिहार दो हिस्सों में बंटा हुआ है, नार्थ बिहार और साउथ बिहार। गंगा पर अभी जो राजेन्द्र पुल बना है उससे माल नार्थ बिहार को तो आ जाता है। यह माल समस्तीपुर तक आ जाता है। साउथ बिहार का जो माल है कोयला वगैरह उसे जाने में कठिनाई होती है। पटना साउथ बिहार में है और सोनीपुर और दूसरा हिस्सा नार्थ बिहार में पड़ता है। इस बात की मांग है कि इन दोनों हिस्सों को मिलाने के लिए पटना के पास एक पुल होना चाहिए। इसके बारे में काफी अनुसंधान हो रहा है। पहले वहां पुल की बात थी लेकिन विश्वेश्वरैया साहब ने उसको दूसरी जगह पर कर दिया। इस पुल की बहुत मांग है। नार्थ बिहार का डेवेलपमेंट तब तक नहीं हो सकता जब तक वहां साउथ बिहार से कोयला आदि न जाए। इसकी अत्यन्त आवश्यकता है और नार्थ बिहार की जनता की यह मांग है और मैं इस ओर भी माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। इस में लाखों रुपया अनुसंधान में खर्च हो चुका है। अब इसमें जल्दी कीजिए।

मैंने जो समस्तीपुर से बगहा तक ब्राडगेज बनाने की बात कही उससे एक और फायदा होगा नार्थ बिहार में। नार्थ बिहार में जूट की पैदावार काफी होती है। ट्रांसपोर्ट की सुविधा न होने के कारण जो भाव केन्द्रीय सरकार निश्चित करती है उससे दस रुपए कम पर किसानों को अपना जूट बेचना पड़ता है। केन्द्रीय सरकार तीस और ३२ रुपए कम का भाव मुकर्रर करती है तो किसान को बीस रुपए, १८ रुपए, १६ रुपए और कभी कभी तो १५ और १६ रुपए तक में बेचना पड़ता है। वहां ब्राडगेज लाइन होने से सुविधा होगी।

नार्थ बिहार में काफी चीनी की मिलें हैं। वहां से चीनी, तीसी और भी बहुत सी खाने पीने की चीजें पटना की तरफ जाती हैं और उधर से कोयला लोहा, कपड़ा सारा सामान आता है। ब्रॉड गेज के बढ़ा देने से लोगों को काफी सुविधा होगी।

इतनी सारी बातें ही मुझ निवेदन करनी थीं। मुझे आशा है कि माननीय रेलवे मंत्री का ध्यान इस ओर जाएगा।

†श्री याज्ञिक (अहमदाबाद) मैं रेलवे किरायों और भाड़ों की वृद्धि का एक बार फिर विरोध करता हूँ। रेलवे मंत्रालय द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों को गौर से देखिये।

भूतपूर्व रेलवे मंत्री के मूल आय-व्ययक भाषण के अनुसार १३ करोड़ रुपये बकाया बचने थे, जो महंगाई भत्ते में खप जायेंगे। इस प्रकार विकास निधि के लिये लगभग २२ करोड़ रुपये अतिरिक्त करों से जुटाने पड़ते।

लेकिन इन आंकड़ों से पता चलता है कि १९५७-५८ में किरायों और भाड़ों से प्राप्त होने वाली आय में ३२ करोड़ रुपये की वृद्धि हुई थी। १९५८-५९ में उसमें ११ करोड़ रुपये की वृद्धि हुई थी। फिर १९५९-६० में ३२ करोड़ रुपये की वृद्धि आय में हुई। १९६०-६१ में उससे

[श्री याज्ञिक]

भी अधिक ३४ करोड़ की वृद्धि किरायों और भाड़ों से होने वाली आय में हो गई और १९६१-६२ में वह वृद्धि ४३ से ४५ करोड़ रुपये तक पहुंच गई।

इस प्रकार क्रमशः ३२, ३४, ४३ और ४५ करोड़ की प्रति वर्ष वृद्धि होने पर भी रेलवे बोर्ड ने १९६२-६३ के लिये आय के प्राक्कलन केवल ५२४ करोड़ रुपये रखे हैं, अर्थात्, केवल २३ करोड़ की वृद्धि रखी गई है। कहां ४५ करोड़ और कहां २३ करोड़ रुपये। यदि ३२ करोड़ भी रखी जाती, तो १०-११ करोड़ रुपये विकास निधि के लिये बच जाते।

रेलवे बोर्ड ने इस वर्ष की आय-वृद्धि के प्राक्कलन के आंकड़े जान बूझ कर कम रखे हैं। इस लिये कि किरायों और भाड़ों में वृद्धि करने का बहाना मिल जाये।

और फिर यह भी तो जरूरी नहीं कि विकास निधि राजस्व में से ही निकाली जाय। पहले भी उसके लिये ऋण लिये जाते रहे हैं। विकास निधि के लिये १९५८-५९ में ११ करोड़, १९५९-६० में १४.८५ करोड़ और १९६०-६१ में ५.५८ करोड़ रुपये लिये गये थे।

इसके अतिरिक्त रेलवे की रक्षित निधि भी तो है।

†रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) : मैंने जब इसके बारे में बताया था, तब माननीय सदस्य यहां उपस्थित ही नहीं थे। आशा है कि उन्होंने मेरा भाषण देख लिया होगा।

†श्री याज्ञिक : यदि आप ठीक ढंग से अगले वर्ष की आय का प्राक्कलन करें तो पायेंगे कि विकास निधि के लिये कहीं कम राशि अपेक्षित है। तब किरायों और भाड़ों में वृद्धि का कोई औचित्य नहीं रह जाता।

इसलिये मैं इस वृद्धि का भरपूर विरोध करता हूँ।

†उपाध्यक्ष महोदय : श्री कृष्ण देव त्रिपाठी।

श्री कृष्ण देव त्रिपाठी : (उन्नाव) उपाध्यक्ष महोदय, सरकार ने रेलवेज के सिलसिल में जो अनुदान की मांग की है, मैं उसका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ।

इस में कोई संदेह नहीं कि भारत वर्ष की आर्थिक व्यवस्था में, यहां की योजनाओं में और यहां की परिवहन-व्यवस्था में रेलवेज का बड़ा प्रमुख स्थान है। जैसा कि अभी आपने देखा, उसका महत्व क्या है देश में रेलवेज के द्वारा क्या हो सकता है, कितनी प्रगति हो सकती है, इसका अनुमान यह सदन इस बात से लगा सकता है कि भारत वर्ष के विभिन्न क्षेत्रों से आए हुए माननीय सदस्य अपने अपने क्षेत्रों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए तरह तरह की मांगें करते हैं और यह चाहते हैं कि उन के यहां लोगों को एक जगह से दूसरी जगह जाने में जो तकलीफें हैं, उनको दूर करने के लिये और इस देश में हो रहे विकास के कामों को आगे बढ़ाने के लिए यह आवश्यक है कि ज्यादा से ज्यादा रेलें इस देश में बनाई जायें।

मैं आप के सम्मुख उस तरह की स्थानीय मांगें उपस्थित नहीं करना चाहता। कारण यह है कि इस गरीब देश के लिए यह सम्भव नहीं है कि हर जगह, हर क्षेत्र में, हर निर्वाचन-क्षेत्र में दो दो, चार चार रेलवे लाइनें बनाई जायें। ऐसी बात कहना बिल्कुल व्यर्थ होगा। लेकिन मैं यह जरूर चाहूंगा कि अगर नई रेलवे लाइनें बिछाते समय कुछ मूल सिद्धान्तों को पूरी तरह से

दृष्टि में रखा जायेगा, तो उस से देश का भला होगा और यह देश एक संतुलित प्रगति कर सकेगा। यह आवश्यक है कि उन स्थानों को, जो कि आर्थिक दृष्टि से पिछड़े हुए हैं, या जहां ऐसे लोग रहते हैं, जो वर्तमान सभ्यता से अभी बहुत पीछे हैं, जैसे आदिवासी क्षेत्र हैं या जहां बड़ी बड़ी योजनायें कार्यन्वित हो रही हैं, या जहां देश की सुरक्षा के लिए रेलों को ले जाना आवश्यक है, प्राथमिकता मिलनी चाहिए। मेरा अनुमान है कि यही इस सरकार की राय और नीति है और मैं समझता हूं कि सारा सदन इस नीति का समर्थन करेगा।

यह तो सब को मालूम है कि किस तरह से पिछले कई वर्षों में रेलवे बोर्ड के सदस्यों की संख्या बढ़ गई है। सम्भवतः उन की संख्या इस समय पांच है और उनके अतिरिक्त पांच एडीशनल मेम्बर और हैं। लेकिन इस वृद्धि के अनुपात में रेलवेज की कार्य-कुशलता नहीं बढ़ पाई है। शायद इस का एक कारण यह भी हो—जैसा कि कई माननीय सदस्यों ने कहा है—कि रेलवे बोर्ड में ऐसे सदस्य रखे गए हैं, जिन को निश्चित समय पर अवकाश नहीं दिया जाता है।

श्री बाल्मीकी (खुर्जा): यदि कार्य-कुशलता नहीं कार्य-क्षमता तो बढ़ी है।

श्री त्रिपाठी : मैं समझता हूं कि इस बारे में दो रायें हो सकती हैं। लेकिन मैं देखता हूं कि वह बढ़ी नहीं है। सोचने की बात यह है कि वह कितनी घटी है।

हमारे जैसे देश में यह आवश्यक है कि जो नये-नये और अच्छे लोग सामने आ रहे हैं उन को अवसर दिया जाय और जो लोग अवकाश प्राप्त करने की, आय में पहुंच जाते हैं, उन्हें और विभागों में न रखा जाय, हमें सही दृष्टिकोण के सरकारी कर्मचारी अपने प्रशासन में लाने चाहिए और पुराने लोगों से जितनी जल्दी मुक्ति मिल सके, वह पा ली जाय। इस का कारण यह है कि वह ऐसी नौकरशाही के अंग हैं, जो कि स्वतंत्र भारत में शिक्षित नहीं हुई है, जिस को नई विचार धारा की ट्रेनिंग नहीं मिली है। वे लोग इस देश की वर्तमान आवश्यकताओं, इच्छाओं और आकांक्षाओं के अनुसार अपने आप को नहीं ढाल पाए हैं। इस लिए मैं बहुत अदब के साथ यह निवेदन करूंगा कि सरकार यह नीति स्पष्ट रूप से अपना ले कि जिन लोगों का कार्य-काल समाप्त हो जाता है, उनके कार्य-काल को किसी प्रकार बढ़ाया न जाय।

हमें यह देखना है कि इस समय रेलवे विभाग में जो कमियां आई हैं, या उस में जो ढीलापन है, या जिस तरह से उस का काम चलना चाहिए, उस तरह से वह नहीं चल रहा है, तो इस सब का कारण क्या है। उदाहरण के तौर पर आप देखिए कि गाड़ियां लेट चलने की बात है। जब मैं ब्रांच लाइनों को देखता हूं, तो मालूम होता है कि उन के लिए कोई निर्धारित समय ही नहीं है। घंटे, दो घंटे लेट हो जाना उन के लिए बहुत मामूली बात है। इसका कारण यह है कि जो लोग इन ब्रांच-लाइनों को इस्तेमाल करते हैं, उनकी ओर से चिल्लाने वाला इस देश में कोई नहीं है। यह दुर्भाग्य की बात है कि जो ज्यादा चिल्लाता है, शौर मचाता है, जिस की न्युसेंस वैल्यू होती है, वह अपना काम करा लेता है। जो बड़ी बड़ी रेलवे लाइनें हैं, जो बड़ी-बड़ी जगहों से गुजरती हैं, उन की तरफ तो बराबर ध्यान दिया जाता है। लेकिन छोटी ब्रांच-लाइनों पर ठीक काम नहीं चल रहा है।

इस के बाद आप यह देखिये कि रेलवे की सम्पत्ति को कितना नुकसान हो रहा है। वह जगह-जगह पर तोड़ी जाती है, खराब की जाती है और लोग उसको उठा ले जाते हैं। इस सम्बन्ध में यह कहने से काम नहीं चलेगा कि चूंकि जनता सहयोग नहीं देती, इस लिए हमारी सम्पत्ति खराब हो जाती है। उसके लिए आवश्यक और मजबूत कदम उठाने होंगे। सार्वजनिक सम्पत्ति की रक्षा करना सरकार का उत्तरदायित्व है। उससे वह अपना मुंह नहीं मोड़ सकती।

[श्री त्रिपाठी]

इसी प्रकार बगैर टिकट चलने और जंजीर का दुरुपयोग करने के प्रश्न भी जटिल होते जा रहे हैं। मुझे यह देख कर बहुत दुख होता है कि इस बारे में रेलवे कर्मचारियों का रवैया बहुत खराब होता जा रहा है। मैं जानता हूँ—मैंने स्वयं देखा है—कि रेलवे कर्मचारी स्वयं लोगों को बगैर टिकट ले जाते हैं, उन को इस के लिए प्रोत्साहित करते हैं, पैसा लेते हैं और टिकट-चैकर या टिकट-क्लेक्टर के साथ पूरी बारात की बारात जाती है। यह दुर्भाग्य की बात है अगर हम को बगैर टिकट चलने को रोकना है, तो सबसे आसान और अच्छा तरीका यह है कि रेलवे का रनिंग स्टाफ, चलने वाला स्टाफ, ठीक काम करें, वरना इस में कोई सफलता नहीं मिल सकती।

इस के बाद मैं रेलवे मंत्रालय का ध्यान सुरक्षा के सवाल की तरफ दिलाना चाहता हूँ। बहुत सी ब्रांच-लाइनें ऐसी हैं, जहां पर अगर कोई टिकट न खरीदे, या जंजीर खींच कर उतर जाये, तो रेलवे का रनिंग स्टाफ उसको रोकने और दंड देने में अपने को असमर्थ पाता है। मैं छोटी छोटी ब्रांच-लाइनों पर चलता हूँ। रेलवे कर्मचारी कहते हैं, “हम क्या करें और किस तरह से इन प्रवृत्तियों को रोकें? जब तक हमारी सुरक्षा का इन्तजाम न हो यह सम्भव नहीं है। अगर हम किसी को पकड़ते हैं, तो वह दो लाठी मार कर भाग जायेगा “इस लिए रनिंग स्टाफ की सुरक्षा का प्रबन्ध करना सरकार के लिए आवश्यक है।

“ए रीव्यू ऑफ़ एक्सिडेंट्स आन इंडियन गवर्नमेंट रेलवेज़” नाम की पुस्तिका में कुछ आंकड़े दिए गए हैं। स्टैटिस्टिक्स तो बड़ी खराब विद्या है। उससे कुछ भी साबित कर देना आसान है। कुछ ऐसा कहा गया है कि एक्सिडेंट्स कम हुए हैं। लेकिन ऐसी बात नहीं है। इनसे जो हानि होती है, दुर्घटनाओं से जो नुकसान पहुंचता है, वास्तव में वह बढ़ा है और इनकी तादाद भी बढ़ी है। मिसाल के तौर पर १९५८-५९ में १३४ कोलिसंज हुए थे जिन की तादाद १९६०-६१ में बढ़ कर १४६ हो गई। डिरेलमेंट्स १९५८-५९ में १,४७३ हुए और १९६०-६१ में इनकी तादाद बढ़ कर १४९१ हो गई। इसी तरह से फेल्योर्ज आफ परमानेंट वे १८८, १९५८-५९ में हुए और १९६०-६१ में इनकी तादाद २८२ हो गई। फायर्ज इन्ट्रैज इत्यादि ४०९ से बढ़ कर ४३४ हो गए। ट्रेन ब्रेकिंग ११ से बढ़ कर २० हो गए और एटैम्पटेड ट्रेन ब्रेकिंग १३४ से १४० हो गए। इस तरह से यह साफ है कि जो गम्भीर प्रकार की दुर्घटनाएं हैं, वे बढ़ी हैं। कम क्या हुआ है, यह मैं आपको बतलाना चाहता हूँ। ट्रेज रनिंग और कैटल १४२१ से १३३२ हो गए। मिसलेनियस २८८ से १४३ हो गए। इनके आधार पर कहा जाए कि दुर्घटनाएं कम हुई हैं तो यह मुनासिब बात नहीं होगी। इस रिपोर्ट में यह भी मंजूर किया गया है कि रेलवे स्टाफ की फेलिंग्स की वजह से सीरियस एक्सिडेंट्स जोकि १९५९-६० में ५० प्रतिशत थे वे बढ़ कर १९६०-६१ में ६० प्रतिशत हो गए। इससे यह स्पष्ट है कि रेलवे कर्मचारियों की कार्य-कुशलता बढ़ने के वजाय, उसमें कुछ गिरावट ही आई है। मैं चाहता हूँ कि इन चीजों की तरफ विशेष रूप से ध्यान दिया जाए।

रेलवे बहुत सी चीजों पर विशाल धनराशि खर्च करती है। मिसाल के तौर पर बड़े-बड़े स्टेशन जब बनाये जाते हैं तो उन पर इतना रुपया खर्च कर दिया जाता है कि कोई हिसाब ही नहीं। यह सब पैसा खर्च करने की कोई जरूरत नहीं है। स्टेशनों की तो जरूरत है लेकिन जैसी आलीशान इमारतें वहां बनाई जाती हैं या जैसा आलीशान उसको बनाया जाता है उसकी जरूरत नहीं है। जरूरत इस बात की है कि इस धन का प्रयोग जो सफर करने वाली जनता है, उसको आराम पहुंचाने में किया जाए, उसको सुविधायें पहुंचाने में किया जाए। अगर सरकार इस दिशा में कोई प्रभावशाली कदम उठाये, तथा बगैर टिकट के सफर करने वालों के खिलाफ सख्त कार्यवाई करे, तो उस रुपये का काफी अच्छा दूसरे कामों में उपयोग हो सकता है। रेल के जो कर्मचारी हैं वे तो कभी

टिकट खरीदते ही नहीं और बिना टिकट लिए हुए सफर करना अपना जन्मसिद्ध अधिकार समझते हैं। उनको भी इससे रोका जाना चाहिये। इस तरह के अगर प्रयास किए जाएं तो आपको अतिरिक्त आय हो सकती है और शायद आपको कमी भी तीसरे दर्जे का किराया न बढ़ाना पड़े या माल पर भाड़ा न बढ़ाना पड़े।

अब मैं थोड़ी सी बातें अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में कहना चाहता हूँ। जैसा मैंने पहले निवेदन किया है मेरा मंशा अपने निर्वाचन क्षेत्र में रेल गाड़ियां पहुंचवाने का नहीं है। मैं सरकार की दिक्कतों को समझता हूँ, इसलिए ऐसी कोई प्रार्थना मैं सदन के द्वारा सरकार से नहीं करूंगा। लेकिन कुछ आवश्यक चीजें हैं जिन की ओर मैं आपका ध्यान खींचना चाहता हूँ। लखनऊ और कानपुर इतने नज़दीक हैं और उनके बीच इतना ट्रैफिक है कि शायद हिन्दुस्तान में और कहीं दो शहरों के बीच नहीं होगा। इस ट्रैफिक को मीट नहीं किया जा रहा है। इसके लिए यह जरूरी है कि इन दौनों शहरों के बीच ईलैक्ट्रिक ट्रेज चलाई जायें। जब तक आप ईलैक्ट्रिक ट्रेज चलाने की व्यवस्था नहीं कर पाते हैं तब तक के लिए डीज़ल कार्ज ही अगर चला दी जायें। वहां तो ट्रैफिक की समस्या बहुत हद तक हल हो सकती है।

इसी तरह से यह भी आवश्यक है कि उन्नाव में एक जल-पान गृह हो २६। सवारी गाड़ियां वहां से गुज़रती हैं। वह एक जंक्शन है। चार छः जगहों के लिये वहां से गाड़ियां जाती हैं। लेकिन आश्चर्य की बात है कि वहां पर कोई जलपान गृह नहीं है। इसी तरह से . . .

श्री बालमीकी : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप का हृदय से आभारी हूँ कि आप ने मुझे बोलने का समय दिया है। दो दिन से रेलवे बोर्ड की नीति और उस के कामों पर यहां सदन में बहस चल रही है। यह ठीक है कि देश के विकास के साथ साथ और देश की पंचवर्षीय योजना की उन्नति के साथ साथ रेलों का भी विस्तार हुआ है और रेलगाड़ियों की तादाद बढ़ी है। लेकिन मैं कुछ तो अपने प्रदेश की समस्या की ओर और कुछ दूसरी और बातों की ओर आप का ध्यान खींचना चाहता हूँ।

माननीय सदस्यों ने अपने अपने प्रदेश की दिक्कतें आप को बतलाई हैं। मैं भी अपने प्रदेश के बारे में कहना चाहता हूँ कि पिछले पन्द्रह सालों के अन्दर हमारे उत्तर प्रदेश में रेलों का प्रसार बहुत कम हुआ है। यही नहीं बल्कि यदि आप देखें तो आप को पता चलेगा कि वहां पर कोयले की बहुत कमी अनुभव की जा रही है। इतनी वहां पर कोयले की कमी है जितनी और किसी प्रदेश में नहीं है। इस कोयले की कमी के कारण वहां उद्योगों को नुकसान हो रहा है, भट्टा उद्योग को हानि पहुंच रही है, ईट उद्योग को, जिस की मांग आज बहुत ज्यादा हो रहे हैं, उस को हानि पहुंच रही है। कोयले का लदान तभी अधिक हो सकता है यदि आप ज्यादा से ज्यादा डिब्बे इस के लिये दें। मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि वह इस ओर तत्काल ध्यान दें और ज्यादा से ज्यादा डिब्बे उत्तर प्रदेश को देने का प्रबन्ध करें ताकि कोयले के वहन में उन्नति हो सके।

अब मैं भ्रष्टाचार के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। इस ओर भी माननीय सदस्यों ने आप का ध्यान खींचा है और चाहा है कि भ्रष्टाचार को समाप्त करने के लिये उचित और जोरदार कदम उठाये जायें। आज देश में बहुत अधिक मात्रा में भ्रष्टाचार फैला हुआ है और हमारे नैतिक जीवन में उठाव बहुत कम नज़र आता है। रेलों में भ्रष्टाचार बहुत फैला हुआ है और उसके अपने ही रीढ़े हैं और वहां पर भ्रष्टाचार बहुत भयंकरता के साथ व्याप्त है। यह नहीं कहा जा सकता है कि वह केवल मामूली लोगों तक ही सीमित है, बल्कि मैं तो कहूंगा कि वह बड़े बड़े लोगों में भी व्याप्त है। इस तरह के उदाहरण भी सामने आये हैं जिन में जो कसूरवार नहीं होता है उस की फंसा

[श्री बाल्मीनी]

दिया जाता है। मैं एक आध उदाहरण आपके सामने रखना चाहता हूँ। मैं किसी का नाम तो नाम लेना चाहता हूँ और न ही स्टेशन का नाम मैं लूंगा। एक बहुत बड़े अधिकारी ने एक आदमी को कहा कि ताम्बे के बोरों को, जिन को वह चोरी से बाहर भिजवाना चाहता था, फलां फलां जगह पहुंचा दो। उस निम्न कर्मचारी ने ऐसा करने से इन्कार कर दिया तो सारे का सारा जो नज़ला था वह उस के ऊपर आ पड़ा और वह अधिकारी बच गया। मैं रेलवे बोर्ड का ध्यान इस तरह के केशों की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि ऐसे निम्न कर्मचारी हैं, जिन को बिना किसी दोष के फंसा लिया जाता है, लांछित किया जाता है, इस प्रकार के चक्करों में फंसा दिया जाता है, उन की रक्षा की जाये।

