

# लोक-सभा वाद-विवाद

(चौथा सत्र)



(खण्ड १६ में अंक ३१ से अंक ४० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय  
नई दिल्ली

एक रुपया (देश में)

चार शिलिंग (विदेश में)

## विषय सूची

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	पृष्ठ
तारांकित प्रश्न* संख्या ८०० से ८०८, ८१० से ८१२ और ८१४	३८६६—६५
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ८०६, ८१३ और ८१५ से ८१८	३८६६—६८
अतारांकित प्रश्न संख्या १६८० से १७४४ . . . . .	३८६८—३९२५
सभा पटल पर रखा गया पत्र . . . . .	३९२५—२६
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
उन्नीसवां प्रतिवेदन . . . . .	३९२६
प्राक्कलन समिति—	
पैंतीसवां प्रतिवेदन . . . . .	३९२६
अनुदानों की मांगें . . . . .	३९२६—७७
परिवहन तथा संचार मंत्रालय—	
श्री रा० स० तिवारी . . . . .	३९२६—२८
श्री मि० सू० मूर्ति . . . . .	३९२८—२९
श्री तिरुमल राव . . . . .	३९२९—३०
श्री प्र० के० देव . . . . .	३९३०—३१
श्री राज बहादुर . . . . .	३९३१—३९
श्री जोकीम आलवा . . . . .	३९३९—४१
श्री इन्द्रजीत गुप्त . . . . .	३९४१—४३
श्री रघुनाथ सिंह . . . . .	३९४३—४६
श्री गौरी शंकर कक्कड़ . . . . .	३९४६—४९
श्री मुहीउद्दीन . . . . .	३९४९—५२
डा० लक्ष्मी मल्ल सिधवी . . . . .	३९५२—५४
श्री नि० रं० लस्कर . . . . .	३९५४
श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह . . . . .	३९५५
श्री बागड़ी . . . . .	३९५६—५८
श्री रामानन्द शास्त्री . . . . .	३९५८—६१

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

[शेष मुख्य पृष्ठ ३ पर देखिये]

# लोक-सभा वाद-विवाद

## लोक-सभा

बुधवार १० अप्रैल, १९६३  
२० चैत्र, १८८५ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे सत्रवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीटासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

किरीबुरु लौह अयस्क परियोजना

+

\*\*८००. { श्री स० चं० सामन्त :  
श्री सुबोध हंसदा :  
श्री ब० कु० दास :  
श्री म० ला० द्विवेदी :  
श्री रा० गि० दुबे :  
श्री श्यामलाल सराफ :  
श्री उलाका :

क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) किरीबुरु लोह अयस्क परियोजना में क्या प्रगति हुई ;
- (ख) क्या समूची योजना १९६३ में पूरी हो जायेगी; और
- (ग) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं ;

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) से (ग) तक. एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी गई है।

†मूल अंग्रेजी में

३८६६

## विवरण

निर्धारित लक्ष्य यह है कि १९६४ से प्रारम्भ करके जापान को निर्यात किये जाने के लिये प्रति वर्ष २० लाख टन सज्जीकृत (साइड) अयस्क का सम्भरण किया जाय। वर्तमान लक्षण यह है कि लक्ष्य के अनुसार ही कार्य किया जायेगा। किसी विलम्ब के होने की आशा नहीं है।

कुछ छोटे-छोटे मदों के कार्य के अतिरिक्त क्रिशिंग प्लांट तथा सहायक संस्थापनों से सम्बन्धित सभी असैनिक कार्य पूरा हो गया है। क्रिशिंग प्लांट के मई, १९६३ में चालू होने के लिये तैयार हो जाने की आशा है। सर्विस केन्द्र भी उस समय तक तैयार हो जायेगा। कार्यभार को दूर करने में कुल मिलाकर ५८.७९ प्रतिशत सफलता मिली है; समूचे कार्य के उस समय तक समाप्त हो जाने की आशा है जब कि खानों अन्वीक्षण उत्पादन प्रारम्भ कर देंगी। अधिभार को हटाने के दौरान ६१ हजार ८२५ टन लौह अयस्क प्राप्त हुआ है। आशा है कि समूची जल सम्भरण प्रणाली सभी मामलों में मई/जून, १९६३ तक पूरी हो जायेगी। ४३० 'ई' तथा १०० 'एफ' प्रकार के आवासिक क्वार्टरों का निर्माण कार्य काफी प्रगति कर चुका है।

आशा है कि परियोजना में अन्वीक्षण उत्पादन निर्यात के प्रारम्भ होने के समय से अर्थात् १९६४ के आरम्भ से, पर्याप्त पहले १९६३ के मध्य तक प्रारम्भ हो जायेगा।

†श्री स० चं० सामन्त : विवरण से मुझे पता लगता है कि ४३० 'ई' तथा १०० 'एफ' प्रकार के आवासिक क्वार्टरों का निर्माण कार्य पर्याप्त प्रगति कर चुका है। क्या मैं जान सकता हूँ कि अन्य प्रकार के क्वार्टरों के सम्बन्ध में क्या हुआ और क्वार्टरों की तथा परियोजना की विद्युत् सम्बन्धी आवश्यकतायें किस प्रकार पूरी की जायेंगी ?

†श्री के० दे० मालवीय : सामग्री की उपलब्धि में कठिनाइयाँ हैं। यही कारण है कि सभी प्रकार के आवासिक क्वार्टरों के निर्माण कार्य को पूरा करने में कुछ विलम्ब हुआ है। इसे शीघ्रतापूर्वक करने के लिये जो कुछ भी करना सम्भव है हम कर रहे हैं। मुझे आशा है कि अधिकांश क्वार्टर बहुत शीघ्र ही पूरे हो जायेंगे।

†श्री स० चं० सामन्त : कितने प्रचालकों, कनिष्ठ पर्यवेक्षकों तथा प्रविधिक कर्मचारियों को वहाँ की संस्था में प्रशिक्षित किया जा चुका है और जब परियोजना में पूरी गति से कार्य प्रारम्भ हो जायेगा तो क्या उस समय हमें बाहर से भी भरती करने की आवश्यकता होगी ?

†श्री के० दे० मालवीय : जी, नहीं। उन कुछ जापानियों के अतिरिक्त जो इस समय हमें खान का विकास करने में सहायता दे रहे हैं, हमें और किसी भी प्रशिक्षित कर्मचारी को बाहर से लेने की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। कदाचित्त उन जापानियों को भी जाना पड़े क्योंकि लौह-अयस्क के खनन-कार्य में हमें किसी विशेष जानकारी को बाहर से मंगाने की आवश्यकता नहीं है।

†श्री भागवत झा आजाद : परियोजना के १९६३ के मध्य तक पूरा हो जाने की सम्भावना है और निर्यात १९६४ के प्रारम्भ में किये जायेंगे। क्या मैं जान सकता हूँ कि परियोजना के पूरा होने के समय से लेकर १९६४ तक, जो लगभग ६ महीने का समय सरकार के हाथ में होगा, उस में लौह अयस्क का किस प्रकार उपयोग किया जाय क्या इस सम्बन्ध में सरकार के सामने कोई प्रस्ताव है ?

श्री के० दे० मालवीय : यह परियोजना मुख्य रूप से १९६४ से २० लाख टन लौह अयस्क का निर्यात करने के लिये आयोजित की गई है। वास्तव में, अधिभार को हटाने की प्रक्रिया में हमें लगभग ४५,००० टन अयस्क प्राप्त हुआ है। हमारे पास लौह अयस्क है और यदि हमारे इस्पात कारखानों को उसकी आवश्यकता होती है तो अवश्य ही हम उन्हें उसका सम्भरण कर सकते हैं। लौह अयस्क का किसी परियोजना के लिये ऐसा अस्थायी और तदर्थ सम्भरण अधिक समय तक नहीं चलता। या तो यह स्थायी होगा अथवा अस्थायी। हम यह भी विचार कर रहे हैं कि क्या हम किसी राष्ट्रीय संस्था के साथ लौह अयस्क के निबटान के सम्बन्ध में कोई स्थायी व्यवस्था कर सकते हैं। हमें उसकी अपेक्षा नहीं है।

श्री स्वैल : कुछ सप्ताह पूर्व इस क्षेत्र में एक प्रकार का दंगा हुआ था जिसके परिणामस्वरूप कई कर्मचारियों की मृत्यु हो गई थी। दंगा आदिम जाति के कर्मचारियों तथा गैर-आदिम जाति के कर्मचारियों के बीच हुआ था। आदिम जातियों के कर्मचारियों तथा गैर-आदिम जातियों के कर्मचारियों के बीच सम्बन्धों में जो तनाव चल रहा है क्या वह परियोजना की प्रगति के मार्ग में किसी प्रकार बाधक बनेगा ?