रेलवे में अनेक प्रकार का भ्रष्टाचार व्याप्त है। किराये की चोरी वहां होती है और इस को रोकने का आप की तरफ से समुचित प्रबन्ध होना चाहिये। जिन रेल कर्मचारियों का इस में हाथ होता है, उन के खिलाफ सख्त कार्रवाई होनी चाहिये। रेल कर्मचारियों में यह जो दोष है यह किस प्रकार कम हो सकता है इस ओर माननीय मंत्री जी का ध्यान जाना चाहिये। रेलों को इस मामले में एक मिसाल कायम करनी चाहिये। लेकिन ताज्जुब की बात तो यह है कि जो लोग रक्षा करने के लिये नियुक्त किये जाते हैं वे ही भक्षक बन जाते हैं। कई प्रकार की पुलिस वहां पर है। भ्रष्टाचार को रोकने के लिये प्रोटेक्शन पुलिस है, इंटैलिजेंस पुलिस है, विजिलेंस पुलिस है, एंटी-कोरप्शन पुलिस है। लेकिन यह सब कुछ होने के बावजूद भी रेलों पर यात्रियों की सुरक्षा नहीं हो पाती है। इस सब प्रकार की पुलिस के होने के बावजूद भी माल की चोरी होती है, कोयले की चोरी होती है और इन को रोका नहीं जाता है। रोकने की बात तो दूर रिश्त के रूप में भ्रष्टाचार बढ़ता ही जा रहा है। भ्रष्टाचार को रोकने की ओर विशेष रूप से ध्यान दिये जाने की जरूरत है। इन समस्याओं पर गम्भीरता से विचार करना चाहिये। इस के लिए आपको कोई प्रभावकारी तरीके काम में लाने होंगे। आपको अपनी नीति में सुधार करना होगा और जो कर्मचारी भ्रष्टाचार करते हैं उन को कोर्ट के सामने आप को लाना होगा।

रेलवे की अपनी कोर्ट्स हैं। वे भी ऐसा प्रतीत होता है कि इन बातों से ऊपर नहीं है। मैं किसी पर कोई लांछन लगाना नहीं चाहता हूँ। लेकिन इस तरह का भ्रष्टाचार वहां है जरूर। उन के द्वारा भी यह सामाजिक दोष रुकता नजर नहीं आता।

अत्यन्त विशाल तथा सुन्दर सुन्दर स्टेशन बनाये जा रहे हैं। अधिक से अधिक रोशनी का वहां प्रबन्ध किया जा रहा है। बड़े बड़े प्लेटफार्म बनाये जा रहे हैं। बड़ा फैलाव वहां नज़र आता है। अभी मेरे साथी श्री कृष्णदेव जी ने कहा है बड़े सुन्दर सुन्दर स्टेशनों की आवश्यकता आज हमें नहीं है बल्कि आवश्यकता इस बात की है कि यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधाएं पहुंचाई जायें, उन के प्रति जो हमारा प्राथमिक कर्तव्य है, उस को निभाया जाये। मैं यह भी समझता हूँ कि जो ब्रांच लाइन्स के स्टेशन हैं उन के प्रति एक प्रकार की उदासीनता बरती जा रही है और वहां पर किसी भी प्रकार की सुख सुविधाओं का प्रबन्ध नहीं किया जाता है। यही नहीं ब्रांच लाइनों पर जो क्वार्टर हैं कर्मचारियों के, चतुर्थ श्रेणी के या तृतीय श्रेणी के वे भी आज से ५०-५० या ६०-६० साल पहले के बने हुए हैं। उन में कोई सुधार नहीं किया गया है, बिजली नहीं है, पंखा नहीं है, दूसरी सहूलियतें नहीं हैं। ब्रांच लाइनों के जो प्लेटफार्म हैं उन पर पीने के पानी तक का प्रबन्ध नहीं किया जाता है। अगर कहीं पर पीने के पानी पिलाने वाला आदमी रखा भी जाता है तो वह दूसरे काम करता रहता है, पानी पिलाने का काम नहीं करता है। ये सब चीजें हैं जिन की ओर आप का ध्यान जाना चाहिये। कम से कम वहां पर हाथ का पम्प लगाने का प्रबन्ध तो आप कर ही सकते हैं। मैं एक स्टेशन का

नाम बतलाता हूँ जोकि मेरे निर्वाचन क्षेत्र में तो नहीं लेकिन माननीय कुंवर सुरेन्द्र पाल सिंह जी के निर्वाचन क्षेत्र में है और जिस का नाम गुलाबटी है और वहां पर पीने के पानी के लिये न हाथ का पम्प है, न कोई नल है। आप वहां पर हाथ के पम्प को तो लगा सकते हैं ताकि लोगों को सुविधा हो। मैं आशा करता हूँ इन सब बातों की ओर आप ध्यान देंगे। इस प्रकार अन्य छोटे छोटे स्टेशनों पर भी सुविधाएँ दी जायेंगी। तीसरे दर्जे के किराये में वृद्धि का प्रश्न भी सदन के सामने है। जिस तरह से आज रेलवे की आमदनी बढ़ रही है, उस को देखते हुए किराया बढ़ाने की कोई विशेष आवश्यकता नहीं थी। आम आमदनी की शोचनीय आर्थिक स्थिति को यदि देखा जाय तो भी किराया बढ़ाना उचित प्रतीत नहीं होता है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि तीसरे दर्जे के किराये में वृद्धि नहीं होनी चाहिये। विशेषकर जो तीसरे दर्जे के यात्री हैं उन की सुख-सुविधा के लिये खास प्रबंध करना चाहिये। आज भी रेलों में भीड़ कम नहीं हो रही है।

पन्द्रह वर्षों के प्रयत्न के बावजूद भी तीसरे दर्जे के अन्दर बहुत भीड़ होती है। उस के लिये जहां यह आवश्यक है कि लम्बे सफर के लिये जनता ट्रेन्स जारी की जायें, वहां जरूरत इस बात की भी है कि जो बीच की लाइनें हैं उन में भी ज्यादा गाड़ियां चलाई जाये और ट्रेनों में जोड़ने के लिये तीसरे दर्जे के कोच बढ़ाये जायें।

मैं एक विशेष बात कहना चाहता हूँ। हमारे देश के अन्दर एक प्रथा है सिर पर पाखाना ढोने की लानत की। इस की जांच कमेटी के सिलसिले में मैं सारे देश में गया था। इस सम्बन्ध में एक रिपोर्ट सरकार के सामने है यही नहीं कि देश में दूसरी जगहों पर ऐसी कुप्रथा है, बल्कि रेलवे में भी है जोकि सारे देश में फैली हुई है। रेलवे कालोनीज में भी यह कुप्रथा फैली हुई है। रेलवे प्लेटफार्म तथा स्टेशनों की दशा सफाई के लिहाज से बहुत खराब है। वहां पर स्वच्छता का कोई प्रबन्ध नहीं है। जहां तक सिर पर पाखाना ढोने का ताल्लुक है, मैं समझता हूँ कि रेलवे कालोनीज में भी ड्राई लैट्रिन्स की हालत बहुत खराब है, बहुत बदतर है। वहां पर यही बात नहीं, बल्कि सिर पर पाखाना ढोना भी विद्यमान है। मैं ने स्वयं भी देखा है लोग टिन के डब्बों में पाखाना उठा कर और सिर पर ढो कर ले जाते हैं। इस सम्बन्ध में तीसरी पंचवर्षीय योजना में समाविष्ट भी है, कि इस लानत को जल्दी से खत्म किया जाय।

वैसे कहा जाता है कि देश में समाजवादी व्यवस्था है, समाजवादी निज्जाम है, डिमाक्रेटिक सेट अप है। लेकिन यह बात कहां तक न्यायसंगत है कि जो समाज में नीचे की तह में पड़े हुए इन्सान हैं, जिन पर आज भी सामाजिक बाधाओं का बहुत बोझ है, भंगी आदि, उन की ओर कोई विशेष ध्यान नहीं दिया जाता है। मैं कहना चाहता हूँ कि कम से कम रेलवे में भंगियों को शिक्षा दिलाने के मामले में, उन्हें साफ और सुन्दर बनाने के मामले में, उन के रहन सहन को इम्प्रूव करने के मामले में, खास तौर से ड्राई लैट्रिन्स को वेट लैट्रिन्स बनाने के सम्बन्ध में, रेलवे विभाग को जरूर ध्यान देना चाहिये। ताकि उन लोगों को अपने हाथों से यह गन्दा काम न करना पड़े। सब से उचित और दयानत-दारी की बात यह है कि इधर ध्यान जाना चाहिये जहां डिमाक्रेटिक प्रशासन की सफलता और गरीबों को ऊपर उठाने की बात कभी पूर्ण नहीं हो सकती जब तक गरीबी हमारे समाजवादी देश में विद्यमान है और उस का हल नहीं है। खास तौर से रेलवे कालोनीज में जब इस तरह के लैट्रिन्स में सुधार होना चाहिये। रेलवे प्रशासन के जब इस देश के पास अपना सारा प्रबन्ध है, अपना शासन है तो जो बातें आम लोगों की जिन्दगी के लिये बहुत आवश्यक हैं उन पर गौर होना चाहिये। इस सुधार में तीव्रता आनी चाहिये।

[श्री बाल्मीकी]

अन्त में मैं इस ओर आप का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि मेरा जो क्षेत्र है वह यहाँ से बहुत करीब है। अगर आप ओखला पर खड़े हों तो मेरा क्षेत्र जिला बुलन्दशहर तथा सामने खुर्जा दिखलाई देता है। उस की ओर आप को ध्यान देना चाहिये। कि वहाँ रेलवे लाइन बिछवा के यमुना का जो खादर है, खास तौर से उस के पिछड़ेपन को दूर करने की ओर आप का ध्यान जाना चाहिये। दिल्ली हापुड़ तथा खुर्जा की जो लाइन है उस को कम से कम डबल करने का प्रयत्न किया जाय। यही नहीं इस जिले में और भी रेलवे का विस्तार हो सकता है। मेरा जिला दिल्ली से लगा हुआ है, वहाँ रेल का विस्तार हो सकता है। एक बात मैं अनूपशहर की कहता हूँ। सन् १९१४ और १९१७ के बीच में अनूपशहर बुलन्दशहर लाइन का सर्वे भी हुआ था। इस ओर फिर ध्यान देने की जरूरत है। ओखला के नजदीक यमुना पर रेल का पुल बन रहा है। इस पुल के बनने से हमारे जिले में आशा का संचार हुआ है उस से भी मेरे जिले के लोगों की तकलीफ समाप्त हो जायेगी और आने जाने की सुविधा उन लोगों के लिये हो जायेगी। इस पुल से सिकन्दराबाद तक एक सड़क बन सकती है और इस प्रकार ४५ मील का रास्ता बेवजल ३३ मील रह जाता है। ओखला रेलवे पुल से सड़कों के द्वारा सिकन्दराबाद और बुलन्दशहर को मिलाया जा सकता है। इस से रेलवे का भी कोई नुकसान नहीं होता है, बल्कि कुछ फायदा ही है और मेरे निर्वाचन-क्षेत्र को और मेरे जिले को भी कुछ सुविधा मिलेगी।

श्री बेरवा (कोटा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके द्वारा रेलवे मंत्री जी से एक निवेदन करना चाहता हूँ कि किराया जो बढ़ाया जा रहा है वह तो बढ़ ही जायेगा लेकिन हमारी गरीब जनता के पैसे का सदुपयोग होना चाहिये। हर साल रेलवे वार्षिकोत्सव मनाया जाता है जिस के अन्दर लाखों रुपये खर्च किये जाते हैं। अभी १४, १५ तारीख को कोटा में रेलवे का वार्षिकोत्सव मनाया गया जिस के ऊपर कम से कम ४० या ५० हजार रुपये खर्च किये गये। मैं कहना चाहता हूँ कि हमारे इस पैसे का सदुपयोग होना चाहिये था। मैं आप से यह कहना चाहूँगा कि हमारे कोटा बूंदी क्षेत्र में लाखेरी एक स्टेशन है। लाखेरी शहर में यात्रियों की बड़ी भीड़ रहती है। लाखेरी शहर रेलवे लाइन के इस ओर है और लाखेरी स्टेशन रेलवे लाइन के दूसरी ओर है। लाखेरी से हर रोज कम से कम हजारों रुपये के सीमेन्ट के बैग्स जाते हैं। हजारों क्या लाखों रुपये कहना चाहिये और उससे लाखों रुपये की इनकम रेलवे डिपार्टमेंट की होती है। वहाँ यात्रियों को अपने सिर पर सामान रखकर डब्बों के नीचे से निकलने में बड़ी मुश्किल होती है। अगर लाखेरी स्टेशन की तीन महीने की कमाई लगा कर वहाँ एक ओवरब्रिज बनाया जाय तो इस से सारे शहर वालों को बड़ी आसानी हो सकती है। हमारे श्री लाल-बहादुर शास्त्री जी ने वहाँ पर पब्लिक को आश्वासन दिया था कि वे वहाँ पर ओवरब्रिज बहुत जल्दी बनवा देंगे लेकिन मेरी समझ में नहीं आता कि वह ओवरब्रिज किन कागजों के अन्दर छिपा पड़ा हुआ है। हर साल लाइनें एक्स्टेंड होती हैं। हर एक प्राविस के शहरों के कोई न कोई अफसर वहाँ रहने के लिये मंजबूर हो जाते हैं। चूँकि जनता वहाँ पर नहीं ठहरती है इस लिये वहाँ पर एक रात और आधा दिन खराब हो जाता है। इस लिये वहाँ पर जनता के ठहरने का कोई न कोई प्रबन्ध होना चाहिये।

इसी तरह से हमारे कोटा स्टेशन पर आफिसर्स के बड़े बंगले बने हुए हैं। वहाँ एक नाला बना हुआ है। उस में कोटा स्टेशन के बंगलों के सेफ्टी टैंक्स के नाले मिला दिये गये हैं। जब सारी गन्दगी उसमें सड़ती है तो सारे शहर में बदबू फैलती है। हमारे रेलवे मंत्री महोदय को इस ओर ध्यान देना चाहिये।

हमारे कोटा के अन्दर बड़ी बड़ी फैक्ट्रियां हैं, बड़े बड़े कारखाने हैं जहाँ रेल के डब्बे बनाये जाते हैं। न वहाँ पर कोई बड़ा पोस्ट आफिस है और न कोई तार आफिस ही है। कुछ भी नहीं है। इस लिये वहाँ पर पोस्ट आफिस बनाने की बहुत जरूरत है।

कोटा इतना बड़ा एरिया है जहां पर २० या २५ हजार आदमी रहते हैं। उनके लड़कों के पढ़ने के लिये पास में कोई हाई स्कूल नहीं है। वे लोग पटरियां लांघ कर आते हैं। और शहर में जाते हैं वहां अक्सर लड़कों के साथ ऐक्सिडेंट्स भी हो जाते हैं। इस लिये वहां कोटा रंगपुर रोड पर ओवरब्रिज बनाने की बहुत जरूरत है।

कोटा भोपाल रेलवे का सर्वे हुए आज कई साल हो गये, वहां पर मिट्टी भी पड़ी हुई है, लेकिन कोटा भोपाल लाइन बनाने का कोई विचार अब तक नहीं है और न उसके कागज निकाले जाते हैं। उधर के लोगों को चित्तौड़गढ़ जाने के लिये साढ़े तीन सौ मील जाना पड़ता है। अगर इस रेलवे के जरिये से जायें तो सिर्फ डेढ़ सौ मील जाना पड़ता है। इस लिये उनको बड़ी असुविधा रहती है। इसकी ओर ध्यान देने की आवश्यकता है।

हमारे यहां कोटा से आगरे तक के खाली ड्रम्स और एम्प्टी सीमेन्ट की बोरियां बम्बई में आक्सन होने के लिये जाती हैं। और वहां पर चार चार और छः छः आने में नीलाम हो जाती हैं। क्यों न उनको डिबीजनवाइज नीलाम किया जाय ताकि गवर्नमेंट को भी फ़ायदा हो और जनता को भी हो।

आज बम्बई से हर एक आफिसर्स की यूनिफार्म बन कर आती है। यहां पर आने के बाद किसी की आस्तीन छः इंच लम्बी हो जाती है और किसी की तीन इंच छोटी हो जाती है। किसी का कोट छः इंच लम्बा हो जाता है और किसी का ९ इंच छोटा हो जाता है। उनको ही पहन कर सब को दूसरे लोगों के सामने जाना पड़ता है। वे लोग मजाक उड़ाते हैं कि हमारी गवर्नमेंट की दी हुई यूनिफार्म हैं, हम क्या करें। उनको ४ या ६ रु० देकर उनको फिर से ठीक करवाना होता है।

इसी तरह से जो लोग कोटा से दिल्ली तक आते हैं और दिल्ली से कोटा तक जाते हैं रेल से, हर एक स्टेशन पर पानी का आदमी होता है। लेकिन थर्ड क्लास के डब्बे प्लेटफार्म से बाहर जा कर खड़े किये जाते हैं। वहां से अगर कोई यात्री पानी पीने के लिये स्टेशन पर आये तो उसी बीच में सीटी हो जाती है और उस बेचारे को प्यास ही वापस जाना पड़ता है। इस तरफ रेलवे विभाग का ध्यान नहीं जाता है। यदि वह एक जगह पर स्थिर रह कर प्लेटफार्म पर घूमें और दो एक और जगहों पर उनका इन्तजाम कर दिया जाय तो यात्रियों को ज्यादा भागना नहीं पड़ेगा। यदि इस सम्बन्ध में कुछ इन्तजाम रेलवे की तरफ से हो जाय तो इस से यात्रियों को बड़ी सुविधा हो जायेगी। बहुत जगहों पर पानी की व्यवस्था भी होती है, कोटा प्लेटफार्म इतना बड़ा है कि वहां पर तीन नल हैं। लेकिन उनमें से एक भी ठीक काम नहीं करता है। न मालूम वह क्यों बन्द पड़ा रहता है। उसको भी दुस्त कराना बहुत जरूरी है।

बड़े बड़े ज़ोन बना दिए गए हैं जैसे कोटा बीना, कोटा शामगढ़, कोटा माधोपुर। इन में लाखों रुपए का काम होता है जिसको बड़े बड़े ठेकेदार ले लेते हैं और छोटे ठेकेदार मुंह ताकते रह जाते हैं। जो लाखों के काम होते हैं वह ६०-६५ पर सेंट एबव पर होते हैं और जो छोटे काम हैं वह ३० पर सेंट और बीस पर सेंट बिलों पर होते हैं। इस लिये हमारी गवर्नमेंट का अगर दस लाख का काम हो तो उसमें उनको दुगने का नुकसान होता है।

श्री बाकलीवाल (दुर्ग) : अध्यक्ष महोदय, थोड़ी देर पहले आपने मेरा नाम पुकारा था, और मैं गौर हाजिर था। फिर भी मेरी प्रार्थना पर आपने मुझे पुनः समय दिया इसने लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

[श्री बाल्मीकी]

मैं आपका और सदन का ज्यादा समय न लेकर भ्रष्टाचार के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। अपने देश में अब भ्रष्टाचार भ्रष्टाचार नहीं रह गया है, वह तो एक प्रथा सी हो गयी है और इस भ्रष्टाचार को रोकना किसी एक विभाग के हाथ की बात नहीं है। अगर रेलवे विभाग उसको दूर करने की कोशिश करेगा तो मामला पुलिस के हाथ में जाएगा। अगर पुलिस कुछ नहीं करेगी तो मामला ठप्प हो जाएगा। मुझे मालूम है कि भिलाई नगर में एक सज्जन बोगस टिकट बेचते थे। वहाँ के एक कार्यकर्ता ने इसकी रिपोर्ट की और उनको रंगे हाथों पकड़ा दिया, लेकिन उसके बाद पुलिस ने उल्टा उस कार्यकर्ता पर ही मुकदमा चलाने की कोशिश की। मेरा भी उसमें हाथ था। मैंने कलेक्टर को कहा और निशानी लगाकर नोट दिए गये। पुलिस वाले ने बाहर फेंक दिए और उसपर कुछ नहीं हुआ और उस कार्यकर्ता को आज भी तंग किया जा रहा है। तो भ्रष्टाचार की ऐसी कथाएँ हैं। जब तक हमारे पास काफी बैगन्स नहीं होंगे तब तक व्यापारियों को पैसा देना ही पड़ेगा।

कहाँ तक कहा जाए। बहुत सी चीजें हैं। भ्रष्टाचार कहीं नहीं होता। आज कल रेलवे डिपार्टमेंट ने डाइनिंग कार लगाए हैं। इसमें पहले कांटेक्टर थे अब इसको रेलवे मैनेज करता है लेकिन अब पहले से मैटीरियल खराब मिलता है और पैसा उतना ही लगता है। और ठीक से काम नहीं होता वहाँ भी भ्रष्टाचार है। यह भ्रष्टाचार की बात तो हमारे देश में बहुत ज्यादा बढ़ गयी है और इसके बारे में चाहे जितना कहा जाए किसी प्रकार कम नहीं होता। कहना अरुण्य रोदन ही रहता है।

अब मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातें आपके मारफत रेलवे डिपार्टमेंट के सामने रखना चाहता हूँ।

मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ वहाँ भिलाई कारखाना लगने से पहले बहुत धान पैदा होता था और आज भी होता है। उस एरिया में साउथ ईस्टर्न रेलवे की मेन लाइन को छोड़ कर कहीं भी कोई रेलवे लाइन नहीं है। उसका नतीजा यह होता है कि सरकार ने जो रेट बांधे हैं धान के वह किसानों को नहीं मिलते और कम दाम पर बेचना पड़ता है। तो मेरी एक प्रार्थना है कि एक लाइन रायपुर से जबलपुर सिमगा विमतरा होते हुए कर दी जाए इसका सर्वे भी हो चुका है। अगर यह लाइन बना दी जाए तो उस एरिया के अनाज पैदा करने वालों को सहूलियत हो सकती है और किसानों को अपनी पैदावार का उचित दाम मिल सकता है।

इसके सिवा जबसे उस क्षेत्र में भिलाई का कारखाना बना है तो उसकी वजह से बहुत सी आवश्यकताएँ बढ़ गयी हैं। दुर्ग, भिलाई और रायपुर ये तीन भिलाई के कारखाने की वजह से महत्वपूर्ण हो गए हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि रेलवे विभाग पूरे देश में जगह जगह उन्नति कर रहा है। स्टेशनों की वृद्धि कर रहा है। दुर्ग में भी प्लेटफार्म बना है, भिलाई नगर बना है, और रायपुर में भी सब कुछ हुआ है। प्लेटफार्म तो बन गए हैं लेकिन उनके ऊपर शौड नहीं हैं और ओवर ब्रिज भी नहीं है जिससे कि पैसिंजर एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म को जा सकें। जाने कितने स्थानों में जहाँ आवश्यकता नहीं वहाँ चीजें बनती हैं। तो किसको देना चाहिये और किसको नहीं देना चाहिए यह देखने की जरूरत है।

दुर्ग में प्लेटफार्म पर शौड न होने से नतीजा यह होता है कि जो माल आता है वह भीगता रहता है और लाखों रुपए का नुकसान व्यापारियों को होता है। इसके सिवा पैसिंजर पानी में भीगते खड़े रहते हैं। यही हाल रायपुर और भिलाई का है। कभी सुनते हैं कि भिलाई पहले डेवेलप होगा, कभी सुनते हैं दुर्ग पहले डेवेलप होगा। कोई पहले डेवेलप हो लेकिन दोनों के प्लेटफार्म के ऊपर छत लगाना बहुत आवश्यक है नहीं तो स्थिति गम्भीरतर होती चली जाएगी।

इसके सिवा कोरवा में डालटनगंज और करंजी तक रेलवे बढ़ा दी जाए तो जो सेंट्रल इंडिया के कोल फील्ड हैं उनको कनेक्ट किया जा सकता है।

सतपुड़ा रेंज और धमतरी इन दोनों के बीच नैरो गेज लाइन है। ये घाटे में चलती है। इसके मेनटिनेंस पर बहुत खर्चा होता है और जो आमदनी होती है उसके बावजूद उसमें घाटा रहता है। उसको बड़ी लाइन कर दिया जाये तो घाटा भी बच सकता और उससे घांन के एरिये को भी फायदा हो सकता है। मालूम नहीं क्यों घाटा सहा जा रहा है। मुझे मालूम हुआ है कि सन् १९४५-४६ से इसकी हालत खराब है और सन् १९५२ में तो धमतरी रायपुर लाइन से ३,६०,३९५ रुपये का घाटा हुआ था। इसी तरह से सतपुड़ा रेंज लाइन को सन् १९५२ में ७०,८७,८४९ रुपये का घाटा हुआ। यह गवर्नमेंट का फिगर है। इतना घाटा सहते हुये भी उस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने में कौनसी दिक्कत है यह मेरी समझ में नहीं आता।

इसी तरह से इसके अलावा अगर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदल कर जगदलपुर तक ले जाया जाये तो इसका उपयोग बलाडीला में हो सकता है जहां लोहे की खदान चालू की जा रही है और जहां से जापान को हम आयरन और सप्लाइ कर रहे हैं।

एक लाइन है कोरवा से चांपा तक। अगर उस को बिलासपुर से कोरवा तक कर दिया जाय तो कटनी लाइन से जाने वाले लोगों को सहूलियत होगी।