श्री के० दे० मालवीय : यह बड़े दुर्भाग्य का विषय है कि आदिवासियों तथा गैर-आदिवासियों के बीच तनाव के परिणामस्वरूप कुछ दुर्भाग्यपूर्ण दुर्घटनायें हुई हैं। परन्तु हमारा विचार है इसके अधिक समय तक चलने की सम्भावना नहीं है। अब सब बातें बहुत ठीक हो गई हैं और सामान्य कार्य प्रारम्भ हो गया है। यदि इन लोगों के समूहों के बीच तनाव के किसी संदेह का कोई भी आधार होगा, तो सरकार तथा स्थानीय परियोजना प्राधिकार इन सभी तनावों को दूर करने के लिये सभी सम्भव कार्य करेंगे।

श्री श्यामलाल सराफ : क्या इस अयस्क की किस्म की जांच कर ली गई है और यह उस क्षेत्र में उपलब्ध अन्य अयस्कों की तुलना में कैसी सिद्ध हुई है और क्या इसे लोहे तथा इस्पात के रूप में बदलने के प्रयत्न किये जाते हैं ?

श्री के० दे० मालवीय : जी, नहीं; मात्रा तथा किस्म दोनों ही से सम्बन्धित सभी जांच पूरी कर ली गई है, और किरौबुरू परियोजना से जापान को लौह अयस्क का निर्यात करने के लिये समझौता कर लिया गया है। अतएव, अन्य किसी जांच पड़ताल की आवश्यकता नहीं है। अयस्क की किस्म को हम जानते हैं और इससे अधिक किसी बात की आवश्यकता नहीं है।

श्री कपूर सिंह : मैं एक ऐसा प्रश्न पूछना चाहता हूँ जो कि श्री स्वैल द्वारा पूछे गये प्रश्न से जोड़ा सा ही भिन्न है। क्या यह सच है कि परियोजना की प्रगति में एक बड़ी बाधा वहां के स्थानीय जनसमुदाय की पंजाबी सिक्ख कर्मचारियों के प्रति कट्टर शत्रुता की भावना है ?

श्री के० दे० मालवीय : हम ने योजना के अनुसार कार्य किया है। योजना का कार्य निर्धारित चरणों से कुछ आगे ही किया जा रहा है। अब से दो महीने बाद हम लौह अयस्क का उत्पादन प्रारम्भ कर सकते हैं। इसलिये, मैं यह नहीं जानता कि कहां बाधा आई है।

माध्यमिक स्कूलों में विस्तार सेवा कार्यक्रम

+

†\*८०१. { श्री पं० बैकटसुब्बया :  
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) माध्यमिक स्कूलों के लिये जो विस्तार सेवा कार्यक्रम आरम्भ किये गये थे उन में अब तक क्या प्रगति हुई है;

(ख) इसका विद्यार्थियों पर अब तक क्या प्रभाव पड़ा है; और

(ग) क्या ऐसी ही परियोजना आरम्भिक शिक्षा के विकास के लिये बनाई जायेगी और यदि हां, तो उसका क्या ब्योरा है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली): (क) और (ख). ६३ प्रशिक्षण विद्यालयों में विस्तार सेवाओं की व्यवस्था की गई है जिस का अंश लक्ष्य ११,७०० हाई स्कूल तथा उच्चतर माध्यमिक स्कूल आते हैं। शिक्षकों को सेवा में लगे रहने पर ही प्रशिक्षण देने तथा स्कूलों में सुधरी हुई शिक्षण पद्धतियों का संवर्द्धन करने के उपाय के रूप में उन्हें भारी सफलता प्राप्त हुई है।

(ग) जी, हां। २६ प्रशिक्षण संस्थाओं में प्रारम्भिक शिक्षा के अध्यापकों के लिये विस्तार सेवाओं की पहले ही से व्यवस्था कर दी गई है।

†श्री पं० बैकटसुब्बया : प्रशिक्षण संस्थाओं में प्रारम्भ किये गये इन विस्तार सेवा केन्द्रों के मुख्य उद्देश्य क्या हैं ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : यह केन्द्र अध्यापकों के लिये सेवा के दौरान प्रशिक्षण की व्यवस्था करते हैं। यह केन्द्र प्रशिक्षण विद्यालयों में स्थापित किये जाते हैं तथा वे उन अध्यापकों के लिये जो पहले ही से सेवा में लगे हुए हैं चर्चा करने के समूहों, गोष्ठियों तथा प्रत्यासम्भरण पाठ्यक्रमों की व्यवस्था करते हैं। यह मुख्य उद्देश्य है। वे अध्यापकों को उनकी व्यावसायिक सक्षमता का निरन्तर सुधार करने में सहायता करने के लिये हैं।

†श्री पं० बैकटसुब्बया : इन केन्द्रों के अतिरिक्त, हाई स्कूलों तथा उच्चतर माध्यमिक स्कूलों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये क्या इसी प्रकार की अन्य इकाइयों तथा केन्द्रों को प्रारम्भ करने का सरकार का विचार है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : तृतीय पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि में जिन नये केन्द्रों तथा इकाइयों को स्थापित करने का हमारा विचार है, उन में इस योजना के अन्तर्गत सभी प्रशिक्षण विद्यालयों तथा बाद में सभी हाई स्कूलों व उच्चतर माध्यमिक स्कूलों को सम्मिलित करने का हमारा विचार है।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती: क्या मुख्याध्यापकों को मिलाकर सभी अध्यापकों के इस योजना के प्रति रखों को जानने के लिये कोई जांच की गई है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : योजना का सभी ओर से स्वागत किया गया है और लोग अधिक केन्द्र खोलने के लिये कहते रहे हैं और उनकी भारी मांग है।

†मूल अप्रेर्जा में

## मंत्रियों को भत्ते

- श्री प्रकाशवीर शास्त्री :  
 श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती :  
 श्री राम सेवक यादव :  
 श्री बागड़ी :  
 श्री दलजीत सिंह :  
 श्री नरसिम्हा रेड्डी :  
 श्री प्रिय गुप्त :  
 श्री यशपाल सिंह :  
 \*८०२. श्री कछुवाय :  
 श्री ह० प० चटर्जी :  
 श्री विश्राम प्रसाद :  
 श्री गोरोद्व झा :  
 श्री मोहन स्वरूप :  
 श्री काशी राम गुप्त :  
 श्री बड़े :  
 श्री गौरी शंकर कक्कड़ :  
 श्री द्वारका दास रंत्री :  
 श्री हरि विष्णु कामत :  
 श्री इ० मधुसूदन राव :

क्या गृह-कार्य मंत्री २९ मार्च, १९६२ के अतारंकित प्रश्न संख्या ४७९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) १९६१-६२ तथा १९६२-६३ में बर्षवार मंत्रियों, राज्य-मंत्रियों, उपमंत्रियों तथा सभा-सचिवों को उनके वेतन के अतिरिक्त पृथक् पृथक् (व्यक्तिशः) कुल कितना भत्ता दिया गया; और

(ख) क्या उन में से कुछ ने वर्तमान संकटकाल में स्वेच्छा से अथवा सरकारी प्रेरणा से अपने भत्तों में कमी की है ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरतवीस) : (क) और (ख). सूचना एकत्रित की जा रही है, और यथा-समय सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : यह प्रश्न इस सदन में कई बार उठाया जा चुका है । १३ मई १९६१ को, २८ मई १९६२ को, ३१ मई १९६२ को और जैसा इस प्रश्न से ही विदित होता है २९ मार्च, १९६२ को भी यह प्रश्न उठ चुका है । हमेशा इसका एक ही घिसा हुआ सा उत्तर दे दिया जाता है कि सूचना एकत्र की जा रही है और यथा-समय सभा-पटल पर रख दी जायेगी । मैं जानना चाहता चाहता हूँ कि क्या सरकार अपनी दुर्बलताओं के कारण सार्वजनिक आलोचनाओं से बचने के लिये इस सूचना को छिपाये रखना चाहती है ?

**श्री हजरनवीस :** जबकि यह कहा गया है कि सभा-पटल पर रख दी जायेगी तो इसका मतलब है कि जरूर रख दी जायेगी और जल्दी से जल्दी रख दी जायेगी....

**श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी :** कितने सालों के बाद ?

**श्री हजरनवीस :** हम कोशिश कर रहे हैं कि जो सूचना दी जाये वह पूरी दी जाये और वह सत्य हो ।

**श्री बागड़ी :** क्या सूचना बाहर से आनी है ?

**अध्यक्ष महोदय :** आपको किस ने इजाजत दे दी ?

**श्री प्रकाशवीर शास्त्री :** इससे पहले जो आडिटर जनरल थे उन्होंने अपनी रिपोर्ट में यह कहा था कि एक सेंट्रल मिनिस्टर के ऊपर ६५०० रुपये प्रतिमास व्यय किया जाता है । मैं जानना चाहता हूँ कि इस समाचार में कहाँ तक सत्यांश है और सरकार ने इस चीज को दूर करने के लिये अथवा इस संबंध में कोई आदेश या निर्देश दिये हैं ?