दूसरी बात यह है कि हमारे यहां अभी साउथ ईस्टर्न रेलवे की जितनी ट्रेनें चल रही हैं उन में लोकल ट्रेन एक भी नहीं है। और जो ट्रेनें हैं वे उतनी ही हैं बड़ी नहीं हैं। एक एक्सप्रेस ट्रेन बड़ी है। उसमें अगर (डोंगरगढ़) से राय गढ़ तक और बिलासपुर से भोपाल जो सीधी इस तरफ से जाती है उसको रायपुर से कर दी जाय तो ज्यादा सुभीता होगा राजधानी को जाने के लिये ये बहुत सी बातें मैं आप के सामने रखना चाहता था।

इस के अलावा मेरी एक प्रार्थना है। साउथ ईस्टर्न रेलवे में जहां तक सरविसेज का सवाल है अभी तक यह देखने में आया है कि उस में ज्यादातर बंगाली और दक्षिण भारत के लोग प्रिडामिनेट करते हैं। जिस जीवन में यह गाड़ी चलती है उस जीवन के लोगों को सरविस में मुश्किल से स्थान मिल पाता है। मेरी प्रार्थना है कि जो सिलेक्शन किया जाय वह इन स्थानों में भी किया जाय ताकि लोगों के मन में जो यह खयाल उठता है कि प्रान्तीयता बरती जा रही है वह खयाल दूर हो जाय। ऐसा करने से सहूलियत होगी।

मेरी मंत्री महोदय से प्रार्थना है कि मैं ने जो मांगें रखी हैं वह बहुत छोटी छोटी मांगें हैं और उन पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाय।

विशेष रूप से मैं कहना चाहूंगा कि भिलाई का कारखाना स्थापित हो जाने से उस स्थान का महत्व बहुत अधिक बढ़ गया है और काफी लोगों की आमद रफ्त रहती है इसलिये मेरी अपील है कि दुर्ग, भिलाई, रायपुर और राजनंदगांव के लिये स्टेशनों को ठीक से सुधारा जाय। ऐसा होने से वहां के लोगों को सहूलियत होगी। मैं अब सदन का और अधिक समय नहीं लेना चाहता। मेरी इतनी ही मांगें हैं और अगर वे पूरी हो जायें तो मंत्री महोदय की बड़ी कृपा होगी।

श्री ब्रजबिहारी मेहरोत्रा (विल्हौर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप का बहुत आभाषी हूँ कि आप ने मुझे बोलने का अवसर दिया। रेलवे के जनरल बजट पर जिस समय विचार हो रहा था तब मुझे बोलने का अवसर नहीं मिल पाया था। इस मौके पर यदि मैं कुछ जनरल बातें कहूँ तो आप मुझे इसके लिए क्षमा करें।

मैं रेल मंत्रालय का ध्यान खास तौर से आज रेलों में जो भीड़ भाड़ होती है उस की तरफ दिलाना चाहता हूँ। मैं इस बात को मानता हूँ कि थर्ड क्लास के पैसेजर्स को कुछ सुविधायें मिली हैं।

[श्री ब्रजबिहारी मेहरोत्रा]

उन की सीटें चौड़ी की गई हैं और पंखे आदि भी उन में लगाये गये हैं। लेकिन रेलों में भोड़भाड़ की समस्या अभी तक हल नहीं हो पायी है। इस के कारण काफी लोग बगैर टिकट भी यात्रा करते हैं। मैं समझता हूँ कि यदि बिना टिकट के सफर को रोकने की ओर रेलवे मंत्रालय ध्यान दे तो करोड़ों रुपये का जो घाटे का बजट है वह घाटा पूरा हो सकता है।

कानपुर की बात मैं जानता हूँ। कानपुर में जितनी भी गाड़ियां आती हैं शायद ही उनमें से कोई गाड़ी ऐसी हो जो कि कानपुर शहर में आने के पहले शहर से २, २ या ३, ३ मील पहले जंजीर खींच कर रोक न ली जाती हो। वहां पर एक दो नहीं बल्कि सैकड़ों की तादाद में रोजाना बगैर टिकट यात्रा करने वाले मुसाफिर उतर जाते हैं। इस के कारण रेलवेज को काफी घाटा होता है और घाटे के कारण ही रेलवे को टिकट भाड़ा बढ़ाने की जरूरत पड़ी है, और माल भाड़े में वृद्धि करनी पड़ी है। थर्ड क्लास का किराया दस प्रतिशत बढ़ाने की बात कही गई है। जैसाकि हमारे पूर्व वक्ताओं ने भी कहा यह जंजीर जो आजकल खींची जाती है यह बहुत जगहों पर रेलवे अधिकारियों के इशारे पर ही खींची जाती है। जंजीर खींचने की विद्यार्थियों में तो एक प्रथा सी हो गई है और होता यह है कि एक विद्यार्थी पास के स्टेशन से गाड़ी में चलता है और अपने गांव के सामने आ कर जंजीर खींच लेता है और गाड़ी रोक लेता है और उस गांव के सारे के सारे विद्यार्थी गाड़ी पर चढ़ जाते हैं और शाम को लौटने वाली गाड़ी पर से इसी तरह उतर आते हैं। बगैर टिकट चलने की एक प्रथा सी लोगों में हो गई है और वह टिकट लेना बेकार समझते हैं। लोग ऐसा समझने लगे हैं कि अब तो जनता की सरकार है, यह तो राष्ट्रीय रेल है इसलिये शायद सफर करने के लिये उनपर पैसा लगना ही नहीं चाहिये।

मैं कानपुर शहर की अब दूसरी कठिनाइयों की ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। जिस समय श्री लाल बहादुर शास्त्री रेलवे मंत्री थे तो उन्होंने कानपुर में जा कर स्वयं इस को देखा था कि कानपुर शहर में जो रेलवे लाइनें गुजरती हैं उनमें कितनी देर तक रेल का फाटक बंद रहता है और दोनों तरफ से तमाम ट्रैफिक जाम हो जाता है। माल रोड पर इलेक्ट्रिसिटी हाउस के सामने एक रेलवे क्रीसिंग है। वहां पर बाज बाज दफा तो हालत यह हो जाती है कि २०, २० मिनट और आध आध घंटे तक सवारियां रुकी रहती हैं और दोनों तरफ की ट्रैफिक जाम हो जाती है। फाटक खुल जाने के बावजूद भी ट्रैफिक क्लियर नहीं होती है और कभी कभी वहां पर स्पेशल पुलिस आ कर उन को कंट्रोल करती है जब तक गाड़ियां और सवारियां निकल पाती हैं। वहां पर ओवरब्रिज बनाना बहुत आवश्यक है।

इसी तरह से माल रोड पर मेरे कम्पनी के सामने एक दूसरा रेलवे क्रीसिंग है और वहां भी यही हालत होती है। वहां पर ओवरब्रिज बनाने का आश्वासन श्री लाल बहादुर शास्त्री ने दिया था लेकिन अभी तक वह नहीं बना है। मैं चाहता हूँ कि वहां पर भी एक ओवरब्रिज बनाया जाय। इसी तरह से चाहता हूँ पनकी रेलवे स्टेशन के पास भी ओवरब्रिज बनाने की बात थी। उसके लिये भी दोनों भूतपूर्व मंत्रियों अर्थात् श्री जगजीवन राम और श्री लाल बहादुर शास्त्री ने आश्वासन दिया हुआ है लेकिन वह भी अभी तक नहीं बना है।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान कानपुर के जुही यार्ड पर ओवरब्रिज बनाने की तरफ दिलाना चाहता हूँ जोकि कानपुर के गोविंदनगर के इलाके को कानपुर शहर से मिलाता है। यहां पर ओवरब्रिज न होने से आये दिन ऐक्सीडेंट्स होते रहते हैं और लोग कहते रहते हैं। इसकी मांग बहुत दिनोंसे चली आ रही है यहां पर ऐसा ब्रिज बने जिसमें कि सवारियां आसानी से आ जा सकें। गोविंदनगर में इंडस्ट्रियल स्टेट है और लोगों को मजबूर होकर अपनी आजीविका कमाने के लिये गोविंदनगर की तरफ जाना

पड़ता है। गोविंदनगर के अलावा इस पार भी इंडस्ट्रियल स्टेट है इस कारण दोनों तरफ से बहुत आमदरफ्त रहती है। इसलिए यह बहुत जरूरी है कि जूही यार्ड पर गोविंदनगर तक एक पुल बनाया जाय ताकि लोगों को आने जाने में आसानी हो सके और आये दिन जो दुर्घटनायें होती हैं वह भी न हों।

मैं मंत्री महोदय का ध्यान सेंट्रल रेलवे के उन स्टेशनों की तरफ दिलाना चाहता हूँ जिनके कि पास से बिजली की लाइन गुजरी है। यदि उन स्टेशनों को इलेक्ट्रिफाई कर दिया जाय तो यात्रियों को बड़ी सुविधा होगी। इसी तरह से रेलवे स्टेशन के कर्मचारियों के क्वार्टर्स को अगर इलेक्ट्रिफाई कर दिया जाय तो बिजली के अभाव में उन को जो दिक्कत होती है वह दूर हो जायगी। बरसात के दिनों में कर्मचारियों को कोड़े मकौड़ों के कारण जो परेशानी उठानी पड़ती है वह भी बिजली लगने से दूर हो जायगी। मैं समझता हूँ कि हिन्दुस्तान के बहुत कम ऐसे बिजली के प्रतिष्ठान हैं जोकि उस रेट पर बिजली देते हैं जिस रेट पर कि कानपुर में बिजली सुलभ की जाती है। इसलिये बहुत आसानी से रेलवे मंत्रालय वहां पर बिजली की व्यवस्था कर के उन लोगों की कठिनाई को दूर कर सकते हैं और उन स्टेशनों को बिजली से शीशन कर सकता है।

सेंट्रल रेलवे के कुछ ऐसे स्टेशन्स हैं जहां पर कि प्लेटफार्म्स नहीं हैं और मुसाफिरों को गाड़ी से तीन तीन पटरी नीचे उतरना पड़ता है और जिसके कारण स्त्रियों और बच्चों को विशेष रूप से बड़ी कठिनाई होती है। खास तौर पर कानपुर-आंसी लाइन पर मलासा स्टेशन और कानपुर-बांदा लाइन पर पतारा स्टेशन यह दो स्टेशन्स ऐसे हैं जहां कि बड़ी संख्या में यात्री उतरते और चढ़ते हैं और वहां पर प्लेटफार्म्स नीचे होने की वजह से उन को बड़ी कठिनाई होती है। उन पर ऊंचे प्लेटफार्म्स बनने चाहियें।

कानपुर एक बड़ा जंक्शन स्टेशन होने के नाते बहुत सी रेलें यहां आती जाती हैं और चूंकि वहां गंगानदी पर एक ही पुल है और उस के कारण गाड़ियां अक्सर लेट हो जाती हैं। रेलवे का पुल वह बहुत पुराना हो चुका है। वह ५०-६० वर्ष पुराना हो चुका है और आज कानपुर में जैसी आमदरफ्त है उस को देखते हुए एक पुल वहां के लिए बिल्कुल नाकाफी है। मेरा सुझाव यह है कि कानपुर के कंजेशन को दूर करने के लिये गंगा पर दो पुल और बनने चाहियें। एक पुल तो उन्नाव से फतेहपुर की तरफ जाने के लिए जाजमऊ के सामने बने। इस के बनने से फतेहपुर और इलाहाबाद जाने वाली सवारियों को सुविधा हो जायेगी। दूसरा पुल कानपुर में उस तरफ बनना चाहिये जहां कि बिठूर आबाद है। बिठूर एक टर्मिनल स्टेशन है। वह एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थान भी है जहां पर कि काफी तादाद में यात्री आते रहते हैं। यह पुल जोकि बिठूर के पास बने इस को माधोगंज बालामऊ और सीतापुर तक रेल बिछा कर मिला दिया जाय। इस तरह से आगरा और फर्रुखाबाद की तरफ जाने वाली सवारियों को कानपुर नहीं आना पड़ेगा।

कानपुर और लखनऊ के बीच में चूंकि आमदरफ्त बहुत अधिक है इसलिए वहां बिजली की गाड़ियां चलने से यात्रियों को बहुत सुविधा होगी। लेकिन जब तक बिजली की लाइन वहां न बने डीजल की गाड़ियां चलाने की व्यवस्था होनी चाहिये जो हर १५ मिनट पर चले। पहले बिठूर में सूबेदार की रेल थी और वह चला करती थी। अब वह रेल बन्द कर दी गई है। अब वहां पर केवल डीजल की रेल चलती है। वहां पर गुड्स की बुकिंग का कोई इंतजाम नहीं है। चूंकि वहां पर डीजल गाड़ी चलती है इसलिये गुड्स की बुकिंग नहीं होती है। मैं चाहता हूँ कि कम से कम कानपुर से बिठूर के लिए एक ट्रेन चलने लगे ताकि गुड्स की भी बुकिंग हो सके और उस के अभाव में रेलवे को जो घाटा होता है वह पूरा हो सके।

[श्री ब्रजबिहारी मेहरोत्रा]

कानपुर से छोटी लाइन की भी कई ट्रेनें गुजरती हैं। छोटी लाइन जो कानपुर से फर्रुखाबाद को जाती है उस पर दो बड़े प्रसिद्ध स्टेशंस पड़ते हैं, एक मंघना और दूसरा विल्हौर। यहां पर पहले एक्सप्रेस ट्रेन ठहरा करती थी लेकिन अब वह इन दोनों स्थानों पर नहीं रुकती है। मैं चाहता हूं कि इन दोनों स्टेशनों पर एक्सप्रेस ट्रेन पहले की भांति ठहरा करें। माननीय रेल मंत्री कृपया इस की व्यवस्था करने के लिये शीघ्र आदेश देंगे।

रेलों में आज सुरक्षा की कमी अनुभव की जा रही है उसकी ओर मैं विशेष रूप से मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूं। आज आये दिन रेलों में डाके पड़ते हैं और चोरियां तथा अन्य वारदातें होती हैं। विशेष कर मैं उन का ध्यान उन छोटी लाइनों की ओर दिलाना चाहूंगा जहां कि गाड़ी की रफ्तार भी धीमी रहती है और दोनों तरफ फैंसिंग वाले तार वगैरह भी नहीं रह गये हैं जिसके कि कारण शरारती और बदमाश लोग गाड़ी को रोक कर यात्रियों को लूट लेते हैं और फिर निकल जाते हैं।

आखिरी चीज जो मैं कहना चाहता हूं वह रेलवे के मुकद्दमात आनरेरी मजिस्ट्रेट्स द्वारा सुनने के सम्बन्ध में है। यह मेरी समझ में नहीं आता कि सारी जगहों पर तो स्टैंडिंग मजिस्ट्रेट काम करते हैं तो फिर रेलवेज का ही काम करने के लिए आनरेरी मजिस्ट्रेट क्यों रखे जाते हैं? जिसका करोड़ों-का बजट है नतीजा इसकी यह होता है कि चूंकि ईमानदार आदमी बहुत कम मिलते हैं इस लिये लोगों को जो न्याय मिलना चाहिये वह न्याय नहीं मिलता है। उनके फैसलों में अक्सर भ्रष्टाचार की गंध भी आती है। रेलवे की सुरक्षा में भी खलल पड़ता है क्योंकि अपराधियों को जैसा दंड मिलना चाहिये उनको नहीं दिया जाता है।

मैं और अधिक न कह कर आशा रखता हूं कि जो सुझाव मैंने सदन के सामने रखे हैं उन पर मंत्री महोदय सहानुभूतिपूर्वक विचार करेंगे और उनको पूरा करने का प्रयास करेंगे।

†श्री यलमंदा रेड्डी (मारकापुर) : मैंने तीन कटौती प्रस्तावों की सूचना दी थी उनमें से एक कोयले के संभरण के बारे में था। आजकल कोयले का बहुत महत्व है। लेकिन रेल मंत्री ने जो वक्तव्य दिया है उसे पढ़ कर दुख होता है। कोयले के संभरण के बारे में मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया है कि किसी भी उपभोक्ता का १९६२-६३ में पिछले वर्ष की अपेक्षा कम कोयला नहीं मिलेगा कुछ को कोयला अधिक मिलेगा। देश में आज सभी और से कोयले की मांग हो रही है। ऐसा प्रतीत होता है कि मंत्री महोदय ने कोयले की कमी के महत्व को नहीं समझा है। रेलवे मंत्रालय का कहना है कि उनकी स्थिति ठीक है लेकिन भारतीय वाणिज्य तथा उद्योग चैम्बर का कहना है कि कोयले लाने वाले वैगनों की संख्या बहुत कम है। खान और ईंधन मंत्रालय का कहना है कि उनकी स्थिति ठीक है क्योंकि उन्हें वैगनों की कमी के कारण अपना उत्पादन कम करना पड़ेगा यही हालत दूसरे इस्पात तथा लौह सयंत्रों की है। वैगनों की असंतोष जनक सप्लाई के बारे में सारे देश में एक प्रकार से आंदोलन सा हुआ था। माननीय मंत्री महोदय ने जो वक्तव्य दिया है वह बड़ा विचित्र सा है। उनको चाहिये था कि वह अपने वक्तव्य में इन सब बातों का स्पष्टीकरण करते। आंध्र प्रदेश में अभी एक सूचना जारी की गई थी कि वहां कोयले की खपत में ४५ प्रतिशत की कटौती की जाय। जनता में असंतोष उत्पन्न हुआ और वहां की सरकार ने इस सूचना का विरोध भी किया। अतः इस आदेश को वापस ले लिया गया। उस राज्य के उद्योग विभाग ने इस आदेश का कारण बतलाते हुए कहा था कि रेलवे के पास वैगनों की कमी है और वे

आवश्यकतानुसार कोयले का संभरण नहीं कर सकते। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या रेलवे प्रशासन ने आंध्र प्रदेश को दिये जाने वाले कोयले के संभरण के लिये वैगनों की संख्या में कमी कर दी है। आंध्र प्रदेश में कोयले की खाने भी हैं। यदि रेलवे वहां से कोयले का वहन नहीं कर सकती तो सड़क परिवहन की सुविधाओं का विस्तार करने के लिये उचित कदम उठाने चाहियें। सरकार को इस पर ध्यान देना चाहिये।

दक्षिण जोन को विभाजित करने के लिये बहुत दिनों से मांग की जा रही है। इस लिये इसके विभाजन की मांग पर विचार करना चाहिये।

पहली तथा दूसरी योजना के दौरान में ७७८.४६ मील लम्बी नई रेलवे लाइन सारे भारत में बनाई गई है लेकिन आंध्र प्रदेश में कोई भी नई लाइन नहीं बनाई गई है। अतः तीसरी योजना में तो कम से कम कोई नई लाइन बनायी जानी चाहिये। विजयवाड़ा-मद्रास लाइन को दुहरा करने के मामले में गति बढ़ानी चाहिये। ताकि कोई कठिनाई उत्पन्न न हो।

†श्री बसुमतारी (गोलपाड़ा) : रेलवे मंत्रालय द्वारा आसाम के पूर्वी क्षेत्र को ओर उचित ध्यान नहीं दिया गया है। रेलों में आठ जोन बन जाने के बाद भी इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। यह जानकर आश्चर्य होगा कि परिवहन के अपर्याप्त साधन होने के कारण हम एक प्रकार से सारे देश से कट गये हैं। इस क्षेत्र में जो रेलवे लाइने हैं वे मानसून के कारण साल में छ; महिने तक बेकार ही पड़ी रहती हैं। आसाम जाने वाले व्यक्तियों की संख्या में अब काफी वृद्धि हो गई है। किन्तु उनके लिये आवश्यक परिवहन सुविधाओं की व्यवस्था नहीं की गई है। समस्त आसाम में केवल एक रेलवे लाइन है जो राज्य की आवश्यकता पूरी नहीं कर पाती है। उस क्षेत्र के प्राकृतिक संसाधनों को उपयोग में लाने के लिये अधिक लाइनों की आवश्यकता है। मेरा एक सुझाव है कि बोगाई गांव से गोपालपाड़ा हो कर गैरो पहाड़ी तक एक लाइन बनाई जाय। यह क्षेत्र बहुत ही महत्वपूर्ण है। यहां सीमेंट मिल सकती है तथा अन्य वस्तुएं भी मिल सकती हैं। यहां तेल भी पाया जाता है आसाम में चाय भी काफी मात्रा में मिलती है। लेकिन रेलवे लाइन की कमी के कारण चाय का काम करने वाले लोगों को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। आसाम में नदी परिवहन भी है किन्तु पाकिस्तान द्वारा उत्पन्न कठिनाइयों के कारण वह परिवहन साधन भी अधिक उपयोगी नहीं हैं।

दुबरी से बोरपेट तक विद्यार्थियों की सुविधा के लिये एक "शटल" गाड़ी चलायी जानी चाहिये। उस क्षेत्र के प्रमुख स्टेशनों पर अधिक सुविधाओं की व्यवस्था की जानी चाहिये। आदिम जाति जनता का यह विचार है कि उसकी उपेक्षा हो रही है। सरकार को उनकी आवश्यकताओं पर ध्यान देना चाहिये। प्रशासन को यह प्रयत्न करना चाहिये कि रक्षितपदों के मामले में अनुसूचित जातियों तथा आदिम जातियों के हकों की उपेक्षा न की जाय।

†श्री मलिक (जाजपुर) : उड़ीसा में दक्षिण-पूर्व रेलवे बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे है। मालूम हुआ है कि उड़ीसा में बहुत से कारखाने कोयले की कमी के कारण बंद हो गये हैं और यह कमी इसीलिए उत्पन्न हुई है कि कोयले का संभरण नहीं किया जा सका। इस कारण मेरा निवेदन है कि उड़ीसा को कोयला ढोने के लिये अधिक वैगन दिये जायें।

उड़ीसा में बहुत से मन्दिर हैं उन्हें देखने के लिये सैकड़ों व्यक्ति अपने देश से नहीं अपितु विदेशों से भी आते हैं। इस कारण कुछ नई रेलवे लाइन खोली जानी चाहियें।

दैतारी-जैपुर लाइन को बिराजा मन्दिर तक बढ़ाया जाये। ताकि वहां जाने वाले यात्रियों को सुविधा मिल सके। उड़ीसा में काफी मात्रा में खनिज पदार्थ पाये जाते हैं किन्तु फिर भी उद्योग

की दृष्टि से यह बहुत पिछड़ा है। अनुसूचित जातियों तथा जनजातियों की भलाई के बारे में उस राज्य की ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

उड़ीसा में पंचायती राज्य काफी सफलता के साथ काम कर रहा है। वहां टाइल उद्योग पंचायती स्तर पर चलाया जा रहा है और इस प्रकार वहां के स्थानीय कौशल का उपयोग हो रहा है।

विशाखापत्तन तथा खड़गपुरा के बीच शटल गाड़ी को फिर से चलाया जाय। आज से दो वर्ष पूर्व यह शटल चला करती थी किन्तु अब वह बंद कर दी गई है। आशा है कि सरकार इन सभी बातों पर ध्यान देगी।

श्री सुमत प्रसाद (मुजफ्फर नगर) : मेरी कांस्टिटुएन्सी में रेलवे स्टेशन के पूर्व में तीन नई कालोनीज बनी हैं। एक नई मंडी, दूसरी द्वारकापुरी और तीसरी गांधी कालोनी। मुजफ्फर-नगर शहर की कुल आवादी ८०,००० के करीब है, जिन में से ३०,००० रेलवे लाइन के पूर्व में रहते हैं। और यह मंडी हिन्दुस्तान की सब से बड़ी गुड़ एक्सपोर्टिंग मंडी है। वहां पर ओवरब्रिज बनाने का प्रश्न लड़ाई के समय से चल रहा है। अंग्रेजों के जमाने में पुल नहीं बन सका क्योंकि लड़ाई की वजह से रुपये की दिक्कत थी। देश के स्वतंत्र होने पर यह सवाल कई मर्तवा उठाया गया। सन् १९५४ में यू० पी० सरकार अपना कोटा देने के लिये तैयार थी। लेकिन एक पुराना फारमूला चला आता है जिसमें कि ज्यादातर हिस्सा ओवरब्रिज के बनने का म्युनिसिपैल्टी को देना पड़ता है। अब म्युनिसिपैल्टी की शक्ति ऐसी नहीं है कि वह रुपया दे सके। पिछले साल यह मालूम हुआ कि यू० पी० सरकार न यह मंजूर किया कि यहां ओवरब्रिज बनाया जाय। म्युनिसिपैल्टी जैसी कि उसकी माली हालत है उसने उसमें ५० हजार रुपया कंट्रीब्यूट किया। मैं यह जानना चाहूंगा कि इस पुल के बनाने के सवाल पर गौर हो रहा है या नहीं और आया इसके बनने का कोई इमकान है या नहीं? वहां पर रेलवे लाइन के पूर्व में एक पोस्ट ग्रेजुएट कालिज है और पश्चिम में कचहरी है और दूसरे तमाम सरकारी दफ्तर हैं। हर वक्त लोग इधर से उधर जाने के लिये रेलवे लाइन को क्रॉस करके जाते हैं। जिस वक्त गेट बंद रहता है उस वक्त भी जो एक छोटा सा दरवाजा लगा है उसके जरिये से आमद रफ्त जारी रहती है और इसके कारण दुर्घटनाएं भी हो जाया करती हैं।