**श्री हजरनवीस :** यह सवाल इस में से नहीं उठता है । यह मैंने अखबारों में तो पढ़ा था लेकिन सवाल इस में से नहीं निकल सकता है । यह ठीक है, मैं नहीं कह सकता हूँ ।

**अध्यक्ष महोदय :** आप आँकड़े नहीं देते हैं । वे आप पर सवाल फेंकते हैं कि इतना किया जा रहा है, आप उसको भी डिनाई नहीं करते हैं...

**श्री हजरनवीस :** मेरे कहने का मतलब यह है कि ६५०० रुपये जो मिनिस्टर का खर्चा बताते हैं उस में हमारी तनख्वाह होगी, हमारे घर का किराया होगा, दूसरा खर्चा आ सकता है, रेल का खर्चा आ सकता है, लेकिन इसके बारे में तो मैं हाँ या न में कुछ नहीं कह सकता हूँ ।

**श्री बागड़ी :** मैं यह जानना चाहूंगा कि जब कि जो आँकड़े इकट्ठे किये जाने हैं वे दफ्तर से ही इकट्ठे किये जाने हैं तब फिर इस में इतनी देरी चलने का क्या कारण है ?

**श्री हजरनवीस :** बात यह है कि जो सवाल पूछा गया है वह सन् १९६१-६२ और १९६२-६३ के बारे में है । सन् १९६१-६२ के बारे में जो आँकड़े आये हैं वे पूरे आ गये हैं, लेकिन मैं ने कहा है कि उनकी दुबारा विशेष जाँच की जाय ताकि सदन पटल पर जब सूचना रखी जाय तो उसमें पूरी सूचना रखी जाय कि रेलवे पर कितना खर्च हुआ, बाहनों पर कितना खर्च हुआ, मंत्रियों को उनके बारे में ऐलाउंसज कितने मिले, डेली ऐलाउंस कितना मिला । मैं यह सब अलग अलग देना चाहता हूँ ।

**श्री यशपाल सिंह :** क्या मैं जान सकता हूँ कि जिन दिनों भारत की कोटि कोटि जनता श्रमदान करती है उन श्रमदान के दिनों का भत्ता भी मिनिस्टर लोग लिया करते हैं ?

**श्री हजरनवीस :** मेरा अनुभव यह है कि मिनिस्टरों को जितना अलाउंस मिलता है उससे कहीं ज्यादा उनका खर्च हो जाता है ।

**श्री त्यागी :** प्रश्न के भाग (ख) में ऐसी जानकारी नहीं माँगी गई है जिसको एकत्रित करने में समय लगता हो । इसमें यह पूछा गया है : क्या उनमें से कुछ ने वर्तमान संकटकाल में स्वेच्छा से अथवा सरकारी प्रेरणा से अपने भत्तों में कमी की है ? मुझे आश्चर्य है कि इसका उत्तर क्यों नहीं दिया जा सका ।

श्री हजरनवीस : जब तक मुझे प्रत्येक मंत्री से स्पष्ट उत्तर प्राप्त नहीं होते, तब तक मैं उनकी ओर से कुछ कहने की स्थिति में नहीं हूँ।

श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी : स्वैच्छिक कटौतियाँ भी नहीं की गई हैं !

अध्यक्ष महोदय : वैसे यह मेरा काम तो नहीं है कि मैं कुछ कहूँ, लेकिन जितनी देर लगेगी उतना ही माननीय सदस्यों के दिल में शंका पैदा होगा। अगर इस सूचना को गवर्नमेंट देना चाहती है तो जितनी जल्दी हो सके, और अगर नहीं देना चाहती है तो साफ कह दे।

श्री हजरनवीस : मैं आपको और सदन को आश्वासन दे सकता हूँ कि जितनी जल्दी...

श्री बागड़ी : इस में बहुत देर हो चुकी है।

अध्यक्ष महोदय : जब मैं गवर्नमेंट से कह रहा हूँ तो उस में आप दखल दे रहे हैं।

श्री हजरनवीस : मैं आपको और आपके जरिये से सदन को आश्वासन देता हूँ कि जितनी जल्दी हो सकेगा, मैं यह सूचना सदन पटल पर रख दूंगा।

श्री बागड़ी : मेरा निवेदन है कि इमरजेंसी के हालात के अन्दर सरकार की नीति स्पष्ट है कटौती करने की तो क्या आप ने कुछ त्याग करने का फैसला किया है या नहीं? इसका आप क्लेक्शन करने के पहले फैसला करेंगे या जब आँकड़े इकट्ठा करेंगे उस के बाद फैसला करेंगे?

अध्यक्ष महोदय : क्या यही सवाल नहीं था जो न्यागी जी ने पूछा था?

श्री बागड़ी : मैं तो अंग्रेजी समझता नहीं, इसलिये मुझे नहीं मालूम।

अध्यक्ष महोदय : इसका सवाल भी हो गया और इसका जवाब भी हो गया, बागड़ी साहब, मैं आप से फिर दोहराये देता हूँ।

श्री कछवाय : मैं जानना चाहता हूँ कि सन् १९६१, १९६२ और १९६३ इन तीन वर्षों के अन्दर कुछ मंत्रियों ने जो अपने परिवार के साथ सफर किया है देश के भिन्न भिन्न बड़े बड़े नगरों में और अपने निजी कामों के लिये भी सफर किया है, उनका भत्ता सरकारी काम के बहाने से लेने वाले कितने मंत्री हैं, और कितना भत्ता लिया है?

अध्यक्ष महोदय : यह सवाल नहीं उठता।

श्री बागड़ी : यह बात तो इसी पर खुलेगी।

अध्यक्ष महोदय : मैंने जो कहा कि अगर गवर्नमेंट यह बात यहाँ देना चाहती है तो जितनी जल्दी हो सके इस का जवाब यहाँ पर दे, इस से ज्यादा आप और क्या बहस करेंगे। इसी लिये मैंने यहाँ पर तीन चार सवाल करने दिये। उस के बाद डिस्कशन बन्द कर दिया क्योंकि मैं चाहता हूँ कि यह चीज जल्दी से जल्दी आये और माननीय सदस्य जो सवाल पूछना चाहें वह पूछ लें। इसीलिये तो मैं यह कह रहा हूँ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : इसके तीन साल हो गये हैं।

श्री गौरी शंकर कक्कड़ : वह इसी सत्र में ही आनी चाहिये।

श्री बागड़ी : यह बहुत अहम मसला है।

श्रीमूल अंग्रेजी में

अध्यक्ष महोदय : मैं भी इसकी अहमियत समझता हूँ । इसीलिये तो मैंने कहा कि अगर धवनमेंट को इसका जवाब देना है तो उसे जल्दी से जल्दी हाउस के सामने दिया जाये ।

श्री कछवाय : मेरे सवाल का जवाब नहीं मिला ।

### दिल्ली में अपराध

- †\*८०३. { श्री गणपाल सिंह :  
 श्री राम सेवक यादव :  
 श्री बागड़ी :  
 श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :  
 श्री हेडा :  
 श्री रामेश्वर टांटिया :  
 श्री बूटा सिंह :  
 श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा :  
 श्री दाजी :  
 श्री स० मो० बनर्जी :  
 श्री सुरेन्द्र पाल सिंह :  
 श्री श्याम लाल सराफ :  
 श्री राम हरख यादव :  
 श्री कछवाय :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि राजधानी में अपराधों की संख्या प्रतिदिन बढ़ रही है ;  
 (ख) क्या यह सच है कि पकड़े जाने वाले अपराधियों की अपेक्षा न पकड़े जाने वाले अपराधियों की संख्या अधिक है ; और  
 (ग) यदि हाँ, तो सरकार ने इस मामले में क्या कार्यवाही की है ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरतवीस) (क) से (ग) तक एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है ।

### विवरण

(क) पंजाब अपराधों के आँकड़ों में १९६० में १४,९१८ से लेकर १९६१ में १५,६२९ और १९६२ में १८,३४१ की वृद्धि हुई है । तदपि, इन आँकड़ों से यह निष्कर्ष निकालना ठीक नहीं होगा कि अपराधों की संख्या में वृद्धि हो रही है । इस में से बहुत सी वृद्धि गत दो वर्षों में मामलों की पूरी तरह से पंजाब किये जाने को सुनिश्चित करने के लिये पुलिस द्वारा किये गये प्रयत्नों के कारण हुई है ।

(ख) पकड़े जाने वाले अपराधियों की संख्या को न पकड़े जाने वाले अपराधियों की संख्या से सम्बद्ध करना संभव नहीं है । तदपि, अधिकांश मामलों का पता लगा लिया जाता है और पता लगाये गये मामले औसतन लगभग ५७ प्रतिशत हैं ।