दूसरी जगह मंसूरपुर स्टेशन है यह मुजफ्फरनगर और खतौली के दरमियान है। वहां पर एक शुगर मिल है। वहां पर रेलवे क्रॉसिंग है लेकिन यह रेलवे क्रॉसिंग शंटिंग और गाड़ियों के आने की वजह से काफी देर तक बंद रहता है। एक दिक्कत यह भी है कि शंटिंग जब बंद भी हो जाती है तो भी उसके काफी देर बाद उस गेट को खोला जाता है। इस बारे में पूछताछ करने पर पता चला कि गेट पर जिसकी ड्यूटी रहती है उस को स्टेशन पर भी काम करना पड़ता है। गेट बंद रहने के कारण घंटों गाड़ियां वहां पर रुकी रहती हैं। यह शुगर मिल रेलवे क्रॉसिंग के पश्चिम में है और पूर्व से तमाम गन्ने की गाड़ियां आती हैं। गुड़ का सीजन नवम्बर से मार्च अप्रैल तक जारी रहता है। बाज दफे इसके कारण बड़ी असुविधा होती है।

वैगन समय पर न मिलने की वजह से गुड़ की कीमत में एक या दो रुपये मन तक का फर्क पड़ जाता है और वहां के किसानों को इसका नुकसान उठाना पड़ता है। उनकी शिकायत यह रहती है कि फसल के मोके पर गुड़ के स्टाकिस्ट्स सब माल मंदा खरीद लेते हैं और बाद में उस पर खूब फायदा कमाते हैं। यदि पिछले ३, ४ साल के आंकड़े देखे जाय कि गुड़ ले जानें के लिये कितने वैगंस की जरूरत है और उस बेसिस पर वैगेंस का एलाटमेंट किया जाय तो यह असुविधा उन्हें न रहे और किसानों को उसका लाभ पहुंचे।

कोयले की भी काफी कमी यहां पर है और कोयले की सप्लाई ठीक से न होने कारण ईंटों के भट्टों से ईंटों का मिलना कम हो गया है । जितना कोयला जिले में देहात को मिलता है उसकी ईंटें विकास के काम के लिए ले जाते हैं । जो प्राइवेट आदमी होते हैं उनको ईंटें मजदूर नहीं होती हैं और भट्टे वाले लकड़ी जला कर ईंटें बनाते हैं । उसका दाम जाकर १० या १२ रुपये हजार बेसी पड़ता है । ईंटों का परमिट अगर मिलता भी है तो जिस गांव में मकान बनाना चाहते हैं उस गांव से १०-१५ मील के फासले का परमिट मिलता है और उतनी दूर से उस बेचारे किसान को ईंटें लाने में काफी दिक्कत उठानी पड़ती है ।

कोयला खानों में मौजूद है लेकिन उसकी ढुलाई की व्यवस्था संतोषजनक नहीं है और उसको उठाने के लिए बैंगन नहीं सुलभ किये जाते हैं । यही कारण है कि डोमेस्टिक परपजेज के लिए भी कोयले की दिक्कत महसूस हो रही है और ब्रिक विलन के लिए भी कोयले की कमी है ।

तीसरे दर्जे के किराये में बड़होत्री करने का जो बजट में प्राविजन किया गया है वह डेवलपमेंट के कामों पर बढ़ने वाले खर्च को देखते हुए मुनासिब ही है क्योंकि जब तक रुपया नहीं होगा तब तक विकास का कार्य कैसे सम्पन्न किया जा सकता है ? लेकिन जहां आप तीसरे दर्जे के मुसाफिरों के किराये को बढ़ा रहे हैं वहां यह भी जरूरी है कि आप उनकी सुविधाओं में भी बड़होत्री करें । तीसरे दर्जे में अलावा भीड़ भाड़ के मुसाफिरों को और भी बहुत सी दिक्कतें रहती हैं । अब एक असुविधा उनको यह भी होती है कि गाड़ी चली नहीं कि दवाफरोश और दूसरी चीजें नीलाम करने वाले डिब्बे में घुस आते हैं और गला फाड़ फाड़ कर अपनी दवाएं बेचते हैं और चीजों का नीलाम करते हैं और अपनी चतुराई से भोजे भाले मुसाफिरों को ठग लेते हैं । बोली रुपये डेढ़ रुपये से शुरू की जाती है और बेचारे भोले मुसाफिर बहकाये में आकर और ऊंची बोली लगा देते हैं और इस तरह से रुपये की लागत का माल उनको तीन, चार रुपये में थमा दिया जाता है । देहाती लोगों को इस तरह से ठगा जाता है । इस तरह के कितने ही लोग तीसरे दर्जे के डिब्बों में चलते हैं और लोगों को लूटते हैं । यह लोग बगैर टिकट चलते हैं । रेलवे मंत्रालय को इधर ध्यान देना चाहिए और इसको रोकने के वास्ते उचित कदम उठाना चाहिए ।

इसी तरह से फकीर और साधू लोग भी तीसरे दर्जे में घुस आते हैं और बगैर टिकट के चलते हैं रेलवे मंत्रालय को इधर भी ध्यान देना चाहिए ।

सब से बड़ी आवश्यकता रेलवे मंत्रालय को इस बात की तरफ ध्यान देने की है कि तीसरे दर्जे में आज जो अत्यधिक भीड़ भाड़ होती है उसको कैसे रोका जाय अथवा कम किया जाय । आपके किराये बढ़ाने का उसी वक्त कोई जस्टिफिकेशन हो सकता है जब आप उन लोगों को कुछ सहूलियतें भी दें ।

मंत्रालय को रेलवे में यात्रियों की सुरक्षा के लिए भी उचित व्यवस्था करना चाहिए । आज यह खेद की बात है कि रेलवे के सफर में सुरक्षा का अभाव रहता है । रेलगाड़ियों में अक्सर बारदातें होती रहती हैं । रेलवे ऐक्सीडेंट्स भी होने लगे हैं । मालूम ऐसा पड़ता है कि औपरेशनल एफिशिएंसी कम हो गई है । इस तरफ भी ध्यान देने की जरूरत है ताकि ऐक्सीडेंट्स में कमी आये । इसके साथ ही रेलों में जो डकैती और चोरियों की बारदात होती है और जिससे कि लोगों को यात्रा करते समय सदा अपनी जान और माल का खतरा बना रहता है वह न रहे और लोग गैर खौफ के रेल में सफर कर सकें ।

रेलवे विकास के बिना भी इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट भी नहीं हो सकता है । हर एक चीज के लिए स्टील प्लांट्स के लिए और जरूरी माल को इधर उधर ले जाने के लिए रेलवेज का विकास होना जरूरी है और उसको दृष्टि में रखते हुए रेलवे मंत्री महोदय ने जो अपने बजट में टैक्स लगाया है मैं समझता हूं कि वह हक बजानिव है ।

एक बात और कह कर मैं खत्म करता हूँ। यह एस० एस० लाइट रेलवे के बारे में है जो कि सहारनपुर से शाहदरा तक है। उनका ठेका ऐसा है कि अगर इसके लिए उनको नोटिस उचित समय पर दिया जाय तो रेलवेज उसको टेक ओवर कर सकती है। इस रेलवे से आमदनी भी काफी है। अगर कम्पनी से लेकर रेलवेज इस लाइन को चलाये और अगर इसको बड़ी लाइन बना दिया जाय तो इससे रेलवेज को भी जहाँ आमदनी होगी वहाँ उस इलाके के लोगों को भी काफी सुविधा मिलेगी।

श्री राम सेवक यादव (बाराबंकी) : उपाध्यक्ष महोदय, कई दिनों से रेलवे बजट पर चर्चा चल रही है। बहुत से माननीय सदस्यों ने मंत्री महोदय और रेलवे मंत्रालय को धन्यवाद भी दिया है। मुझे इस बात का दुःख है कि बहुत प्रयास करने पर भी मैं रेलवे मंत्री महोदय को बधाई या धन्यवाद देने में असमर्थ हूँ। मैं उनसे यह कहना चाहता हूँ कि वह एक साल अवश्य इन्तजार करें और अगर उनका कार्य अच्छा रहेगा तो फिर मैं उनको ज़रूर धन्यवाद दूंगा।

रेलवे विभाग के विरुद्ध पहले से ही दुर्घटनाओं, अरक्षा और अव्यवस्था आदि की शिकायतें मौजूद थीं। नए मंत्री महोदय ने जब इस विभाग का कार्य-भार सम्भाला, तो उन्होंने भी कि शायद इसमें कुछ सुधार होगा क्योंकि देहात की एक कहावत है, “नई धोबन, कथरा में सावन”। हम सोचते थे कि शायद कुछ हो, लेकिन यहाँ तो दिशा कुछ विपरीत ही दिखाई देती है। मंत्री महोदय का स्वागत आये दिन दुर्घटनाओं के साथ होता है। सब से बड़ा सवाल है रेल के द्वारा जाने वाले माल के भाड़े और तीसरी श्रेणी के यात्रियों के किराये में वृद्धि और इस प्रकार उनके ऊपर डाला जाने वाला अतिरिक्त बोझ। इस अवस्था में माननीय मंत्री को बधाई देने का कोई कारण नहीं आता, और यही कारण है कि मैं इस बारे में दूसरे कई सदस्यों का साथ देने में अपने को असमर्थ पाता हूँ।

सब से पहले तो मैं यह निवेदन करूंगा कि जब हम भारत सरकार के किसी मंत्रालय की अच्छाई, बुराई या प्रगति को देखें तो हमें उस पर व्यय किये जाने वाले धन और जो कुछ उससे हासिल किया गया है, उस पर भी नज़र डालनी चाहिए। तभी हम कह सकते हैं कि उसमें प्रगति हुई है या नहीं। प्रथम पंच-वर्षीय योजना में ४२३ करोड़ रुपये और द्वितीय योजना में ११२१ करोड़ रुपये व्यय हुए और इस हिसाब से हम इस विभाग की प्रगति को देखें। अंग्रेजों के काल में जो प्रगति इस सम्बन्ध में हुई—मैं स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि हम उस काल को अच्छा नहीं समझते हैं—उसका मुकाबला अगर हम आज की प्रगति से करें, तो हम देखते हैं कि उनके काल में औसतन ढाई मील रेल की लाइन प्रति-दिन बिछाई गई, जब कि स्वतंत्र भारत में पंच-वर्षीय योजनाओं के अन्तर्गत योजनावद्ध विकास की ओर जाते हुए औसतन एक मील रेलवे लाइन प्रति-दिन बिछाई गई। इससे अन्दाज़ा लगाया जा सकता है कि हम किस गति से चल रहे हैं।

निस्संदेह कुछ काम तो होता ही है, लाइनें बढ़ती हैं, नए डिब्बों का निर्माण होता है और उनके लिए मैं रेलवे विभाग के कर्मचारियों को धन्यवाद दूंगा, और वह इस लिए कि अभी वे उतनी बुराई की तरफ नहीं गए हैं, जिसकी कल्पना शायद मंत्री महोदय करते हों।

रेलवे बोर्ड दरअसल रेल विभाग की जान है। सारा प्रशासन, सारा इन्तज़ाम और सारी व्यवस्था उस पर निर्भर है, लेकिन हम देखते हैं कि रेलवे बोर्ड के सदस्यों की संख्या और उनको दी जाने वाली सुविधायें तो बढ़ी हैं लेकिन जिस कार्य के लिए वे रखे जाते हैं, उसमें कोई प्रगति नज़र नहीं आती है—वहाँ कुछ भी देखने को नहीं मिलता है।

मैंने अखबार में पढ़ा कि कांग्रेस दल की बैठक में किसी माननीय सदस्य ने—शायद श्री विभूति मिश्र ने—यह सुझाव रखा कि किसी भी सरकारी कर्मचारी का वेतन एक हजार रुपये से अधिक न हो।

इस पर प्रधान मंत्री महोदय ने कहा कि मैं पेंटलेस समाजवाद नहीं चाहता हूँ। उनको यह बात, अश्वरी। इसके अलावा राष्ट्रपति महोदय को दिये जाने वाले धन्यवाद-प्रस्ताव पर जो वाद-विवाद हुआ उसका जवाब देते हुए उन्होंने कहा कि समाजवाद का मतलब गरीबी का वितरण नहीं है। मैं तो यह समझता हूँ कि इस सदन में किसी समय इस विषय पर बहस होनी चाहिए कि आखिर समाजवाद है क्या। कांग्रेस मार्का और नेहरू मार्का समाजवाद को यह सदन और यह देश समझ नहीं पाया है। इस लिए यह आवश्यक है कि इस पर चर्चा हो जाये कि वो चाहते क्या हैं।

हम देखते हैं कि हिन्दुस्तान जैसे गरीब मुल्क में, जिसकी योजनाओं को चलाने के लिए विदेशी कर्जा लेना पड़ रहा है और गरीब आदमियों पर टैक्स लगाए जा रहे हैं, रेलवे बोर्ड के मेम्बरों को चार हजार रुपये प्रति-मास वेतन दिया जाता है। इस वेतन में सैलून का सफ़र बंगला, भूता और अन्य सुविधायें शामिल नहीं हैं। कुत्ता भी है और कुत्ते की सवारी का इन्तज़ाम भी है। इसके मुकाबले में उस विभाग के सब से छोटे कर्मचारी को देखिए, जिसको केवल तीस पये वेतन मिलता है। आप ज़रा हिसाब लगायें कि उन दोनों के वेतनों में कितने गुना का फ़र्क है। मैं कह सकता हूँ कि अमरीका में भी पूंजीपतियों को छोड़ कर छोटे और बड़े कर्मचारियों के वेतनों में इतना फ़र्क नहीं होगा। रूस और चीन की बात मैं नहीं करता मैंने तो एक पूंजीवादी देश का उदाहरण दिया है। जो वहाँ एक पूंजीवादी देश में नहीं है, वह अपने देश में चल रही है और फिर भी प्रधान मंत्री महोदय कहते हैं कि यहां पर समाजवाद है।

भ्रष्टाचार के सम्बन्ध में उन्होंने कहा कि भ्रष्टाचार का नाम, नहीं लिया जाना चाहिए, अगर वह हो, तो भी नहीं लिया जाना चाहिए। क्यों? इस लिए कि अगर भ्रष्टाचार का जिक्र किया जायगा तो सारा देश भ्रष्टाचारमय हो जायगा। पता नहीं कौन सा स्थान भ्रष्टाचार से बचा हुआ है, जिसको बचाने के लिए वह कहते हैं कि भ्रष्टाचार का जिक्र न किया जाये।

उन्होंने सामन्ती उपेक्षा के ढंग से यह भी कहा कि बेईमानी और भ्रष्टाचार छोटे लोगों में है, कम आमदनी के लोगों में है, लेकिन मैं पूरी जिम्मेदारी के साथ कहता हूँ कि जितना भ्रष्टाचार ऊपर है, उतना नीचे नहीं है और जो नीचे है, वह ऊपर के ही कारण है। और जहां तक बोर्ड के सदस्यों का सवाल है, बड़े बड़े ठेकों के मामलों में उन के खिलाफ़ भी बहुत गम्भीर आरोप लगाए जाते हैं। जब ऊपर भ्रष्टाचार होता है तो उस की नक़ल नीचे भी चलती है। यह कहना ग़लत है कि नीचे भ्रष्टाचार है, ऊपर नहीं है। रेलवे विभाग में भ्रष्टाचार ज़यादा है और उस को दूर करने के सम्बन्ध में कृपालानी जी की अध्यक्षता में एक जांच कमेटी भी बिठाई गई थी। लेकिन उस के बावजूद भ्रष्टाचार दूर नहीं हुआ।

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : कृपालानी जी ने यह कह कर रिज़ाइन कर दिया कि वह खुद करप्ट हो जाते।

श्री रामसेवक यादव : प्रश्न यह है कि रेलवे विभाग का भ्रष्टाचार कैसे दूर हो। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि इलाहाबाद और कानपुर में गंगा में सफ़ाई करने से उस की गन्दगी दूर नहीं होगी, जब तक कि गंगोत्री में—और रेलवेज के संदर्भ में दिल्ली में—, जहां से कि गन्दगी निकलती है, जमे हुए कीचड़ को दूर नहीं किया जायगा।

इतना वेतन और इतनी सुविधायें हम रेलवे बोर्ड के सदस्यों को देते हैं, लेकिन ज़रा रेलवे विभाग की सुरक्षा की स्थिति को देखिए। सुरक्षा के मामले में वह बिल्कुल असफल साबित हुआ है। अगर आप सफ़र करने के लिए गाड़ी में बैठें, तो पहले ही सोच लेना चाहिए कि सुरक्षित घर पहुंचेंगे

[श्री राम सेवक यादव]

या नहीं— अगर पहुंच गए, तो बीबी-बच्चों का भाग्य और अगर नहीं पहुंचे, तो उन का दुर्भाग्य । कुछ समय पहले की बात है, इटावा के एक कांग्रेसी नेता की, जो कि शायद जिला परिषद् के अध्यक्ष भी थे, रेल-गाड़ी में जान गई, लेकिन आज तक उसका कुछ पता नहीं चला । इसी तरह उड़ीसा के एक नेता की जान रेल-गाड़ी में गई, लेकिन उस का भी कुछ पता नहीं चला ।

जहां तक महिला यात्रियों का प्रश्न है, हम ने अखबारों में पढ़ा कि एक स्टेशन पर प्रतीक्षा-गृह में एक लड़की बैठी थी, तो रेलवे प्रोटक्शन फ़ोर्स के आदमियों ने उस को ज़वर्दस्ती पकड़ लिया और उस के साथ व्यभिचार किया । जब रक्षक ही भक्षक बन जाय, तो कौन किसी को बचा सकता है, इस का इस से बड़ा कोई उदाहरण नहीं हो सकता है ।

जहां तक यात्रियों की जानो-माल की रक्षा का प्रश्न है, हमें कुछ उम्मीद नहीं है, क्योंकि मंत्री महोदय उत्तर में यह कह देंगे कि यह काम राज्य सरकारों की पुलिस का है और उस के लिए हम उनको भुगतान भी किया करते हैं । लेकिन मैं निवेदन करूंगा कि इस सदन में इस तरह के उत्तर न सुनाई दें । रेलवे विभाग के अन्तर्गत जितनी भी इस तरह की रेल दुर्घटनाएँ होती हैं, उनकी जिम्मेदारी रेल मंत्रालय की होनी चाहिये और उनको रोकने के लिए उसे उपयुक्त व्यवस्था करनी चाहिए ।

अब जो रेलवे में चोरियां होती हैं, उनके बारे में मैं कुछ कहना चाहता हूँ । मैं एक मिसाल देना चाहता हूँ कि रेल विभाग की जो खुद की सम्पत्ति है, जो खुद का स्टोर है, जो खुद की बर्कशाप्स हैं, उनके अन्दर भी कितनी ज्यादा चोरियां होती हैं । इसको अब आप सुनेगे तो दंग रह जाँगे । साउथ ईस्टर्न रेलवे में दो महीने के अन्दर लगभग पचास हजार रुपये का सामान चोरी गया है । सारे देश का अगर हिसाब लगाया जाए तो यह नुकसान करोड़ों रुपये पहुंच जाएगा । अगर इन चोरियों को रोक लिया जाए तो शायद यह टैक्स लगे हैं, तीसरे दर्जे के यात्रियों पर, किराये की दर बढ़ाने की नौबत आ रही है, उसकी जरूरत न पड़ती । चोरी सामान कैसे होता है इसको आप देखें । बर्कशाप के अन्दर स्टोर के अन्दर सामान जब गायब हो जाता है तो आप यह न समझें कि कोई बाहर वाला उस सामान को चोरी करके ले गया है । निश्चित रूप से कर्मचारी और अधिकारी का उसमें हाथ रहता है । यही कारण है कि इस तरह की चोरियां हो रही हैं ।

अब मैं दुर्घटनाओं की ओर भी आपका ध्यान खींचना चाहता हूँ । दुर्घटनाएँ होना तो साधारण सी बात हो गई है । अभी इस सदन में धनबाद में जो दुर्घटना हुई थी, उसका जिक्र आया है । लेकिन मैं आपको बताऊँ कि पहली मई को ही भटनी में दुर्घटना हुई है और उस भटनी में ही हर दूसरे या तीसरे साल कोई न कोई दुर्घटना हो जाती है । और इस दुर्घटना के वही कारण होते हैं जो पहली दुर्घटनाओं के होते हैं । आज तक उन कारणों को दूर करने की ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया है । शाहजहानपुर से बरेली या फरुखाबाद से शाहजहानपुर के बीच की रेल दुर्घटनाएँ हुई अब तक ट्रैक के ऊपर ये दुर्घटनाएँ होती थीं । लेकिन अब तो इंजन टहलते टहलते दूकानों में चले जाते हैं, धर्मशाला की तलाश करने लगते हैं ।

रेल दुर्घटनाएँ रेलवे क्रासिंग के अंदर होती हैं । बदकिस्मती से बाराबंकी में दो जगह रेल क्रासिंग हैं । वहां पर कई दुर्घटनाएँ हो चुकी हैं लेकिन जिन कारणों से वे होती हैं, उन कारणों को दूर आज तक नहीं किया गया है । खास तौर से बड़े शहरों और जिला हेडक्वार्टरों के जो रेलवे क्रासिंग हैं, वहां पर ओवर ब्रिज की व्यवस्था हो जाए तो ये दुर्घटनाएँ न हों । यह छोटी सी बात है लेकिन पता नहीं रेलवे प्रशासन की समझ में यह क्यों नहीं आती है । मैं चाहता हूँ इस ओर ध्यान दिया जाए ।

तीसरे दर्जे के किराये को बढ़ाने की बात भी है। आए दिन तीसरे दर्जे का किराया आप बढ़ाते जाते हैं किन्तु सुविधायें देने का नाम नहीं लेते।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

जो आपको रेलों से आमदनी होती है उसमें से बड़ा हिस्सा तीसरे दर्जे के यात्रियों से आता है। प्रथम दर्जे से रेल विभाग को नहीं के बराबर ही आमदनी होती है लेकिन सभी सुविधायें उनको दे दी जाती हैं। हम लोग कुछ विशेष सुविधा प्राप्त लोग हैं। रोज मैं देखता हूँ कि पहले दर्जे में पास वाले ही सफर करते हैं जोकि अपनी जेब से कुछ खर्च नहीं करते हैं। जेब से पैसा खर्च करके यात्रा करने वालों की संख्या बहुत कम है। एक दिन जिक्र हुआ था कि शायद उसका पैसा मंत्रालय चुका देता है। लेकिन वह तो कागजी हिसाब हुआ जिसे इधर से उधर कर दिया जाता है। न किसी को दिया जाता है और न ही लिया जाता है। कागज पर सब कुछ हो जाता है। आमदनी होती है तीसरे दर्जे से और किराया भी निरंतर तीसरे दर्जे वालों पर ही बढ़ाते आप जा रहे हैं। इन्हीं तीसरे दर्जे वालों की बदौलत हम यहां पर इस सदन में बैठे हुए हैं और प्रथम श्रेणी की सुख और सुविधायें प्राप्त करते हैं। और हमी लोग हैं जो यहां बैठ कर तीसरे दर्जे में सफर करने वालों का किराया बढ़ाते जाते हैं। तीसरे दर्जे के यात्रियों को बैठने के लिए स्थान नहीं मिलता है अगर इसको देखा जाए तो निश्चित रूप से कोई किराया नहीं बढ़ाना चाहिए। रेल विभाग में जो फिजूलखर्ची हो रही है उसे दूर कर दिया जाए और किसी को भी एक हजार से अधिक तनख्वाह न दी जाए तो आपको किराया बढ़ाने की जरूरत पेश न आए एक हजार से ऊपर जो तनख्वाह पाते हैं, उनको जो सुविधायें मिली होती हैं वे अलग हैं और उनको मैं इसमें शामिल नहीं करता हूँ हालांकि उनको भी शामिल मुझे करना चाहिए। साथ ही साथ जो एयर-कंडिशन, शीतताप नियंत्रित गाड़ियां हैं, सैलूज हैं हर डिविजन में दो सौ और ढाई सौ, उनको बन्द किया जाना चाहिए। जब तक तीसरे दर्जे के यात्रियों को कम से कम बैठने के लिए स्थान न मिल जाए तब तक इस तरह की जो व्यवस्था आपने कर रखी है इसको खत्म कर देना होगा। केवल रात को सोने के लिए स्लीपिंग कोच की व्यवस्था रहनी चाहिये।