(ग) दिल्ली में अपराधों को रोकने के लिये उठाये गये कदमों में से मुख्य यह हैं :—

- (१) दिल्ली में पुलिस के कार्य संचालन का विस्तृत पुनर्विलोकन किया गया है और गश्त लगाने तथा निगरानी के कार्य को अधिक अच्छे प्रकार करने के लिये पुलिस की संख्या में भारी वृद्धि करने की मजूरी दे दी गई है ;
- (२) कारों तथा साइकिलों द्वारा स्थान स्थान पर चल फिर कर गश्त लगाने के लिये कार्य में वृद्धि कर दी गई है और शीघ्र ही इसमें और अधिक वृद्धि किये जाने की संभावना है ;
- (३) अतिरिक्त गड़ियाँ तथा रेडियो संचार सुविधायें प्रदान करके पुलिस की घूम फिर कर गश्त लगाने की क्षमता में सुधार कर दिया गया है ;
- (४) सभी पुलिस स्टेशनों पर जाँच पड़ताल करने वाले कर्मचारियों के स्तर को ऊंचा किया जा रहा है ; और
- (५) अपराधों का पता लगाने के लिये वैज्ञानिक प्रविधियों का अधिक धनीभूत प्रयोग किया जा रहा है ।

श्री यशपाल सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि प्रेस की यह रिपोर्ट सही है या नहीं कि दिल्ली में रोजाना एक आत्महत्या का केस होता है ?

गृह-कार्य मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : जी नहीं, आत्महत्या का यहाँ पर रोज एक केस होता है, मेरी ऐसी जानकारी नहीं है ।

श्री यशपाल सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि यहाँ रजिस्टर्ड क्राइम्स कैसेज कितने होते हैं और अनरजिस्टर्ड कितने होते हैं ?

अध्यक्ष महोदय : अनरजिस्टर्ड कैसेज जो हैं उन के बारे में मंत्री महोदय कैसे बतला सकते हैं ?

श्री लाल बहादुर शास्त्री : शायद माननीय सदस्य की यह जानने की इच्छा है कि क्या कुछ ऐसी छोटी मोटी क्राइम्स हैं जिनको रजिस्टर्ड नहीं किया जाता ।

श्री यशपाल सिंह : नहीं, जिन की रिपोर्ट लिखने से पुलिस इनकार करती है ।

श्री लाल बहादुर शास्त्री : मेरा समझ में माननीय सदस्य ने सवाल गलत पूछा था । बहर-हाल इसके आंकड़े बतलाने में तो देर लगेगी लेकिन इधर मैंने खास तौर पर इस बात का हिदायत दा है कि छोटे मोटे जुर्म जो आम तौर पर दर्ज नहीं किये जाते थे वे भी दर्ज किये जाये । आप देखेंगे कि क्राइम के आंकड़े बढ़ने का एक खास वजह यह भी है ।

श्री बागड़ी : क्या मन्त्री महोदय बतलाने की कृपा करेंगे कि जो यह जुर्म बढ़ते जा रहे हैं उनकी रोकथाम के लिये क्या पुलिस के अन्दर कुछ परिवर्तन करने का सरकार का विचार है ? और अगर है तो जो लोग बम कैसेज के अन्दर तहकीकात के लिये खास तौर पर लगाये गये थे, और जो तहकीकात नहीं कर सके, उनका जाँच पड़ताल करने का भी क्या सरकार का विचार है ?

श्री लाल बहादुर शास्त्री : माननीय सदस्य ने दो सवाल मिला दिये हैं । जहाँ तक जुर्मों के बढ़ने का और उनको रोकने वगैरह का सवाल है, उसके सम्बन्ध में कई ऐसे कदम उठाये जा रहे हैं जिनसे

उनको रोकने में मदद मिलेगी, जैसे कि जांच पड़ताल का काम जो अब तक असिस्टेंट सब-इन्सपेक्टर करते थे, सब-इन्सपेक्टर भी नहीं, असिस्टेंट सब-इन्सपेक्टर आदि करते थे, उनके बजाय हमने सब-इन्सपेक्टर और इन्सपेक्टर को इसके लिये रखा है। दूसरी बात यह है कि रफ्तार पुलिस की तेज हो, आमद रफ्त, आना जाना, मौके पर पहुंचना, उसकी मोबिलिटी अच्छी हो, इसके लिये भी हमने साधन कुछ ज्यादा नुहैया किये हैं, वायरलेस सेट्स वगैरह का इन्तजाम किया है ताकि एक दूसरे से बराबर सम्पर्क रखा जा सके। और भी दूसरे कदम उठाये गये हैं। जहां तक क्रेकर्स का सवाल है, मेरी रिपोर्ट यह है कि जो स्कैंड इस सम्बन्ध में काम कर रहा है उसने काफी अच्छा काम किया है इस बीच में, और हम आशा करते हैं कि और भी अच्छा करेंगे। इसलिये उनके बारे में कोई जांच पड़ताल का सवाल नहीं है।

†श्री प्र० र० चक्रवर्ती : क्या सरकार हमें उन वैज्ञानिक प्रविधियों का स्वरूप बतायेगी जिनका उपयोग अपराधों का पता लगाने के कार्य में किया जा रहा है ?