हम काल कोठरी का जिक्र सुनते आये हैं। लेकिन आज हम कहां काल कोठरियां देखते हैं यह मैं बयान करता हूँ। तीसरे दर्जे के यात्री जिस गाड़ी में सफर करते हैं, वह काल कोठरी के समान है। उन को सुविधा देने का प्रश्न ही नहीं उठता है। सभी सुविधायें पहले दर्जे के यात्रियों को दे दी जाती हैं। उन को बिठाने का पूरा पूरा इंतजाम कर दिया जाता है। लेकिन जहां तक तीसरे दर्जे के यात्रियों का सम्बन्ध है, वे लटक कर सफर करते हैं, अन्दर को डिब्बों में धकेले जाते हैं, कोई मार दे, तो उन की सुरक्षा को कोई व्यवस्था नहीं है। ये सब चीजें हैं जिन की ओर आप का ध्यान जाना चाहिये।

खानपान की व्यवस्था सरकार ने अपने हाथ में ले ली है। अभी तक तो यह ठेकेदारों का मामला था लेकिन अब सरकार मालिक हो गई है। बीस आने में भोजन दिया जाता है। अगर आप उस भोजन की मात्रा और उस के गुणों को देखें तो बीस आने का वह नहीं होता है। इस में चार फुलके और थोड़ा सा चावल दे दिया जाता है जोकि एक आदमी के लिये कभी भी पर्याप्त नहीं होता है। सामान जो मिलता है वह खराब होता है। इस ओर भी आप ध्यान दें।

रेलें आज देश का सब से बड़ा उद्योग है और यह उद्योग ज्यादातर सरकार के हाथ में है। लेकिन दुःख की बात है कि आज्ञादो के पंद्रह साल गुजर जाने के बाद भी कुछ प्राइवेट कम्पनियां चल रही हैं। उन को सरकार अपने हाथ में लेने में समर्थ नहीं हुई है। पता नहीं इस का क्या कारण है। उन का भी राष्ट्रीयकरण हो जाना चाहिये।

[श्री राम सेवक यादव]

दो बातें कह कर मैं अपना भाषण समाप्त कर दूंगा। गृह मंत्रालय ने इस तरह के आदेश कर दिये हैं जोकि रेल विभाग पर लागू नहीं होते हैं, बाकी सभी मंत्रालयों पर लागू होते हैं कि जो हरिजन परमानेंट नहीं हैं, उन को परमानेंट कर दिया जाय। मैं चाहता हूँ कि यह नियम रेल विभाग पर भी लागू हो और जो सुविधायें शैड्यूल्ड कास्ट्स को अन्य मंत्रालयों में मिली हुई हैं, वे उन को यहां भी दी जायें। इन सुविधाओं को उन्हें तत्काल प्रदान किया जाय। इसी तरह से सुप्रीम कोर्ट का फैसला हुआ है कि जो हरिजन लोग हैं उन को पदोन्नति में जो आरक्षण मिला हुआ है, वह बरता जाना चाहिये। लेकिन आज वह भी खटाई में पड़ा है और बरता नहीं जा रहा है। इस ओर भी आप का ध्यान जाना चाहिये।

अब मैं एक आखिरी जुमला कह कर समाप्त करता हूँ। आज समाजवाद का नारा लगाया जाता है। लेकिन अध्यक्ष महोदय, जिन को समाजवाद की जरूरत है, वे आज सत्ता में नहीं हैं और जिन को समाजवाद की आवश्यकता नहीं है वे सत्ता में हैं और उन के लिये समाजवाद फैशन है, आवश्यक नहीं है।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ और आशा करता हूँ कि जो बातें मैं ने कही हैं उन की ओर ध्यान दिया जायेगा।

†अध्यक्ष महोदय : आज सुबह जिन कुछ स्थगन प्रस्तावों तथा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाने वाले प्रस्तावों की सूचना मिली है। उन सदस्यों को जो सूचना मैं ने दे दी है। किन्तु सभा को और यह बताना है कि प्रधान मंत्री ४ बजे सायंकाल को आज एक वक्तव्य देंगे।

श्री मोहन स्वरूप (पीलीभीत) : अध्यक्ष महोदय, मैं आप का आभारी हूँ कि आप ने मुझे बोलने का अवसर दिया है।

तीसरे दर्जे के यात्रियों का किराया दस परसेंट बढ़ाया गया है। इस सम्बन्ध में जो भावनायें यहां व्यक्त की गई हैं, उन से मैं सर्वथा सहमत हूँ। अभी जो याजिक जी ने कहा और कुछ थोड़े से आंकड़े भी पेश किये, उन से मैं बिल्कुल सहमत हूँ। मेरा खयाल है कि आये दिन जो खराबी रेलवे प्रशासन में पैदा हो जाती है, उस को अगर दूर कर दिया जाय, उस में अगर सुधार कर दिया जाय तो इस किस्म के टैक्स लगाने की कोई आवश्यकता आप को महसूस न हो और न ही भाड़े की दर बढ़ानी पड़े। इस से कोई और भारी बोझ भी प्रशासन पर पड़ने वाला नहीं है।

मैं भी अपनी ओर से कुछ सुझाव आप के सामने रखना चाहता हूँ। सब से पहले मैं फर्जी टिकट्स के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। बहुत बड़ी संख्या में फर्जी टिकट आज छपते हैं और उन का वितरण होता है, फरोक्ष होते हैं। बड़े बड़े स्टेशनों पर वे टिकट बेचे जाते हैं। लोग उन से काफी बड़ी मात्रा में नाजायज आय करते हैं। मेरा विचार है कि अगर इस किस्म के फर्जी टिकटों को छपने से रोक दिया जाय और इन का बिकना रोक दिया जाय और कोई ऐसी तरकीब प्रशासन निकाले कि इस पर रोक लग सके तो लाखों रुपयों की आप को अतिरिक्त आय हो सकती है।

आज के अखबारों में जो एक खबर छपी है कि पुराने टिकटों से सफर भी किया जाता है, मैं आप को पढ़ कर सुनाना चाहता हूँ। इस में लिखा है :--

“अधिकृत सूत्रों से पता चला है कि उत्तर रेलवे के पुराने टिकटों को पुनः प्रयोग करने की घटनाओं का जोर आजकल बढ़ गया है। पता चला है कि यह काम रेलवे के कुछ कर्मचारी करते हैं।

अभी हाल में इस प्रकार के कई मामले टुंडला के भ्रष्टाचार निरोधक इंस्पेक्टर श्री आर० एस० चौबे ने पकड़ कर उच्चाधिकारियों को सौंपे हैं। एक मामले के अनुसार तृतीय श्रेणी का टिकट जो गत वर्ष २ मार्च को बिका, १३ अप्रैल, १९६२ को पुनः प्रयोग करते हुए पकड़ा गया। इस पर रेलवे की मशीन द्वारा दोनों तारीखें भी अंकित थीं।

दूसरे मामले में गाजियाबाद की डाल्डा मिल के एक कर्मचारी को ऐसे टिकट से सफर करते हुए पकड़ा, जिस पर कोई तारीख नहीं थी। यह टिकट भी कई माह पहले बिका था। इस कर्मचारी ने बताया कि मैं ने यह टिकट गाजियाबाद स्टेशन के टिकटघर से खरीदा था। टिकट तीसरे दर्जे का था।

तीसरा मामला जिस में फ़िरोजाबाद के एक व्यापारी को जोधपुर से फ़िरोजाबाद के टिकट सहित पकड़ा गया जिस पर ११ फरवरी व ५ मार्च, ६२ दो तारीखें पड़ी थीं तथा लगेज टिकट पर इस यात्री टिकट का नम्बर नहीं पड़ा था। यह टिकट जोधपुर सिटी बुकिंग एजेंसी से बिका बताया जाता है।”

इस तरह से जो यूज्ड टिकेट्स हैं उन से सफर करने की आदत लोगों की पड़ी हुई है और यह प्रथा रोज बरोज बढ़ती जा रही है। मेरा खयाल है कि अगर इस किस्म की चीजों को रोकने के लिये शासन ध्यान दे तो आमदनी में इज़ाफ़ा हो सकता है।

मैं कुछ थोड़ा सा ध्यान गुड्स की तरफ भी दिलाना चाहूंगा। गुड्स ट्रेन्स से जो सामान जाता है उस में भारी चोरी होती है और उस में खास चीज यह है कि अब से पहले उस में जो लेबल लगता था उस में पीतल का छल्ला लगता था। लेकिन अब वह निकाल दिया गया है और उस के बजाय कार्ड बोर्ड का छल्ला लगता है। वर्षों काल में वह अक्सर सड़ कर गिर जाता है और कभी कभी कोई पता नहीं चलता कि सामान कहां से आया है और कहां जा रहा है। इस तरह से इस की भी चोरी होती है। कोयले के बारे में आम शिकायत हो गई है कि कोयले की चोरी होती है। लाखों मन की मेकदार में और प्रति दिन वह नाजायज तौर से बिकता है? यह मेरे अनुभव की बात है और मैं ने कई दफे रेलवे कर्मचारियों का ध्यान इस की तरफ दिलाया है। इस के साथ ही साथ कुछ और भी अजीब व गरीब चोरियां होती हैं। सन् १९६० की बात है इलाहाबाद से एक एक्सप्रेस ट्रेन चलती है गोरखपुर को। उस में जो वेसाइड स्टेशन्स हैं उन का कैश आता है। एक कैश बाक्स होता है स्टील का बना हुआ जोकि खास तौर से उस ट्रेन में रक्खा जाता है। जो कैबिन था जिस में कि कैश बाक्स रक्खा था वह गार्ड के डब्बे के साथ मिला हुआ था। उस में रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स के लोग भी सफर कर रहे थे। उस में जो चैसी होती है उस में दो बैटरीज होती हैं। एक बैटरी इस तरफ होती है और एक बैटरी दूसरी तरफ होती है। चैसी में इतनी गुंजाइश रहती है कि तख्ता रख कर एक आदमी उस में लेट सके। इस तरह से एक आदमी इलाहाबाद से शायद चैसी के नीचे बैठा और तली में सूरख कर के कैबिन में घुसा और कैश बाक्स को काटा। रेलवे का कहना है कि उस में १०,००० रु० था लेकिन मैं समझता हूँ कि वे साइड स्टेशन्स का जो पूरा खया था वह १०,००० से ज्यादा होगा।

[श्री मोहन स्वरूप]

इस तरह से वहां पर चोरी हुई। इसी तरह से गाड़ियों से चीजें लुटती हैं। अभी एक खबर अखबार में निकली है :—

“सोमवार की रात को बरेली और शाहजहांपुर के बीच तिसुआ नामक रेलवे स्टेशन पर सशस्त्र डाकुओं ने धावा बोला और उन्होंने रेलवे कर्मचारियों तथा मुसाफिरों का सामान लूट लिया।”

बरेली के समीप रेलवे स्टेशन को लूटा। रोजाना रेलवे स्टेशन्स लुटते हैं और सामान गायब होता है। अगर मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें और अगर रेलवे बोर्ड के लोग कोई तरीका निकालें और चोरियां रुक सकें तो मेरा खयाल है कि रेलवे की आय में वृद्धि हो सकती है।

अब टिकटलेस ट्रेवलिंग की बात है। मैं इस सिलसिले में अधिक रोशनी नहीं डालना चाहता। सिर्फ इतना कहना चाहता हूं कि मेरा खयाल है कि शायद रोजाना एक या डेढ़ लाख रुपये टिकटलेस ट्रेवलिंग के जरिये बेकार जाते हैं। अगर प्रशासन इस को रोकने की कोशिश करे तो इस से भी आय बढ़ सकती है।

यहां पर नेशनलाइजेशन का जिक्र किया गया। बहुत सी लाइनें हैं जिन को नेशनलाइज कर लिया जा सकता है। समाजवाद के अन्दर जब गवर्नमेंट सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसायटी का नारा लगाती है तो उस में नेशनलाइजेशन एक खास चीज है। कुछ रेलवे लाइनें हैं मसलन डेवरी रोहतास लाइट रेलवे, कुछ मार्टिन बर्न की लाइट रेलवेज हैं, मैक्लीयाड्स लाइट रेलवेज हैं, मैं पूरी लिस्ट नहीं पढ़ना चाहता, इन लाइन्स को नेशनलाइज कर दिया जाय तो मेरा खयाल है कि इस से काफी इनकम बढ़ेगी और जो लाइन्स खराब व्यवस्था में चल रही हैं उन का सुधार हो सकता है।

इस के बाद मैं कुछ थोड़ा क्रेटरिंग के बारे में कहना चाहता हूं। सरकार ने चूंकि क्रेटरिंग को डिपार्टमेंटल कर दिया है इसलिये उस से काफी हानि हो रही है। मेरे पास अलगेसन कमेटी रिपोर्ट है उस में सरकार ने यह कहा था कि अगर डिपार्टमेंटल क्रेटरिंग कर दी जाय तो कंट्रैक्ट क्रेटरिंग में जो खराबियां हैं वह दूर हो जायेंगी और खाना अच्छा मिल सकेगा। स्थिति में सुधार हो जायेगा। लेकिन मेरा खयाल है कि वह सब आशयें बेकार गईं और एक तरफ तो खाना महंगा होता जा रहा है और दूसरी तरफ उस की क्वालिटी खराब होती जा रही है। साथ ही जो सर्विस का ढंग है वह भी खराब होता जा रहा है। कंट्रैक्टर्स की रोजी का जो जरीया था उस को भी हानि पहुंच रही है। जितने कंट्रैक्टर्स हैं उन की संख्या ६,४०० है और ७३ जगहों पर रेलवे की डिपार्टमेंटल क्रेटरिंग चल रही है। यह सन् १९५४ के फिगर्स हैं, शायद अब कुछ फिगर्स बढ़ गये हों। रेलवे का क्रेटरिंग डिपार्टमेंट एक तरह से बहुत बड़ा काम था जो कंट्रैक्टर्स के हाथ में था। जो अब रेलवे डिपार्टमेंट ने खुद माना है उसे मैं पढ़ता हूं। पेज ७ पर उन्होंने ने कहा है :

“अधिकतर वे ठेकेदार होते थे जो एक लम्बे अर्से से यह काम करते चले आ रहे थे।”

बहुत अर्से से यह कंट्रैक्टर्स काम करते थे। उन को बड़ा तजुर्बा था, लेकिन उन से यह काम छीन लिया गया और आज बहुत से कंट्रैक्टर्स बेकार हैं। इस तरह से गवर्नमेंट को जो लाभ होता था, कंट्रैक्टर्स के पास से जो फीस आदि आती थी, और दूसरे जरियों से, वह सब खत्म हो गया। गवर्नमेंट ने जो रिपोर्ट छपा है उस में खुद कहा था कि :

“विभागीय भोजन व्यवस्था एवं ठेकेदारों द्वारा भोजन व्यवस्था दोनों साथ साथ चलेंगी और एक दूसरे के अनुभव से लाभ उठायेंगी।

मैं उस की लैंग्वेज कोट कर रहा हूँ। यह उन्होंने ने उस की मंशा बतलाया था लेकिन बहुत से कंस्ट्रक्टर्स को डिस्प्लेस कर के गवर्नमेंट इस काम को ले रही है, मगर उस से लाभ नहीं हो रहा है। इस तरह से मेरा खयाल है कि अगर गवर्नमेंट मेरे इन विचारों और सुझावों को कार्यान्वित करे तो आमदनी बढ़ सकती है और किसी भी किस्म का ट्रैक्स लगाने की, चाहे थर्ड क्लास के लिये हो चाहे फर्स्ट क्लास के लिये हो, आवश्यकता नहीं है।

अब मैं थोड़ा बहुत अपनी कांस्टिट्यूएन्सी के विषय में कहना चाहता हूँ। मेरी कांस्टिट्यूएन्सी एक ऐसे इलाके में है जो पिछड़ा हुआ इलाका है। साथ ही साथ एक ऐसी जगह पर स्थित है जहां पर नेपाल और चाइना के बार्डर मिलते हैं। अगर किसी किस्म की होस्टिलिटी होती है तो मेरी कांस्टिट्यूएन्सी उस से जरूर प्रभावित होगी। लेकिन इस के बावजूद जो डिमान्ड है उसे मैं ने बहुत गौर से देखा। नार्थ ईस्टर्न रेलवे के सिलसिले में न तो नई लाइनें बढ़ाने के बारे में और न विकास या ट्रैक्की के बारे में कोई विचार है और न ही कोई प्राविजन है। इस के बखिलाफ दूसरी लाइनों के लिये, चाहे वह नार्दर्न रेलवे हो चाहे साउथ रेलवे हो, उन के लिये कुछ न कुछ प्राविजन है। मैं बार बार इस सदन में पांच साल से कहता रहा हूँ कि मेरी कांस्टिट्यूएन्सी में दो लाइनों की बहुत आवश्यकता है। एक रेलवे लाइन किच्छा से, जोकि नार्थ ईस्टर्न रेलवे का एक स्टेशन है, सितारगंज होते हुए पीलीभीत तक और दूसरी लाइन बरेली से बीसलपुर, जो कुछ २७ मील का फासला है, बहुत जरूरी है, जबकि पीलीभीत होते हुए करीब ६० मील पड़ता है। बीसलपुर एक डेवेलपिंग टाउन है, उस को अगर बढ़ा कर मुहम्मदी तक कर दिया जाये तो इस से मेरे पिछड़े हुए इलाके का विकास सम्भव हो सकता है।

इसी तरह से कीछा से अगर लाइन बढ़ायी जाये पीलीभीत तक तो उस से भी उस पिछड़े हुए, इलाके का विकास सम्भव हो सकता है।

हमारे यहां दो ब्रांच लाइन्स हैं, पीलीभीत से टनकपुर और पीलीभीत से शाहजहांपुर। पीलीभीत से टनकपुर लाइन बहुत खराब अवस्था में है। मैं ने इस के बारे में पहले भी कहा है। आज के युग में जबकि आदमी चांद तक पहुंचने के ख्वाब देखता है हम उस लाइन पर १५ मील प्रति घंटा के हिसाब से चलते हैं जिस की वजह से यात्रियों को बड़ी तकलीफ होती है। मैं चाहता हूँ कि इस लाइन को रिनोवेट कर के चलने के उपयुक्त बनाया जाये।

इसी के साथ मैं चाहता हूँ कि टनकपुर से आगे पिथौरागढ़ तक चाहे लाइट रेलवे लाइन या नैरोगेज लाइन बना दी जाये क्योंकि पिथौरागढ़ के आगे चम्पावत वगैरह बहुत से मुकामात हैं जिन को इस से जोड़ा जा सकता है।

पीलीभीत में एक रेलवे ब्रिज है दिवहा रिबर पर जो रेलवे और रोड दोनों के काम में आता है। आज की डेवेलपिंग इकानमी के जमाने में जबकि यातायात बहुत बढ़ गई है, मैं चाहता हूँ कि अलग से एक रेलवे का पुल हो और रोड का अलग से हो। इस सिलसिले में मैं ने जिक्र किया था श्री जगजीवन राम जी से और लाल बहादुर शास्त्री जी से और डेपुटेशन भेजा था लेकिन कोई फल नहीं निकला। मैं चाहता हूँ कि उस ओर सरकार ध्यान दे।

पीलीभीत से शाहजहांपुर जो रेलवे लाइन जाती है वह घाटे पर चल रही है। मैं चाहता हूँ कि उस लाइन पर डीजल ट्रेन्स चलाई जायें जैसेकि फर्रुखाबाद से कासगंज तक चलाई जाती हैं। इस से प्रशासन को फायदा होगा और यात्रियों को भी आसानी होगी।

श्री अचल सिंह (आगरा): अध्यक्ष महोदय, जो डिमांड्स ग्रांट के लिये पेश की गयी हैं उन का मैं समर्थन करता हूँ। मैं केवल पांच सात सुझाव मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहता हूँ।

एक तो मैं केटरिंग के बारे में कहना चाहता हूँ। पहले केटरिंग ठकेदार करते थे। उस को डिपार्टमेंट ने यह खयाल कर के ले लिया कि इस में कुछ तरक्की होगी, रेलवे को भी फायदा होगा और अच्छा खाना मिलेगा। लेकिन नतीजा यह हुआ कि खाने की क्वालिटी गिरी और सरविस में कमी आई और दाम भी बढ़े और साथ साथ रेलवे को लाखों रुपये का नुकसान भी हुआ। तो इस सूरत में मैं चाहूंगा कि जो पहला तरीका था उसी को फिर काम में लाना चाहिये जिस से कि खाना अच्छा मिले, सरविस अच्छी हो और साथ ही रेलवे को भी फायदा हो।

अध्यक्ष महोदय : खाने का वक्त तो गुजर चुका, अब तो चाय की बात कीजिये।

श्री अचल सिंह: इस के अलावा बहुत से शहरों में रेलवे क्रासिंग हैं जिन की वजह से आये दिन एक्सीडेंट होते हैं। आज सुबह ही क्वेश्चन अवर में जिक्र आया था कि एक्सीडेंट की वजह से काफी आदमी मरे और घायल हुए। तो इस बात का ध्यान हमारे मंत्री जी को रखना चाहिये कि जिन जिन शहरों में ऐसे रेलवे क्रासिंग हैं जहां काफी ट्रैफिक होता है वहां ओवर ब्रिज होना चाहिये। मिसाल के तौर पर आगरे में जगनेर रोड पर एक रेलवे क्रासिंग है जो अक्सर बन्द रहता है। उस के लिये हम कई बरस से कोशिश कर रहे हैं कि उस पर ओवर ब्रिज हो जाये। वहां लोगों को बड़ी परेशानी होती है क्योंकि ट्रैफिक देर तक रुका रहता है। तो जैसा मैं ने निवेदित किया कि खास खास जगहों में जहां इस किस्म के रेलवे क्रासिंग हैं वहां ओवर ब्रिज बनाये जायें।

इस के अलावा मैं यह देखता हूँ कि रेलवे में चोरी बहुत बढ़ गई है और तमाम माल के डब्बे कटते हैं और उस में काफी माल चोरी जाता है। और रिपोर्ट से मालूम होता है कि करीब तीन करोड़ से ज्यादा रेलवे क्लेम देती है। जो रेलवे के नीचे के स्टाफ के लोग हैं वे मिले रहते हैं और डब्बे काटे जाते हैं और माल निकाला जाता है। इस तरह की घटनायें हमारे आगरे में जब तक होती रहती हैं। इस के बारे में मैं ने पहले रेलवे मंत्री जी से भी कहा था लेकिन उस पर यद्यपि कुछ ध्यान दिया गया लेकिन कोई नतीजा नहीं निकला। तो इस में एफीशेंसी की बहुत कमी है। जो गार्ड और वाच एंड वार्ड के लोग रहते हैं वे पूरा काम नहीं करते। वे मिले रहते हैं उन गैंग्स से जो रेल के डब्बे काटते हैं और लाखों रुपयों का माल चोरी हो जाता है।

इसी तरह से कोयले के बारे में है। काफी कोयला वैगन्स से गिराया जाता है और उस को चुरा कर ले जाते हैं। इस से काफी नुकसान होता है। तो इस तरफ डिपार्टमेंट का ध्यान पूरी तरह जाना चाहिये। मेरा सुझाव है कि जो जोन के जनरल मैनेजर या ऊंचे अधिकारी हैं वे दौरा करें और देखें तो उन्हें मालूम हो जायेगा कि किस तरह से ये गलत चीजें होती हैं। उन को यह देखना चाहिये। सिर्फ दफ्तर में बैठ कर लिखापढ़ी करने से काम नहीं होता। अगर दौरा किया जाये और देखभाल की जाय तो उस से बहुत कुछ फायदा हो सकता है।

एक कमी देखते में आती है मीटर गैज और ब्रौडगेज की। मीटरगैज आजकल बहुत तकलीफ-देह है। बहुत पुरानी गाड़ियां हैं और लाइन भी बहुत पुरानी हो चुकी है और उस में काफी दिक्कत होती है। इसलिये मैं चाहूंगा कि उस में सुधार किया जाये। चाहे उस को ब्रौड गेज किया जाये या उस की गाड़ियों में सुधार किया जाये ताकि पैसिजनों को आराम मिले।

इस के अलावा जो पैसिजर ट्रेन्स चलती हैं, चाहे वे ब्राडगेज की हों या मीटर गेज की हों, उन की बहुत ही कम देखभाल की जाती है। किसी गाड़ी में रोशनी नहीं होती, किसी में पंखा नहीं होता,

किसी में नल टूटा होता है। इस से यात्रियों को तरह तरह की तकलीफें होती हैं। तो मैं चाहूंगा कि मीटर गेज को या तो ब्रौडगेज किया जाय या उस में सुधार किया जाये और जो पैसिंजर ट्रेन्स चलती हैं उन की काफी देखभाल की जाये।

एक शिकायत जो इस वक्त चल रही है वह कोयले की कमी की है। जो पिछले रेलवे मंत्री थे उन्होंने जुलाई के महीने में स्टेटमेंट दिया था कि हमारे पास वैगन काफी आ गये हैं और साथ साथ हम ने कुछ इन्तिजाम भी कर दिया है जिस की वजह से कोयले के ले जाने में जो कमी होती है वह नहीं होगी। उस जुलाई को करीब ८-९ महीने हो गये लेकिन वह कमी पूरी नहीं हुई। हमारी आशा है कि मौजूदा मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे क्योंकि कोल आज जरूरी चीज है इंडस्ट्रीज के लिये और पब्लिक के लिये भी क्योंकि आजकल हर आदमी सापट कोक इस्तेमाल करता है। और जब उस की कमी हो जाती है तो बड़ी परेशानी होती है और उस का गवर्नमेंट पर बहुत बुरा असर पड़ता है। इसलिये हम मंत्री जी से प्रार्थना करेंगे कि वह इस ओर ध्यान दें और ज्यादा से ज्यादा वैगन्स सप्लाई करें जिस से कोयले की कमी न हो जाये।

अन्त में मैं और अधिक न कह कर सिर्फ यही कहूंगा कि जो बातें मैं ने आप की सेवा में निवेदन की हैं उनकी और अगर ध्यान दिया जायेगा तो इस से रेलवेज को एफिशिएंसी बढ़ेगी और जो मुसाफिर हैं उन को भी काफी आराम मिलेगा।

श्री का० रा० गुप्त (अलवर) : मेरा एक सुझाव है कि रेलवे बोर्ड के सदस्यों का वेतन घटा कर २,००० का रुपये कर दिया जाये और वह आय कर से मुक्त भी रहे।

तीसरे दर्जे के यात्रियों की कठिनाइयां निरन्तर बढ़ती जा रही हैं। रेलवे में भ्रष्टाचार का बोलबाला है। यहां तक कि रेलवे कर्मचारी आपस में भी एक दूसरे को रिश्वत देते हैं। अपनी नियुक्ति, अपने तबादले, यहां छुट्टी लेने के लिये वे रिश्वत देते हैं तब कहीं जा कर उन का काम होता है। यह निम्न कर्मचारियों में ही नहीं अपितु वरिष्ठ पदाधिकारियों में भी है। अपने देश में परिवहन पद्धति को ऊपर से नीचे तक सक्षम बनाने के लिये एक मात्र उपाय है—रेल सड़क—समुद्र परिवहन का समन्वय। पश्चिम रेलवे में माल ढोने की स्थिति बहुत ही खराब है उस में सुधार की आवश्यकता है। कभी कभी तो कांगड़ा घाटी में वैगनों की कमी के कारण बहुत असें तक माल पड़ा रहता है।

अलवर से भरतपुर तथा कोसी तक रेलवे लाइन बनाई जाये। एक और लाहन अलवर और खोतेरी को मिलाने के लिये बनानी चाहिये। इन लाइनों के बन जाने से उन क्षेत्रों के खनिज पदार्थ इधर उधर भेजे जा सकेंगे। बांदीकुई तथा अलवर के बीच महुआ गांव के निकट एक रेलवे पुल बनाया जाये। आशा है कि यह पुल इस वर्ष बनाया जायेगा।

स्थगन प्रस्ताव

तथा

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

भारत को चोन का कथित अल्टीमेटम

श्री अध्यक्ष महोदय : मुझे चार अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाने के नोटिस और दो स्थान प्रस्तावों के नोटिस मिले हैं जिनका सम्बन्ध चीन द्वारा भारत को भारतीय सीमान्त कर्मचारियों को हटा लेने के बारे में दी गयी कथित चुनौती से है। क्योंकि सदन इस बारे में काफी उत्तेजित है अतः सरकार की ओर से इस बारे में कुछ जानकारी प्रस्तुत की जायेगी।

†प्रधान मंत्री तथा वैदेशिक-कार्य मंत्री तथा अगु शक्ति मंत्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) : अध्यक्ष महोदय, यह तथाकथित चुनौती अभी हमें पूर्ण रूप में चीन सरकार ने जो नोट हमारे राजदूत को दिया है उसका तार द्वारा संक्षिप्त विवरण हमें अवश्य प्राप्त हुआ है। इस नोट में हमारे गश्ती दस्ते के कार्यालय के बारे में आशंका प्रकट की गयी है और उसमें कहा गया है कि यदि हम उस क्षेत्र की गश्त करेंगे तो वे अर्थात् चीन भी वहां की गश्त करना शुरू कर देगा। वास्तविकता यह है कि चीन ने उस क्षेत्र की गश्त करना कभी बन्द नहीं किया था। यदि ऐसा न किया तो स्पष्ट है कि संघर्ष होगा। इस बारे में कुछ अधिक कहने की आवश्यकता नहीं, मैं केवल इतना ही कहना चाहता हूँ कि हम अपनी चौकियों पर जमें रहेंगे। स्पष्ट है कि चीन को कुछ हमारी बढ़ रही शक्ति का अहसास हो रहा है।

मूल रूप में उन्होंने ही श्री चू-एन-लाई की उपस्थिति में यह सुझाव दिया था कि कोई भी गश्त न करे, हमने संघर्ष को टालने की दृष्टि से इस बात को स्वीकार कर लिया था परन्तु हमने यह तो नहीं माना था कि हम अपनी भूमि पर भी गश्त नहीं करेंगे। हम अपनी भूमि पर ही गश्त करते हैं और वहां ही हमने कुछ चौकियां भी बनाई हैं। हमने उन्हें बता दिया है कि काश्मीर राज्य के लद्दाख से लगता हमारा इलाका और यहां गश्त लगाना हमारा कर्तव्य है।

मेरा विचार है कि इस नोट को प्राप्त होने के परिणामस्वरूप कोई गम्भीर स्थिति का उत्पन्न हो जाना दिखाई नहीं पड़ता नोट अभी आ ही रहा होगा एक दो दिनों तक उसका सारा प्रसंग मालूम हो जाने की आशा है, परन्तु इस धमकी से हमारी स्थिति में किसी प्रकार के परिवर्तन आ जाने की संभावना नहीं।

†श्री नाथ पाई (राजापुर) : अखबारों में तो यह प्रकाशित हुआ है, यह कहां तक ठीक है हमें बताया जाये। वह यह है कि जब तक हम इन दो चौकियों को वापिस नहीं लेते, तो चीनी हमें शक्ति से हटा देंगे। साथ ही यह भी समाचार है कि लोंगजू में कुछ चीनियों का दल आया हुआ है और उसने भारत की सीमा का उल्लंघन किया है, अतः हम जानना चाहते हैं कि स्थिति क्या है और सरकार ने हमारे सैनिकों को क्या आदेश दिया है।

†श्री जवाहरलाल नेहरू : मैंने अभी कहा है कि हम वहां डटे रहेंगे। हमारा वापिस आने का कोई इरादा नहीं। एक व्यक्ति चार अन्य व्यक्तियों के साथ लांगजू के दक्षिण में एक ग्राम में आ घुसा था। परन्तु इसे सैनिक कार्यवाही नहीं कहा जा सकता और यह कोई विशेष महत्व की चीज नहीं।

†श्री हेम बरुआ (गोहाटी) : जिस गांव में चीनी आये क्या यह लोंगजू से १ 1/2 मील दूर है और इसे "राद" कहते हैं ?

†श्री जवाहरलाल नेहरू : शायद मील आध मील है। यह गांव तो है परन्तु वहां केवल दो ही घर हैं।

१५० नागा विद्रोहियों का पूर्वी पाकिस्तान में चले जाना

†अध्यक्ष महोदय : मुझे पांच अविलम्बनीय लोक महत्व के विषयों की ओर ध्यान दिलाने की सूचनायें प्राप्त हुई हैं। तीन स्थगन प्रस्ताव श्री हेम बरुआ, श्री प्र०चं० बरुआ, श्री स० मो० बनर्जी,

श्री हरि विष्णु कामथ, श्री बाड़े, श्रीमती रेणु चक्रवर्ती और श्री रघुनाथ सिंह से प्राप्त हुये हैं। इन सब का सम्बन्ध निम्न विषय से हैं :—

“यह तथ्य कि पूर्वी पाकिस्तान की ओर १५० नागा विद्रोहियों का फीजो का स्वागत करने के लिये आगे बढ़ने की बात प्रधान मंत्री ने संसद् में स्वीकार कर ली थी, पूर्व पाकिस्तान जाने में सफल हो गये हैं और पता चला है कि पाकिस्तान उन्हें सक्रिय सहायता तथा सहयोग दे रहा है।”

†श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : जैसे कि कल आपने कहा था कि नागा विद्रोहियों के बारे में प्रधान मंत्री कुछ तथ्य बतायेंगे क्या वह ऐसा कर रहे हैं।

†श्री हेम बरुआ : मामला बहुत ही गम्भीर है। १५० नागा लोग पूर्वी पाकिस्तान में चले गये और भी चले जाते यदि सुरमा नदी में तूफान न आया होता। पाकिस्तान ने उन्हें सक्रिय सहयोग और सहायता प्रदान की। उन्होंने हमारे सुरक्षिगण पर भी गोलियां चलाईं। हमारी सरकार को यह सब मालूम हो गया है परन्तु फिर भी अभी नागा लोग पूर्वी पाकिस्तान जा रहे हैं और सरकार कुछ नहीं कर रही। हमारी नेफा सीमा भी खतरे में है। अतः मेरा निवेदन है कि आप स्थगन प्रस्ताव की अनुमति दें ताकि इस मामले पर विवाद हो सके।

†श्री जवाहरलाल नेहरू : यह ठीक है कि लगभग १५० नागा उपद्रवी पूर्वी पाकिस्तान जाने में सफल हो गये हैं। ये पूर्वी पाकिस्तान में बड़े तंग मार्ग से गये हैं जोकि भारतीय क्षेत्र से लगभग ६० मील की दूरी पर है। यह ठीक है कि वह पहिले नागालैंड में ही था। ऐसा लगता है कि ये लोग पाकिस्तानी अधिकारियों के सम्पर्क में थे और हथियारों को छोड़ने के बाद उन्हें पाकिस्तानी अधिकारी मिले थे और वे उनके साथ गये थे। यह सब तथ्य की बातें हैं। उनके आने पर कुछ संघर्ष भी हुआ। उन्होंने हमारी चौकी को प्रातः ४ बजे बहुत अंधेरे में पार किया। भारतीय पुलिस चौकी द्वारा उनमें से चार अथवा पांच को मार गिराया। जांच करने से पूर्व यह नहीं कहा जा सकता कि हमारी पुलिस का उसमें कितना दोष है।

ये नागा विद्रोही ३० अप्रैल की रात को सीमा पार कर गये। वैसे वे सारे के सारे १५० एक साथ नहीं गये। २०, २०, अथवा ३०, ३० के दल में गये। दुर्भाग्य की बात है कि वे बच निकले। पाकिस्तान को इस बारे में क्या विरोध पत्र भेजा जा सकता है इस बारे में स्थिति पर विचार किया जा सकता है। यह भी मालूम किया जा रहा है कि पाकिस्तान का इसमें कितना हाथ है।

एक माननीय सदस्य ने बर्मा का उल्लेख किया। यह बात कि नागा लोग बर्मा में जाते रहे हैं इस बात को व्यक्त करना है कि हमारा सुरक्षा बल उन पर दबाव डालता रहा है। सुरक्षा बल ने उन्हें पुराने छिपने के स्थान से भगा दिया है तथा उनके प्रधान कार्यालय को अपने कब्जे में कर लिया है। यह तो स्पष्ट ही है कि वे श्री फीजो से मिलने गये थे, परन्तु हमें पूछ तांछ करने पर पता चला है कि श्री फीजो अभी लंदन में ही हैं। ये तथ्य है जिनकी मुझे जानकारी है इस सन्दर्भ में और सूचना प्राप्त होगी तो सभा के समाक्ष प्रस्तुत कर दी जायेगी।

†श्री कामथ : क्या विद्रोही नागा इतने सशस्त्र थे कि हमारी सेना उन्हें रोक न सकी ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री जवाहरलाल नेहरू : वे सारे नागालैंड में घूमते हैं, सारा नागालैंड हमारा ही क्षेत्र है। परन्तु ये लोग रात को जंगलों में छोटे छोटे दलों में घूमते हैं। उनके छिपने के बहुत से स्थानों पर कब्जा कर लिया गया है, इस लिये ये लोग इधर उधर घूमते ही रहते हैं। मनीपुर इत्यादि में शायद वे घूमते रहे हों, परन्तु इनमें से बहुत लोग बर्मा में आश्रय पाते हैं।

†श्री स० मो० बनर्जी : आसाम सरकार ने पाकिस्तान सरकार को विरोध-पत्र भेजा है, क्या भारत सरकार भी ऐसा कर रही है। इस बात को लेकर भारत सरकार पाकिस्तान के प्रति क्या रुख अपना रही है ?

†अध्यक्ष महोदय : भारत सरकार जो ठीक समझेगी करेगी, परन्तु हमारे समक्ष यह विषय नहीं है। भारत सरकार के पास जो जानकारी थी वह उन्होंने बता दी है।

†श्री बड़े (खारगोन) : प्रधान मंत्री ने कहा है कि वे दलों में जाते रहे। यदि यह बात है तो वे निरंतर कितने दिन जाते रहे ?

†अध्यक्ष महोदय : इसका भी पता करना होगा।

श्री ज० ब० सिंह (घोसी) : एक बात मैं पूछना चाहता हूँ। जो नागा इत्यादि पकड़े गये हैं या जो मारे गये हैं, उन के पास से किस देश के बने हुए हथियार मिले हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : ये १५० चले गये हैं, ये पकड़े कहां गये हैं। हथियार कहां से आ गये ?

श्री ज० ब० सिंह : जो मारे गये हैं और तब जो हथियार पकड़े गये हैं, उन के बारे में मैं जानना चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : वह दूसरी बात हो जाती है। जो हमारे सामने चीज है, वह यह नहीं है।

श्री जवाहरलाल नेहरू : यह सही है कि कुछ हथियार पकड़े गये हैं। जो हथियार वे छोड़ गये हैं या जो कुछ हथियार दूसरी तरह से पकड़े गये हैं उन में रेडियो सेट्स दो एक हैं तथा इस किस्म की और चीजें हैं। यह मुझे नहीं मालूम कि कहां के वे हैं। इस की मुझे खबर नहीं है कि वे किस मुल्क के हथियार हैं। शायद बाद में आ जायें।

अध्यक्ष महोदय : अगर इतिला आ जाय तो उस को भी हाउस को बतला दिया जाय।

श्री जवाहरलाल नेहरू : जी हां।

अनुदानों की मांगें—जारी

†श्री स्वर्ण सिंह : इस विवाद में देश के विभिन्न भागों से आये माननीय सदस्यों ने भाग लिया है, यदि उन लोगों को भी गिना जाय जिन्होंने सामान्य चर्चा में भाग लिया है तो यह संख्या एक सौ तक पहुंच जाती है। मुझे इस चर्चा से काफी लाभ पहुंचा है। किराया भाड़ा बढ़ने के बारे में एक बात बड़ी मनोरंजक रही है वह यह कि लोगों ने यात्रियों का किराया बढ़ने की शिकायत तो की है परन्तु माल का भाड़ा बढ़ने का अधिक उल्लेख नहीं किया गया। कई माननीय सदस्यों ने इस वृद्धि को यात्री सुविधाओं के साथ जोड़ दिया है। परन्तु यात्री सुविधाओं के बारे में मेरा निवेदन

है कि किराया भाड़ा बढ़े अथवा न बढ़े परन्तु सुविधायें तो दी जानी चाहियें। रेलवे प्रशासन का यह प्रयत्न निरन्तर रहा है कि इस दिशा में अधिक से अधिक व्यवस्था की जाय। मैं यह नहीं कहता हूँ कि हम ने बहुत कुछ किया है, कमियां रह गयी हैं, रह जाती हैं।

इस बारे में मैं निवेदन कर देना चाहता हूँ कि आय व्ययक में यात्री सुविधाओं के लिये ३ करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी है। शायद यह राशि बहुत अधिक प्रतीत न हो, परन्तु यदि प्रति वर्ष इतनी राशि इस के लिये खर्च की जाती रही तो निश्चय ही कुछ वर्षों के बाद बहुत कुछ हो जायेगा। तीसरे दर्जे के यात्रियों को काफी लाभ पहुंचेगा। काफी कमियां हैं और बहुत सी चीजों की आवश्यकता है परन्तु मेरा निवेदन यह है कि रेलवे प्रशासन यात्रियों को अधिक से अधिक सुविधायें प्रदान करने के लिये निरन्तर प्रयत्नशील है। रेलवे सम्पत्ति का जो नुकसान हो रहा है उसको रोकने के लिये भी कदम उठाये जा रहे हैं। समय समय पर सुरक्षा उपाय दृढ़ बनाये गये हैं तथा और भी इस दिशा में अपेक्षित कार्यवाही की जा रही है।

रेलवे में सुरक्षा की स्थिति को सुधारने के बारे में प्रत्येक 'जोन' की समिति में विचारे जाने का सुझाव भी था। मैं इस बात को स्वीकार करता हूँ कि सभा में जो स्थानीय महत्व के प्रश्न उठाये जाते हैं अथवा अब उठाये गये हैं उन पर प्रत्येक "जोन" की अनौपचारिक सलाहकार समितियों में चर्चा करने से काफी लाभ हो सकता है। हर चालू सत्र में इस प्रकार की क्षेत्रीय समिति की बैठक की व्यवस्था हो सकती है।

एक और विषय जिसकी मैं चर्चा करना चाहूंगा वह लाइनों का निर्माण है मैं प्रत्येक नई लाइन, जिस का फि सुझाव दिया गया है कि बारे में यह नहीं बता सकूंगा कि यह संभव है या नहीं या इस में क्या परिवर्तन होने चाहिये। हमें इस विषय में व्यापक चित्र को ध्यान में रखना चाहिये। प्रादेशिक मांगों करने से पहले समस्त देश की आवश्यकताओं को ध्यान में रखना चाहिये। कई बार यह समझा जाता है कि किसी नई लाइन से या दोहरी लाइन बनाने से किसी विशेष क्षेत्र को लाभ पहुंचेगा। इस पहलू की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिये।

लौह-अयस्क को निर्यात करने के निर्णय को लीजिये। यह कुछ क्षेत्रों में होता है। मान लीजिये उड़ीसा में या बलदिला या मंगलोर-हसन में नई लाइनें बनाई गई हैं। या प्रादेशिक विकास के लिये होंगी। किन्तु यह नहीं भूलना चाहिये कि इन का लाभ सारे देश को पहुंचेगा। राष्ट्रीय पहलू को ध्यान में रखना चाहिये।

†श्री यलमंदा रेड्डी : आन्ध्र प्रदेश, आसाम और एक और राज्य में, पहली और दूसरी योजना में एक भी लाइन नहीं बनाई गई है ?

†श्री स्वर्ण सिंह : माननीय सदस्य पहले भी यह कह चुके हैं। प्रादेशिक मांगों स्वाभाविक हैं किन्तु इन पर सारे देश के हित के पहलू से विचार करना चाहिये, क्योंकि इन से सब राज्यों, आंध्र प्रदेश, आसाम आदि को लाभ होता है।

कोयले का उत्पादन बढ़ाने के प्रश्न को लीजिये। उत्पादन वहीं बढ़ाया जा सकता है जहां पर कोयला पाया जाता हो। देश के विभिन्न भागों को सेवा के लिये, जिस में वे सभी राज्य सम्मिलित हैं, जो कोयला खानों से दूर हैं, यह आवश्यक है कि उन स्थानों पर जहां परिवहन का संकट है, यह संकट दूर किया जाय। इस का एक अर्थ यह हो सकता है कि रानीगंज क्षेत्र को अधिक लाइनें दी जा रही हैं, इसलिये पश्चिम बंगाल को लाभ हो रहा है। यदि झड़िया कोयला क्षेत्र में नई लाइनें बनाई जायें, तो बिहार का लाभ होता है। यदि किसी राज्य में अधिक विद्युत्तीकरण किया जायें,

[श्री स्वर्ण सिंह]

तो उस राज्य को फायदा है। किन्तु यह भूल जाते हैं कि उन क्षेत्रों को भी लाभ होगा, जो इन राज्यों से दूर हैं। इसलिये प्रादेशिक लाभ को देखते हुए कई बार उस लाभ को नहीं देखा जाता जो सारे देश को और समस्त अर्थव्यवस्था को होता है।

अब देखिए लाभ क्या है ? यदि आप लाइन क्षमता न बढ़ायें, विद्युतीकरण और अन्य सौ काम न करें, तो उन राज्यों को जो अधिक लाइनों की मांग कर रहे हैं कोयला नहीं मिल सकेगा इस प्रकार के कई उदाहरण हैं।

इस्पात संयंत्र को देखिये। यदि एक संयंत्र उड़ीसा में हो, दूसरा मध्य प्रदेश में, तीसरा बंगाल में—एक प्रस्ताव बिहार में भी एक संयंत्र स्थापित करने का है—,तो उन संयंत्रों के लिये कच्चा माल संभरित करने के लिये उस क्षेत्र में क्षमता बढ़ानी पड़ेगी और इस का लाभ सारे देश को होगा।

†श्रीमती विमला देवी : माननीय मंत्री ने कहा है कि इस विषय को राष्ट्रीय विकास की दृष्टि से देखना चाहिये। हम १० वर्षों से ऐसा कर रहे हैं और इस का परिणाम यह है कि पिछले १० वर्षों से हमें एक भी लाइन नहीं मिली। अगले पांच वर्षों में भी नहीं मिलेगी।

†श्री अ० क० गोपालन : मंत्री महोदय का अभिप्राय यह है कि जहां कोयला और इस्पात नहीं है, वहां रेलवे नहीं होगी।

†श्री स्वर्ण सिंह : मैं ने ऐसा नहीं कहा। मैं विकासात्मक लाइनें बनाने के महत्व को समझता हूँ और श्री गोपालन के राज्य में ऐसी एक लाइन बनाई भी गई थी, जिस का सदन ने स्वागत किया था। किन्तु विकासात्मक लाइनों और आवश्यक लाइनों, जो कि नई औद्योगिक आवश्यकताएं पूरा करने के लिए आवश्यक होती हैं कुछ संतुलन रखना चाहिये। यह सच है कि विकास की वर्तमान अवस्था में विकासात्मक लाइनें उतनी नहीं बनाई जा सकती जितनी कि आवश्यक लाइनें, जिन से देश की उत्पादन क्षमता बढ़ती है।

मैं यह बताना चाहूंगा कि इस्पात संयंत्र चाहे रूरकेला में या दुर्गापुर या किसी अन्य स्थान पर, उस क्षेत्र में रेलवे का कार्य तो बढ़ता ही है, किन्तु इस्पात देश में हर स्थान पर एक ही मूल्य पर मिलेगा। इसलिए ऐसे काम किये जाते हैं ताकि देश के एक भाग को जो लाभ पहुंचता है, वह दूसरे भागों को भी पहुंचे है,। तीसरी पांच वर्षीय योजना में संसाधन बतलाये गये हैं। हम सब पर यह उत्तरदायित्व पड़ता है कि हमें विकल्प के सुझाव दें और बतलायें कि संसाधनों की सीमा के अन्दर रहते हुये स्वार्थों में कैसे फेर बदल किया जाये। किन्तु लगभग सभी सदस्यों ने अपने अपने निर्वाचन क्षेत्रों के सम्बन्ध में सुझाव दिये हैं मेरा भी एक निर्वाचन क्षेत्र है किन्तु उस में किसी नई लाइन की व्यवस्था नहीं की गई है। चाहे माननीय सदस्य किसी भी गुट का या दल के हों वे अपने अपने राज्य के लिए नई लाइनों की मांग करने के कारण दे सकें हैं। योजना की स्वीकृति संसद दे चुकी है। किन्तु किसी सदस्य ने यह नहीं कहा कि मैं संसाधनों की सीमाओं को छोड़ कर नई लाइनें बनाने का प्रयत्न करूँ। इस लिये मेरा निवेदन है कि हमें देश की सामान्य योजना को ध्यान में रखना चाहिये।

†भूल अंग्रेजी में

मैं पहले कह चुका हूँ कि तीसरी योजना में परिवहन के लिए अधिक कोशिश करके पड़ेगी और यह मामला सरकार के विचाराधीन है कि नई परिवहन क्षमता कैसे पैदा की जाये। यदि संसाधन उपलब्ध हुए तो उनका पूरा और उचित प्रयोग किया जायेगा।

किरायों और भाड़ों में वृद्धि के प्रश्न के सम्बन्ध में दो नये सुझाव दिये गये हैं। श्री याज्ञिक ने कहा है कि रेलवे बोर्ड ने जान बुझ कर आय का कम अनुमान लगाया है। मैं समझता हूँ कि ऐसा आरोप लगाने से पहले अपने पक्ष में निश्चित आंकड़े दिखाने चाहिये। उन्होंने क्या आंकड़े दिये हैं। उन्होंने केवल इतना कहा है कि पिछले दो या तीन वर्षों में वृद्धि की औसत दर अधिक थी किन्तु वर्तमान आय-व्यय के अनुमान में यह दर पिछले तीन वर्षों की दर से कम दिखाई गई है। श्री याज्ञिक नये सदस्य नहीं हैं पुराने सदस्य हैं। उन्हें शायद भूल गया है कि १९५९-६० में १ अक्टूबर १९५८ से भाड़े में पूरे एक वर्ष कि वृद्धि का प्रभाव है। यह मुदालियर समिति की सिफारिशों को क्रियान्वित करने की पहली अवस्था है। केवल इस से हमें १० करोड़ रुपये की वृद्धि हुई है।

फिर उन्होंने १९६०-६१ का उल्लेख किया। भाड़े पर ५ प्रतिशत अधिभार था। इससे १४ करोड़ रुपये की आय हुई थी। दूसरे आंकड़े जो उन्होंने दिये हैं १९६१-६२ के लिए हैं। यात्री किराया कर किराये में मिला दिया गया था, जिससे १२.५ करोड़ रुपये की आय दिखाई गई थी ये आय सामान्य कोष में दे दी जाती थी जो राज्यों को मिलती थी। उन्होंने जो वृद्धि बताई है उसमें यह १२.५ करोड़ रुपये सम्मिलित हैं। यदि उसे निकाल दिया जाये तो वृद्धि लगभग २३ करोड़ रुपये होती है।

फिर माननीय सदस्य ने कहा था कि रेलवे ने ऋण लिये थे जिन्हें वे अपनी सामान्य राजस्वों में अदा कर सकते थे। यह भी सत्य नहीं है, ये ऋण चालू राजस्वों या साधारण अतिरेकों से नहीं दिये गये थे किन्तु एक विशेष तरीके से जैसा कि १९६० की अभिसमय समिति ने सिफारिश की थी इसलिए उन्होंने जो तीन चार बातें कहीं है उन में कोई जोर नहीं है।

एक और सदस्य ने भी इस पहलू का उल्लेख किया है किन्तु उन्होंने मामला राजनैतिक स्तर पर ही रखा उनके पास कोई नये तथ्य नहीं थे जिन से वे यह सिद्ध कर सकें कि संसाधनों में इस प्रकार वृद्धि की जा सकती है या व्यय से उस तरीके से बचा जा सकता है। मुझे उत्तर देने की आवश्यकता नहीं, क्योंकि मोटी बात जो इस पक्ष की ओर से कही गई है यह है कि यदि वृद्धि अनिवार्य है फिर भी सुविधाएँ बढ़ानी चाहिये। भीड़ कम की जाये इत्यादि। मुझे इस से पूरी सहानुभूति है और मैं समझता हूँ कि इस दिशा में पूरी कोशिश करनी चाहिये। अतः मेरा निवेदन है कि वृद्धि अनिवार्य है और इस की अनुमति दे दी जानी चाहिये।

कुछ सदस्यों ने कुछ खंडों के विभाजन का जिक्र किया है। सरकार का कोई स्थिर दृष्टिकोण नहीं है। सरकार ने प्रशासनिक पहलू का अध्ययन किया है और उसने नये खंड बनाने में संकोच नहीं किया। सदन को ज्ञात है कि उत्तर पूर्वी खंड और उत्तर पूर्वी सीमांत खंड बना कर इन की संख्या ६ से ८ कर दी गई है। यदि संचालन अथवा संगठन संबंधी कार्यकुशलता के हेतु वर्तमान खंडों का पुनर्गठन या विभाजन आवश्यक समझा गया, तो हम ऐसा करेंगे। एक और बात जो बहुत से सदस्यों ने कही है समपाटों के बारे में है। सामान्य नीति यह है कि यदि राज्य सरकार उपगमन मार्ग बना दे, तो रेलवे ऊपरी पुलों के निर्माण का खर्च उठाने के लिये तैयार होगी। सड़कें बनाने का उत्तरदायित्व राज्य सरकारों पर है, क्योंकि उन्हें नई जमीन लेनी होगी। हम ने स्वयं कई राज्यों में ऐसा करने के लिये कहा है। जैसा कि सदन को ज्ञात है अधिकतर राष्ट्रीय राजमार्गों पर प्रत्येक महत्वपूर्ण समपाटों पर ऊपरी पुल बनाने का कार्यक्रम है।

[श्री स्वर्ण सिंह]

शान्ति और व्यवस्था भंग संबंधी घटनाओं के बारे में सब को चिन्ता है और उन्हें कोई भी पसन्द नहीं करता। किन्तु इन्हें रोकने की जिम्मेदारी मूलतः राज्यों पर है। यदि हम अपनी पुलिस रखें या अना प्रबन्ध करें, तो राज्य इसे पसन्द नहीं करेंगे। इस समय राज्य सरकारों और रेलवे प्रशासन के बीच पूरा समबन्ध है, सुरक्षा बल को मजबूत करने के जो पग उठाये गये हैं, रेलवे उनका स्वागत करती है, और रेलवे के परामर्श से रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा के लिए कोई नई शक्तियां ली गई हैं। मुझे राज्य सरकारों के विरुद्ध कोई शिकायत नहीं है। रेलवे में हुई घटनायें अन्य अपराध की अपेक्षा अधिक मशहूर हो जाती हैं फिर भी इस तथ्य को देखते हुए कि ४० या ४५ लाख व्यक्ति प्रति दिन सफर करते हैं, अपराधों की संख्या अधिक नहीं है। मैं सदन को आश्वासन देना चाहता हूँ कि नियम १४६ कभी किसी कार्मिक संघ को दबाने के लिये प्रयोग नहीं किया जाता। हम ने महाप्रबन्धकों को निदेश जारी कर दिये हैं कि वे नियम १४६ का प्रयोग इन हालतों में करें ॥

- (१) पर्यवेक्षक अधिकारी को मारपीट या रेलवे कर्मचारियों द्वारा ऐसे अधिकारी को गाली गलोज।
- (२) भ्रष्टाचार, जिस के सामान्य नियमों के अन्तर्गत दोष सिद्ध न किया जा सके किन्तु महानिदेशक को संतोष हो कि वह व्यक्ति अपराधी है।
- (३) उन मामलों में जिनमें गाड़ियों के चलने में खतरा हो।

एक और भी परित्राण की व्यवस्था है। इस नियम के अन्तर्गत महाप्रबन्धक रेलवे बोर्ड के सामने मामला भेजे बिना कोई कार्यवाही नहीं कर सकता। और, रेलवे बोर्ड प्रभारी मंत्री को संबंधित कागजात दिखा देता है। और १९६० में ऐसे मामलों की कुल संख्या ४१ थी। इस लिए ऐसा कोई भी आरोप निराधार है कि इसका मंशा कार्मिक संघों की कार्यवाही पर कुठाराघात करना है। कार्मिक संघों की कार्यवाही का कोई दूसरा अर्थ लगाया जाय तो और बात है। यह भी कहा गया था कि यह नियम संविधान की शक्ति से परे है। इसलिये कि संविधान के अन्तर्गत कारण बताने का नोटिस दिया जाना चाहिये। उच्चतम न्यायालय ने इस पर विचार किया है और यही निर्णय दिया है कि यदि इस प्रकार का पहले से करार किया गया हो तो, उसे पूरा किया जाना चाहिये। उच्चतम न्यायालय ने इस नियम को संविधान की शक्ति से परे नहीं माना है। यदि वह संविधान की शक्ति से परे होता तो हम इस व्यवस्था को न करते। करार में इसकी व्यवस्था है। इस नियम के अन्तर्गत कार्मिक संघों की जिस प्रकार की कार्यवाहियों पर प्रतिबन्ध लगाया जाता है, उसकी व्यवस्था करार में है। यह भी कहा गया था कि यह तरीका उचित नहीं है। मैं तो समझता हूँ कि अनुशासन बनाये रखने के लिये भ्रष्टाचार को रोकने, अधिकारियों पर हमले न होने देने और ट्रेनों की सुरक्षा बनाये रखने की दृष्टि से यह सर्वथा उचित है।

ऐसा नहीं है कि निचले स्तर का कोई अधिकारी ऐसे मामलों में कोई निर्णय करता हो। मैं पहले भी बता चुका हूँ कि ऐसे मामलों में महाप्रबन्धक ही केवल नियम १४६ के अन्तर्गत कोई कदम उठा सकता है। कई मामलों में तो महाप्रबन्धक नियुक्त करने वाले अधिकारी भी होते हैं और करार के मुताबिक वे कार्यवाही कर सकते हैं। इतना ही नहीं, महाप्रबन्धक को ऐसे मामले रेल बोर्ड को प्रभारी मंत्री के पास भेजने पड़ते हैं। यह परित्राण रखा गया है। फिर भी यदि किसी मामले की ओर मंत्री का ध्यान आकर्षित किया जायेगा वह अवश्य ही उसकी जांच करेगा।

†श्री प्रिय गुप्त (कटिहार) : क्या इस नियम १४६ की तरह का कोई नियम किसी अन्य केन्द्रीय सरकारी विभाग के लिये भी बनाया गया है ?

†श्री स्वर्ण सिंह : इसमें कोई नई बात नहीं है। मैं जानता हूँ कि माननीय सदस्य को कार्मिक संघों की कार्यवाही का काफी अनुभव है। लेकिन विभिन्न स्तरों के व्योरे में पड़ने का अभी समय नहीं है। उसकी व्यवस्था करार में रहती है, इसलिये उन व्यवस्थाओं के अन्तर्गत की गई कार्यवाही संवैधानिक व्यवस्था के विरुद्ध नहीं है।

†श्रीमती रेणू चक्रवर्ती (बैरकपुर) : भ्रष्टाचार या अधिकारियों पर हमला करने के आरोप पर सेवा समाप्त करने पर किसी को कोई आपत्ति नहीं है। लेकिन कुछ कार्मिक संघीय कार्यकर्ताओं पर ऐसे कोई आरोप न होने पर भी उनकी सेवाएं समाप्त कर दी गई हैं। माननीय मंत्री को इनकी जांच करनी चाहिये।

†श्री स्वर्ण सिंह : पता नहीं माननीय सदस्या किन मामलों का उल्लेख कर रही हैं। लेकिन यदि दो वर्ष पहले की हड़ताल के सिलसिले में यदि

†श्री नम्बियार (तिरुचिरापल्लि) : जी, नहीं।

†श्री स्वर्ण सिंह : मैं पहले बता चुका हूँ कि दूसरी तरह के मामले मंत्रियों तक आते हैं और मेरे पूर्ववर्ती, विद्वान मंत्री ने पूरी तरह सोच विचार करने के बाद ही उन पर कोई निर्णय किया होगा। तभी नियम १४६ के अन्तर्गत कार्यवाही की गई होगी।

†श्री नम्बियार : मैं ने इसके संबंध में एक कटौती प्रस्ताव संख्या १५६ रखा है।

†श्री स्वर्ण सिंह : मैं उनमें से कुछ के उत्तर देने की चेष्टा कर रहा हूँ। एक अन्य माननीय सदस्य के प्रश्न के उत्तर में ही मैं यह सूचना दे रहा हूँ।

†श्री नम्बियार : उत्तर पर्याप्त नहीं है।

†श्री स्वर्ण सिंह : मैं जानता हूँ कि मैं माननीय सदस्य को पूर्णतया सहमत नहीं बना सकता पर अन्य सदस्यों को तो संतुष्ट कर सकता हूँ।

†श्री का० रा० गुप्त : मेरी बात का उत्तर नहीं दिया गया है। मैं ने पूछा था कि यदि सड़क परिवहन रेलवे यातायात का कुछ भाग ले ले तो रेलवे की आय कम हो जायेगी। तब क्या उस परिस्थिति में रेलवे को फिर किराये बढ़ाने पड़ेंगे ?

†श्री स्वर्ण सिंह : वह नहीं होने पायेगा, क्योंकि यातायात बड़ी तेजी से बढ़ता जा रहा है।

†अध्यक्ष महोदय : अब मैं कटौती प्रस्तावों को लेता हूँ। क्या किसी कटौती प्रस्ताव को मतदान के लिये अलग से रखने की आवश्यकता है ?

†श्री नम्बियार : कटौती प्रस्ताव संख्या १५६ मतदान के लिये नहीं। उस का उत्तर मिलना चाहिये।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री ने कहा है कि इतने सारे कटौती प्रस्तावों का अलग-अलग उत्तर देना कठिन है। अब इस अवस्था पर तो मुझे वही कटौती प्रस्ताव बताये जायें जिनको मतदान के लिये अलग से रखना है।

†श्रीमती रेणू चक्रवर्ती : कटौती प्रस्ताव संख्या ८ ।

†श्री स० मो० बनर्जी : संख्या ५ और ६ ।

†श्री उमानाथ : संख्या १०५ और ११२ ।

†श्रीमती रेणू चक्रवर्ती : संख्या १५ ।

†अध्यक्ष महोदय : ऐसे कटौती प्रस्ताव हैं संख्या ८, ५, १०५, ११२ और १५ । क्या संख्या १५६ को भी अलग से रखा जाये ?

†श्री नम्बियार : जी, हां । कटौती प्रस्ताव संख्या १०५ को सब से अलग रखा जाये । वह किरायों और भाड़े में वृद्धि से सम्बन्धित है ।

†श्रीमती रेणू चक्रवर्ती : संख्या ५ को भी । संख्या ८ को भी कटौती प्रस्ताव संख्या १०५ के साथ रखा जाये ।

†श्री स० मो० बनर्जी : उनके साथ ही संख्या ४ को भी लिया जाये ।

†अध्यक्ष महोदय : ठीक है । मैं कटौती प्रस्ताव संख्या ४, ८ और १०५ को एक साथ मतदान के लिये रख रहा हूँ ।

अध्यक्ष महोदय द्वारा मांग संख्या १ पर प्रस्तुत किये गये कटौती प्रस्ताव संख्या ४, ८ और १०५ मतदान के लिये रखे गये ।

लोक-सभा में मत-विभाजन हुआ । पक्ष में ४२, विपक्ष में १४१ कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुए ।

अध्यक्ष महोदय द्वारा मांग संख्या १ पर प्रस्तुत किये गये शेष सभी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये रखे गये तथा अस्वीकृत हुए ।

अध्यक्ष महोदय द्वारा रेलवे मंत्रालय की निम्नलिखित मांग मतदान के लिये रखी गई तथा स्वीकृत हुई :—

| मांग संख्या | शीर्षक | राशि |
|-------------|-------------|-----------------|
| १ | रेलवे बोर्ड | ८१,८४,००० रुपये |

†मूल अंग्रेजी में

बडी और मध्यम सिंचाई परियोजनायें*

†श्री यलमंदा रेड्डी (मारकापुर) : ३० अप्रैल को तारांकित प्रश्न संख्या २८६ के उत्तर से पता चलता है कि हमने प्रथम और द्वितीय पंचवर्षीय योजनाओं के दौरान सिंचाई पर ६७० करोड़ रुपये व्यय कर के १९६१-६२ तक १२९ लाख एकड़ भूमि की सिंचाई की सुविधायें पैदा कर ली थीं, परन्तु उसमें से केवल ९८ लाख एकड़ ही सिंचाई की गई है। हर बार यही होता रहा है। आंकड़े देखिये :—

| | सिंचाई क्षमता | | उपयोग | |
|---------|---------------|---|----------|----|
| | लाख एकड़ | | लाख एकड़ | |
| १९५५-५६ | . | . | ६५ | २९ |
| १९५६-५७ | . | . | ७३ | ३४ |
| १९५७-५८ | . | . | ८१ | ४९ |
| १९५८-५९ | . | . | ९३ | ५९ |
| १९५९-६० | . | . | ११७ | ७४ |

इस प्रकार हम सिंचाई की पूरी क्षमता का उपयोग ही नहीं कर पाते। सरकार की सी असफलता के कारण लगभग ३३-३५ प्रतिशत भूमि बिना जुती पड़ी रहती है। इस से देश को अपार हानि हो रही है।

इस का मुख्य कारण यह है कि सरकार सहायक नहरों की खुदाई का काम जनता पर, किसानों पर छोड़ देती है।

ऐसे कई उदाहरण दिये जा सकते हैं। तुंगभद्रा परियोजना १९५४ में बनी थी। लेकिन आज भी आधी भूमि बिना सिंचाई के पड़ी है। सहायक नहरों के अभाव में, वहां केवल ४०-४० प्रतिशत भूमि की ही सिंचाई हो पाती है। जलाशय का निर्माण १९५४-५५ में पूरा हो गया था, लेकिन १९५७-५८ में केवल ११.७ प्रतिशत भूमि पर खेती हुई थी। इस का दोष सरकारी नीति पर ही है। सरकार ने जनता को पर्याप्त धन नहीं जुटाया। इसीलिये रायलसीमा के अकाल-ग्रस्त क्षेत्र की ७० प्रतिशत भूमि पर खेती नहीं होती।

आन्ध्र प्रदेश में भी कृष्णा बांध का निर्माण चार वर्ष पूर्व पूरा हो गया था, लेकिन सहायक नहरों के अभाव में ८०,००० एकड़ भूमि बिना खेती के पड़ी है।

असल में यह सरकार की गलत नीति का ही परिणाम है। यदि सरकार सिंचाई परियोजनाओं का कार्यक्रम तय करते समय ही सहायक नहरों की बात सोच ले, तो सिंचाई की क्षमता इस तरह बेकार न जाये। सरकार को अपनी योजना सभी तरह से पूर्ण बनानी चाहिये।

*आधे घण्टे की चर्चा

†मूल अंग्रेजी में

[श्री यलमंदा रेड्डी]

सरकार को एक समिति नियुक्त करनी चाहिये जो सिंचाई-क्षमता के उपयोग के सम्बन्ध में छानबीन करती रहे। यह इसलिये अत्यावश्यक है कि हमें हर वर्ष खाद्यान्नों के आयात पर १०० से १५० करोड़ रुपये तक व्यय करने पड़ते हैं। यदि सिंचाई-क्षमता का पूरा-पूरा उपयोग हो सके, तो खाद्यान्नों का उत्पादन बढ़ सकता है। और खाद्य, उत्पादन बढ़ने के साथ ही साथ जनता की आय भी बढ़ जायेगी।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

इसीलिये मेरा अनुरोध है कि सरकार इस प्रश्न पर विचार करने के लिये सभी राज्यों के सिंचाई मंत्रियों का एक सम्मेलन आयोजित करे।

सरकार को बड़ी-बड़ी सिंचाई परियोजनाओं की विकास-समितियां बनानी चाहिये, जो जनता को सिंचाई सुविधाओं का उपयोग करने के लिये प्रोत्साहित करती रहें।

†सिंचाई और विद्युत् मंत्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) : मैंने माननीय सदस्य का भाषण सुना है। माननीय सदस्य को, मैं तो यही समझा हूं, कुछ स्थानीय प्रकार की शिकायतें हैं, ग्राम शिकायतें नहीं।

†श्री यलमंदा रेड्डी : यह गलत है।

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : पूर्व सूचना तो सामान्य तौर पर सिंचाई क्षमता के उपयोग के बारे में ही है। मैंने उस का यही अर्थ लगाया था कि मुझे सारे देश के बारे में कुल मिलाकर ही उत्तर देना है।

माननीय सदस्य ने स्थानीय प्रकार के जो उदाहरण रखे हैं, मैं उन की जांच करूंगा। मैं उनके बारे में सम्बन्धित राज्य सरकारों से पूछ ताछ कर सूचना दे दूंगा।

लेकिन जहां तक सारे देश की सिंचाई क्षमता का सम्बन्ध है, वह तो संतोषप्रद ढंग से चल रही है। मैं उस के कुछ आंकड़े आपके सामने रखता हूं। साथ ही, यह भी याद रखना चाहिये कि यह विषय राज्यों के अधीन है। इसलिये इसकी प्रगति बहुत-कुछ राज्यों पर निर्भर रहती है। मैं सामान्य ढंग से ही कह रहा हूं, किसी राज्य विशेष के बारे में नहीं।

१९५५-५६ में नहरी सिंचाई की क्षमता ६५ लाख एकड़ भूमि की सिंचाई थी, और सिंचाई का समस्त क्षेत्र ३१ लाख एकड़ था।

†श्री यलमंदा रेड्डी : लेकिन शुद्ध उपयोग २१ लाख एकड़ ही था।

†हाफिज मुहम्मद इब्राहीम : सिंचाई क्षमता का उपयोग हमारे देश में लगातार बढ़ता रहा है। तब वह ३१ लाख एकड़ था, और १९६१-६२ में ६८ लाख एकड़ पहुंच गया था और अब १२६ लाख एकड़ होने वाला है।

हमें राज्य सरकारों से यही सूचना मिली है। इसलिये मेरा ख्याल है कि सिंचाई का उपयोग संतोषप्रद रहा है। फिर भी हमें और अधिक बढ़ाने की कोशिश तो ज़रूरी रखनी ही चाहिये। हमने

इस के लिये समितियां बनाई हैं, अनुदेश जारी किये हैं। मेरे पास उस का सारा ब्यौरा मौजूद है। लेकिन उसमें काफी समय लग जायेगा। उन से निष्कर्ष यही निकलता है कि उपयोग का क्षेत्र निरन्तर बढ़ता रहा है।

श्री यत्तंश रेड्डी : माननीय मंत्री आंकड़ों को ठीक से नहीं समझ पाये हैं। न वे वृद्धि को ही ठीक समझ पाये हैं। १९५५-५६ में क्षमता ६५ लाख एकड़ की सिंचाई की थी, और १९६०-६१ में १४० लाख एकड़ थी। दिन-दिन उपयोग और क्षमता के बीच का अन्तर, उपयोग की न्यूनता बढ़ती जा रही है। यह अन्तर १९५५-५६ में ०.७ था, और जो १९५९-६० में १.२ हो गया था।

और यह तो ठीक है कि परियोजनाओं की कार्यान्विति राज्य सरकारें करती हैं, पर वे चलती तो केन्द्रीय सरकार के निदेशों और नीतियों पर ही हैं।

राज्य सरकारों की यही शिकायत है कि दिल्ली से अनुमति नहीं मिलती।

श्री हाकिम मुहम्मद इब्राहीम : यह गलत है कि मैं दिल्ली में बैठा रहता हूँ। मैं सभी राज्यों में जाता रहा हूँ। मैं खुद वहां जाकर देखता हूँ।

और इन आंकड़ों की व्याख्या भी माननीय सदस्य ने गलत की है। इस वर्ष उपयोग का क्षेत्र १२९ लाख एकड़ तक पहुंच रहा है। मेरे पास आंकड़े मौजूद हैं।

ये आंकड़े सरकारी अभिकरणों द्वारा तैयार किये जाते हैं। सिंचाई विभाग इन को तैयार करते हैं। इन आंकड़ों को कोई भी गलत सिद्ध नहीं कर सकता। तब मैं कैसे विश्वास करूं ?

और यदि आंकड़े गलत नहीं हैं, तो कोई भी नहीं कह सकता कि उपयोग का क्षेत्र संकुचित हुआ है।

यह भी गलत है कि आगे बढ़ने की हमारी रफ्तार धीमी है।

माननीय सदस्य को शायद बिलकुल पता ही नहीं कि सिंचाई परियोजनायें कैसे बनती हैं और उन की क्षमता का उपयोग कैसे होता है। इस के लिये उन के अधिक सम्पर्क में आने की आवश्यकता है।

उपाध्यक्ष महोदय : चर्चा समाप्त हुई।

इसके पश्चात् लोक-सभा शुक्रवार, ४ मई, १९६२/१४ वैशाख, १८८४ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

(गुरुवार, ३ मई, १९६२)
 (१३ वंशाख, १८८४ (शक))

| विषय | पृष्ठ |
|--|---------|
| सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण | १०६७ |
| १ सदस्य ने हिन्दी में शपथ ली | |
| प्रश्नों के मौखिक उत्तर | १०६७—६१ |
| तारांकित प्रश्न संख्या | |
| ३८० गन्ने का उत्पादन | १०६७—६६ |
| ३८२ इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन | १०६६—७१ |
| ३८३ फसल का बीमा | १०७१—७३ |
| ३८४ इडुकी जल-विद्युत् परियोजना | १०७३—७५ |
| ३८५ कोचीन में जहाज बनाने का दूसरा कारखाना | १०७५—७७ |
| ३८६ भारत के तटवर्ती व्यापार के लिये पोलैंड द्वारा सहायता का प्रस्ताव | १०७७—७८ |
| ३८७ चीनी के कारखानों द्वारा चलाये जाने वाले फार्म | १०७६—८० |
| ३८८ बिना टिकट यात्रा | १०८०—८३ |
| ३८९ मंगलौर और तूतीकोरिन बन्दरगाह | १०८२—८५ |
| ३९३ पंचायतों और पंचायत समितियों के चुनाव | १०८५—८६ |
| ३९४ भारतीय वन सेवा | १०८६ |
| ३९५ रेलवे कर्मचारियों को चिकित्सा सुविधायें | १०८६—८८ |
| ३९६ टेलीफोन उपकरण सम्बन्धी टेक्निकल समिति | १०८८—८९ |
| ३९८ बम्बई स्टीम नेवीगेशन कम्पनी लि० द्वारा कोंकण तट पोत सेवा . | १०८९—९१ |

अल्प सूचना प्रश्न संख्या

| | |
|---|---------|
| ३ धनबाद के पास रेल और बस की टक्कर | १०९२—९४ |
|---|---------|

| | विषय | पृष्ठ |
|-----------------------------------|--|-----------|
| प्रश्नों के लिखित उत्तर | | १०६४—११५१ |
| तारंकित | | |
| प्रश्न संख्या | | |
| ३८१ | देहरादून में यमुना पर जल-विद्युत परियोजना | १०६४—६५ |
| ३६० | नर्मदा में पानी का विद्युत पैदा करने के लिये उपयोग | १०६५ |
| ३६१ | कोचीन में दूसरा जहाज निर्माण कारखाना | १०६५ |
| ३६२ | उत्तर प्रदेश में उत्तर रेलवे पर बिना टिकट यात्रा | १०६६ |
| ३६७ | दिल्ली में तापीय संयंत्रों (थर्मल प्लांटों) के बोर्ड | १०६६ |
| ३६६ | इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के लिये "कैरेबेल" विमान | १०६७ |
| ४०० | परादीप पत्तन | १०६७—६८ |
| ४०१ | पठानकोट से जम्मू तक रेलवे लाइन | १०६८ |
| ४०२ | भूमिहीन कृषि श्रमिक | १०६८—६९ |
| ४०३ | उर्वरक की आवश्यकता | १०६९ |
| ४०४ | कलकत्ता गोदी कर्मचारियों द्वारा हड़ताल | ११०० |
| ४०५ | नालागढ़ समिति का प्रतिवेदन | ११०० |
| ४०६ | मैसूर में अकाल जैसी स्थिति | ११०१ |
| ४०७ | बिजली का उत्पादन तथा उसका वितरण | ११०१ |
| ४०८ | अमरीका से भेजे जाने वाले माल पर लेवी | ११०१—०२ |
| ४०९ | बम्बई पत्तन का आधुनिकीकरण | ११०२ |
| ४१० | खाद्यान्नों के मूल्य | ११०२—०३ |
| ४११ | इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन के विमान | ११०३ |
| ४१२ | काश्मीर को विमान सेवा | ११०३—०४ |
| ४१३ | डाक तथा तार विभाग के विभागातिरिक्त कर्मचारी | ११०४ |
| ४१४ | छोटे सिंचाई कार्य | ११०४—०५ |
| ४१५ | दिल्ली में बिजली सप्लाई में रुकावट | ११०५ |

अतारंकित**प्रश्न संख्या**

| | | |
|-----|--|---------|
| ५२४ | दक्षिण-पूर्वी रेलवे पर शहडोल में क्रीड़ांगण (स्टेडियम) | ११०५ |
| ५२५ | रायपुर, जबलपुर और भोपाल में उपरी/निचले पुल का निर्माण | ११०६ |
| ५२६ | उत्तर रेलवे में निर्यात के लिये रियायती भाड़ा | ११०६ |
| ५२७ | सफदरजंग हवाई अड्डा, नई दिल्ली के समीप ऊपरी/निचला पुल | ११०६—०७ |
| ५२८ | डिंडीगुल-गुडलूर रेलवे लाइन | ११०७ |

प्रश्नों के लिखित-उत्तर—(क्रमशः)

अतारांकित

प्रश्न संख्या

| | | |
|-----|---|---------|
| ५२९ | रेलवे के विकास के लिये अन्तर्राष्ट्रीय मुद्रा निधि से ऋण | ११०७ |
| ५३० | सागर स्टेशन पर रेलवे क्रॉसिंग पर ऊपरी पुल | ११०७-०८ |
| ५३१ | बिलासपुर के रास्ते हावड़ा और अहमदाबाद के बीच रेलगाड़ी | ११०८ |
| ५३२ | बीना-कोटा लाइन पर नया स्टेशन | ११०८ |
| ५३३ | मैसूर में समुद्र-उत्पादन परिष्करण | ११०८-०९ |
| ५३४ | मध्य प्रदेश में औद्योगिकी का विकास | ११०९ |
| ५३५ | नई रेलवे लाइनें | ११०९ |
| ५३६ | मद्रास में काजू के बाग | ११०९ |
| ५३७ | धूम्रपान से होने वाले रोग | १११० |
| ५३८ | मनीपुर में सहकारी समितियां | १११० |
| ५३९ | सड़कों की लम्बाई | १११० |
| ५४० | रेलवे लाइनों की लम्बाई | १११०-११ |
| ५४१ | रेलवे कर्मचारियों को प्रोत्साहन | ११११ |
| ५४२ | दक्षिण रेलवे के टाटा-खड़गपुर सेक्शन पर यात्री टिकटों का दिया जाना | ११११-१२ |
| ५४३ | हावड़ा-आमता और हावड़ा-शियारवाला लाइट रेलवे | १११२-१३ |
| ५४४ | रेलों के लिये तटीय जहाजों द्वारा ले जाया गया कोयला | १११३ |
| ५४५ | पाल वाले जहाज | १११३ |
| ५४६ | रेंड बांध | १११३-१४ |
| ५४७ | मलेरिया उन्मूलन मूल्यांकन सलाहकार समिति | १११४ |
| ५४८ | मलेरिया का उन्मूलन | १११४ |
| ५४९ | डाक तथा तार सलाहकार परिषद् | १११४-१५ |
| ५५० | कानपुर-सागर राजपथ | १११५-१६ |
| ५५१ | आलू खोदने की मशीन | १११६ |
| ५५२ | केरल में पीछी बांध स्थल पर अनुसंधान केन्द्र | १११६ |
| ५५३ | लातूर और मिरज के बीच रेलवे लाइन | १११७ |
| ५५४ | 'साइलेंट घाटी' परियोजना, केरल | १११७ |
| ५५५ | नयी दिल्ली और मद्रास के बीच अतिरिक्त सवारी-गाड़ी | १११७-१८ |
| ५५६ | आन्ध्र प्रदेश में अडोनी पर ऊपरी पुल | १११८ |

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर--(क्रमशः)

अतारांकित

प्रश्न संख्या

| | | |
|-----|---|---------|
| ५५७ | बेलगाम हवाई अड्डा | १११८-१९ |
| ५५८ | नये मेडिकल कालेज | १११९ |
| ५५९ | दिल्ली में कोढ़ियों का बन्धीकरण | ११२० |
| ५६० | विदेशियों का क्वारटाइन में रखा जाना | ११२० |
| ५६१ | चतुर्थ श्रेणी के रेल कर्मचारियों की पदोन्नति | ११२०-२१ |
| ५६२ | डाक व तार घर आदि | ११२१ |
| ५६३ | सिकन्दराबाद में बाक्स टाइप वैगन | ११२१-२२ |
| ५६४ | दिल्ली में चेचक | ११२२ |
| ५६५ | फतेहपुर सीकरी में "हैंगिंग गार्डन" | ११२२ |
| ५६६ | रेलवे बोर्ड के सदस्यों की सेवानिवृत्ति की आयु | ११२३ |
| ५६७ | रेलवे सहकारी कर्मचारी कैंटीनें | ११२३ |
| ५६८ | फरीदकोट में असैनिक उड्डयन स्कूल | ११२३-२४ |
| ५६९ | पश्चिम रेलवे के चुरु-सीकर सैक्शन पर लिया जाने वाला किराया | ११२४ |
| ५७० | राजस्थान को भाखड़ा के जल का संभरण | ११२४ |
| ५७१ | पश्चिम बंगाल में चावल के भाव | ११२४-२५ |
| ५७२ | दिल्ली में टेलीफोन कनेक्शन | ११२५ |
| ५७३ | दिल्ली में टेलीफोन के कनेक्शन | ११२५ |
| ५७४ | दिल्ली में क्षय रोगी | ११२६ |
| ५७५ | कमरहाटी में डाकघर की इमारत | ११२६ |
| ५७६ | पूर्व रेलवे में चितपुर रेलवे यार्ड पर तल्ला ब्रिज | ११२६-२७ |
| ५७७ | केन्द्रीय डाकघर, बीकानेर | ११२७ |
| ५७८ | डाकियों की भर्ती के लिये परीक्षा | ११२७-२८ |
| ५७९ | जोधपुर मेल और पैसंजर गाड़ी की गढी हरसरू स्टेशन पर टक्कर | ११२८ |
| ५८० | खालघाट के समीप पुल पर चुंगी | ११२८-२९ |
| ५८१ | अन्तर्राज्य परिवहन आयोग | ११२९ |
| ५८२ | मलेरिया उन्मूलन कार्यक्रम | ११३० |
| ५८३ | दिल्ली-फजिल्का राष्ट्रपथ | ११३० |
| ५८४ | कजकता-प्रत्तन में नदी शुल्क | ११३१ |
| ५८५ | हवाई सेवाओं का रद्द किया जाना | ११३१ |

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रमशः)

अतारंकित

प्रश्न संख्या

| | | |
|-----|---|---------|
| ५८६ | इण्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन | ११३१-३२ |
| ५८७ | एयर इण्डिया इण्टरनेशनल | ११३३ |
| ५८८ | इम्फाल जल सम्भरण योजना | ११३३ |
| ५८९ | मनीपुर के लिये बिजली | ११३४ |
| ५९० | हैदराबाद से गुडुर तक रेलवे लाइन | ११३४ |
| ५९१ | नागार्जुन सागर परियोजना | ११३४-३५ |
| ५९२ | दक्षिण रेलवे में अस्थायी क्लर्क | ११३५ |
| ५९३ | केन्द्रीय परिवार नियोजन बोर्ड | ११३५ |
| ५९४ | उत्तर रेलवे के कर्मचारियों का नौकरी से निकाला जाना | ११३५ |
| ५९५ | भटिण्डा के निकट मालगाड़ी और बस की टक्कर | ११३६ |
| ५९६ | काज़ीपेट तथा बलूरशाह के बीच गाड़ी का पटरी से उतर जाना | ११३६ |
| ५९७ | नज़रगढ़-कंभावला विकास खण्डों में टेलीफोन | ११३६ |
| ५९८ | दिल्ली में केन्द्रीय दुग्ध वितरण योजना के केन्द्र | ११३७ |
| ५९९ | रानीखेड़ा के समीप हॉल्ट स्टेशन | ११३७ |
| ६०० | संघ राज्य-क्षेत्रों में कृषि योग्य भूमि | ११३७-३८ |
| ६०१ | केरल में बालापटनम् परियोजना | ११३८ |
| ६०२ | केरल में समुद्र द्वारा भूमि का कटाव | ११३८ |
| ६०५ | सिलीगुड़ी से अमीनगांव तक रेलवे लाइन | ११३८-३९ |
| ६०६ | दोरनाकल जंक्शन पर भूमिगत पुल | ११३९ |
| ६०७ | दोरनाकल और काज़ीपेट के बीच दुहरी लाइन | ११३९ |
| ६०८ | विजयवाड़ा तथा भद्राचलम के बीच दोहरी रेलवे लाइन | ११३९-४० |
| ६०९ | पश्चिम रेलवे के लखेरी स्टेशन पर ओवर ब्रिज | ११४० |
| ६१० | कोटा-चित्तौड़गढ़ रेलवे लाइन | ११४० |
| ६११ | कोटा-बीना रेलवे लाइन पर स्टेशन | ११४१ |
| ६१२ | परिवार नियोजन मन्त्रालय | ११४१ |
| ६१३ | केरल पत्तन में सारडीन मछलियां पकड़ना | ११४१ |
| ६१४ | राज्यों में गोव पर प्रतिबन्ध | ११४२ |
| ६१५ | अहमदाबाद में गांधी ग्राम रेलवे स्टेशन का स्थान परिवर्तन | ११४२ |
| ६१६ | जम्मू तथा काश्मीर में डाक व तार घर आदि | ११५३ |

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर--(क्रमशः)

अतारांकित

प्रश्न संख्या

| | | |
|-----|---|---------|
| ६१७ | मोटरो-गाड़ियों की ठेका प्रणाली (उत्तर रेलवे) | ११४३ |
| ६१८ | कोटा-गुमानपुरा में टेलीफोन | ११४३-४४ |
| ६१९ | कोटा स्टेशन पर सार्वजनिक टेलीफोन घर | ११४४ |
| ६२० | केरल सरकार द्वारा प्रस्तावित ऊपरी/निचले पुल | ११४४-४५ |
| ६२१ | कलकत्ता-दिल्ली विमान सेवा | ११४५ |
| ६२३ | उड़ीसा में डाकघर | ११४५ |
| ६२४ | पूर्वोत्तर तथा पूर्व रेलों पर कार्मिक संघों को मान्यता | ११४५-४६ |
| ६२५ | जांच अधिकारी | ११४६ |
| ६२६ | मध्य रेलवे में इगतपुरी-भुसावल सैक्शन का विद्युतीकरण | ११४६ |
| ६२७ | पूना-मिरज लाइन को ब्राडगेज में बदलना | ११४६-४७ |
| ६२८ | भाखड़ा परियोजना के कर्मचारियों की छंटनी | ११४७ |
| ६२९ | आसाम में मानस नदी बिजली परियोजना | ११४७-४८ |
| ६३० | आसाम की कोपिली परियोजना | ११४८ |
| ६३१ | त्रिपुरा को आसाम से मिलाने वाली रेलवे लाइन | ११४८-४९ |
| ६३२ | जम्मू तथा काश्मीर में डाक तथा तार कार्यालय | ११४९ |
| ६३३ | रेलवे में अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिम जाति के कर्म- चारियों की पदोन्नति | ११४९ |
| ६३४ | असिस्टेंट कर्माशियल सुपरिन्टेंडेंट के कार्यालय का तीतलागढ़ से हटाया जाना | ११५० |
| ६३५ | तुंगभद्रा उच्च स्तरीय नहर | ११५० |
| ६३६ | तुंगभद्रा क्षेत्र में चीनी उद्योग | ११५१ |
| ६३७ | प्रथम श्रेणी के रेलवे अधिकारियों की नियुक्ति | ११५१ |

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना ११५१—५५

(१) श्री विशनचन्द्र सेठ ने स्माल स्केल-बुलन मैनुफेक्चरर्स एसोसियेशन और स्क्रीन प्रिन्टर्स एसोसियेशन, अमृतसर द्वारा अपने समवायों को बन्द कर देने के बारे में दी गई कथित धमकी की और वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्री का ध्यान दिलाया ।

वाणिज्य तथा उद्योग मन्त्रालय में अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार मन्त्री (श्री मनु-भाई शाह) ने इन सम्बन्ध में एक वक्तव्य दिया ।

अविलम्बनीय लोक महत्त्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—(जारी)

(२) श्री इन्द्रजीत गुप्त ने हुगली के पायलटों द्वारा फिर से दी गई त्याग पत्र की धमकी से उत्पन्न स्थिति की ओर परिवहन तथा संचार मन्त्री का ध्यान दिलाया ।

परिवहन तथा संचार मन्त्रालय में नौवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) ने इस सम्बन्ध में एक वक्तव्य दिया और एक विस्तृत विवरण सभा पटल पर भी रखा ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

११५५-५६

(१) निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति :—

(एक) संविधान के अनुच्छेद १५१(१) के अन्तर्गत लेखा-परीक्षा प्रतिवेदन, प्रतिरक्षा सेवायें, १९६२ ।

(दो) वर्ष १९६०-६१ के लिए प्रतिरक्षा सेवाओं के विनियोग लेखे और उनका वाणिज्यिक परिशिष्ट ।

(२) भारतीय टेलीग्राफ अधिनियम, १८८५ की धारा ७ की उप-धारा (५) के अन्तर्गत भारतीय टेलीग्राफ नियम, १९५१ में कुछ और संशोधन करने वाली निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(एक) दिनांक ६ जनवरी, १९६२ की जी० एस० आर० संख्या ३७ ।

(दो) दिनांक २७ जनवरी, १९६२ की जी० एस० आर० संख्या ११७ ।

(तीन) दिनांक १७ फरवरी, १९६२ की जी० एस० आर० संख्या २१२ ।

(३) कृषि उत्पाद (विकास तथा भाण्डागार) निगम अधिनियम, १९५६ की क्रमशः धारा १५ की उप-धारा (३) और धारा ४१ की उप-धारा (४) के अन्तर्गत राष्ट्रीय सहकारी विकास और भाण्डा गार बोर्ड की वर्ष १९६०-६१ के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति और बोर्ड के वर्ष १९५९-६० के वार्षिक खेलों का संमेकित विवरण उन पर लेखा परीक्षा रिपोर्ट सहित ।

(४) दिल्ली विकास अधिनियम, १९५७ की धारा ५८ के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(एक) दिनांक ९ सितम्बर, १९६१ की अधिसूचना जी० एस० आर० संख्या ११११ में प्रकाशित दिल्ली विकास (सुधार-कर मध्यस्थता) नियम, १९६१ ।

विषय

पृष्ठ

(दो) दिनांक १६ सितम्बर, १९६१ की अधिसूचना संख्या एस० ओ० २२२६ में प्रकाशित दिल्ली विकास प्राधिकार (वेतन-भत्ते और सेवा की शर्तों) विनियम, १९६१ ।

(५) चीनी (उत्पादन का विनियमन) अधिनियम, १९६१ की धारा ७ की उपधारा (४) के अन्तर्गत निम्नलिखित नियमों की एक-एक प्रति :—

(एक) दिनांक १५ जनवरी, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ७२ में प्रकाशित चीनी (उत्पादन का विनियमन) नियम, १९६२ ।

(दो) दिनांक १४ फरवरी, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० २१८ में प्रकाशित चीनी (उत्पादन का विनियमन) संशोधन नियम, १९६२ ।

(तीन) दिनांक २९ मार्च, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४२२ में प्रकाशित चीनी (उत्पादन का विनियमन) दूसरा संशोधन नियम, १९६२ ।

(६) कृषि उत्पाद (विकास तथा भाण्डागार) निगम अधिनियम, १९५६ की धारा ५२ की उपधारा (३) के अन्तर्गत दिनांक २० अप्रैल, १९६२ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४९९ में प्रकाशित कृषि उत्पाद (विकास तथा भाण्डागार) निगम संशोधन नियम, १९६२ की एक प्रति :

समितियों के लिये निर्वाचन

११५६-५७

(१) खाद्य तथा कृषि मन्त्री (श्री स० का० पाटिल) ने प्रस्ताव किया कि लोक-सभा के सदस्य पशु कल्याण बोर्ड के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिये अपने में से चार सदस्य चुनें । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

(२) श्री स० का० पाटिल ने प्रस्ताव किया कि लोक-सभा के सदस्य भारतीय लाख उग-कर समिति के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य चुनें । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

(३) स्वास्थ्य मन्त्री (डा० सुशीला नायर) ने प्रस्ताव किया कि लोक-सभा के सदस्य भारतीय चिकित्सा अनुसन्धान परिषद् के प्रशासी निकाय के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिये अपने में से दो सदस्य चुनें । प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

विषय

अनुदानों की मांगों (रेलवे) १९६२-६३

११५७—६३,
११६६—१२०२

रेलवे आय-व्ययक १९६२-६३ के सम्बन्ध में मांग संख्या १ पर वाद-विवाद समाप्त हुआ। सर्वश्री स० मो० बनर्जी, और उमानाथ तथा श्रीमती रेणु चक्रवर्ती द्वारा प्रस्तुत क्रमशः तीन कटौती प्रस्ताव संख्या ५, १०५ तथा ८ पर लोक-सभा में मत विभाजन हुआ, पक्ष में ४२ विपक्ष में १४१। तीनों कटौती प्रस्ताव अस्वीकृत हुए। अन्य सभी कटौती प्रस्ताव भी अस्वीकृत हुए और मांग संख्या १ पूरी स्वीकृत हुई।

स्थगन प्रस्ताव और अविलम्बनीय लोक महत्व के विषयों की ओर ध्यान दिलाना

११६३—६६

(१) दो चौकियों से भारतीय सैनिक दस्तों को हटाने की मांग करते हुए चीन के अल्टीमेटम के बारे में दो स्थगन प्रस्ताव जिनकी सूचना श्री नाथ पाई और श्री योगेन्द्र झा ने दी थी, और पांच ध्यान दिलाने वाली सूचनायें, जिनकी सूचना सर्वश्री नाथ पाई, पी० सी० बरुआ, कृष्ण गाल सिंह, रामचन्द्र विट्ठल बड़े और श्रीमती मैनुना सुल्तान ने दी थी, एक साथ लिये गये।

प्रधान मन्त्री तथा वैदेशिक कार्य मन्त्री तथा अणु शक्ति मन्त्री (श्री जवाहरलाल नेहरू) ने इस बारे में एक वक्तव्य दिया।

अध्यक्ष महोदय ने स्थगन प्रस्तावों और ध्यान दिलाने वाली सूचनाओं को पेश करने की अनुमति नहीं दी।

(२) लगभग १५० नागा विद्रोहियों के पूर्वी पाकिस्तान में चले जाने के बारे में तीन स्थगन प्रस्ताव, जिनकी सूचना सर्वश्री एस० एम० बनर्जी, हरि विष्णु कामत और हेम बरुआ ने दी थी, और पांच ध्यान दिलाने वाली सूचनायें, जिनकी सूचना सर्वश्री हेम बरुआ, प्र० चं० बरुआ, रामचन्द्र विट्ठल बड़े, स० मो० बनर्जी, रघुनाथ सिंह और श्रीमती रेणु चक्रवर्ती ने दी थी, एक साथ लिये गये।

श्री जवाहरलाल नेहरू ने इस बारे में भी एक वक्तव्य दिया।

अध्यक्ष महोदय ने स्थगन प्रस्तावों और ध्यान दिलाने वाली सूचनाओं को पेश करने की अनुमति नहीं दी।

आधे घंटे की चर्चा

१२०३—०५

श्री यलमन्दा रेड्डी ने बड़ी और मध्यम सिंचाई परियोजनाओं के बारे में तारांकित प्रश्न संख्या २८६ के ३० अप्रैल, १९६२ को दिये गये उत्तर से उत्पन्न होने वाली बातों पर चर्चा उठाई।

सिंचाई और विद्युत् मन्त्री (हाफिज मुहम्मद इब्राहीम) ने वाद-विवाद का उत्तर दिया।

शुक्रवार, ४ मई, १९६२/१४ वैशाख, १८८४ (शक) के लिये कार्यावलि—

अनुदानों की मांगों (रेलवे) १९६२-६३ पर अप्रैतर चर्चा तथा गैर-सरकारी सदस्यों के संकल्पों पर विचार।