†श्री कपूर सिंह : कुत्तों के अतिरिक्त।

†श्री लाल बहादुर शास्त्री : अनेक विधियां हैं। मैं माननीय सदस्य के हमारी कलकत्ता की संस्था 'बैधिक प्रयोगशाला' को देखने की प्रार्थना करूंगा।

†श्री हेडा : क्या अनेक उपाय इस सम्बन्ध में किसी व्यापक योजना के परिणामस्वरूप खोज निकाले गये हैं अथवा वे व्यक्तिगत अपराधों के अध्ययन के परिणामस्वरूप निकले हैं ?

†श्री लाल बहादुर शास्त्री : मैंने स्वयं दिल्ली में पुलिस अधिकारियों का एक सम्मेलन कराया था और अनेक मामलों पर लम्बी लम्बी चर्चा की थी। चर्चा करने के बाद हमने कार्य की एक नियमित योजना बनाई थी और कार्य को उस योजना के आधार पर हम अनेक कदम उठा रहे हैं।

†श्री बूटा सिंह : अपराध को दर्ज कराने तथा वास्तव में उसका पता लगाने में कितने यथार्थ समय का अन्तर होता है।

†श्री लाल बहादुर शास्त्री : मैं एक उदाहरण दूंगा। १९६१ में ऐसे १,५२९ मामले दर्ज किये गये थे जिनमें १०० रुपये तथा २५० रुपये के बीच हानि हुई थी। इस प्रकार के मामले साधारणतया दर्ज नहीं किये जाते थे। १९६२ में ऐसे मामले बढ़ कर ५२४ हो गये क्योंकि इस प्रकार के सभी मामले अब दर्ज किये जाते हैं।

†श्री श्यामलाल सराफ : क्या दिल्ली में काम कर रहे एक पुलिस के डेप्युटी इंसपेक्टर जनरल को अपराध के कुल मिला कर सारे प्रश्न की जांच करने तथा सरकार को प्रतिवेदन देने का कार्य सौंपा गया था और यदि हां, तो उस प्रतिवेदन की मुख्य मुख्य बातें क्या हैं ?

†श्री लाल बहादुर शास्त्री : मुझे यह जानकारी नहीं है। गृह-कार्य मन्त्रालय ने दिल्ली के डेप्युटी इंसपेक्टर जनरल को इस प्रश्न की जांच करने अथवा कुल मिलाकर अपराध की समस्याओं और उन्हें किस प्रकार हल किया जाय इन बातों पर विचार करने के लिये नहीं कहा था। वह स्वयं अपने विभाग की ओर से इस कार्य को कर रहे होंगे; परन्तु हमने वह कार्य उन्हें नहीं सौंपा है।

†श्री श्यामलाल सराफ : माननीय मन्त्री की सूचनार्थ मैं यह बता दूँ कि कुछ समय पूर्व इस सम्बन्ध में समाचारपत्रों में कुछ लेख छपे थे . . .

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। श्री कछवाय।

श्री कछवाय : पिछले कुछ वर्षों से गन्दी बस्तियों में सट्टे का प्रभाव ज्यादा बढ़ता जा रहा है और उसके कारण गन्दी बस्तियों वालों को काफी परेशानी होती है और दिल्ली पुलिस उन पर बराबर काबू नहीं कर पायी है। क्या इसका यह मतलब है कि पुलिस उनसे कुछ रुपया ले लेती है? यदि हां, तो इसके लिए हमारी सरकार क्या करना चाहती है।

†श्री रामसहाय पाण्डेय : क्या सरकार के पास ऐसे कोई आंकड़े हैं जिनमें उन व्यक्तियों की प्रतिशत संख्या दिखाई गई हो जो कि नियमित रूप से अपराध करते रहते हैं और बार बार जेल जाते रहते हैं? मेरा अर्थ अभ्यस्त अपराधियों से है।

†श्री लाल बहादुर शास्त्री : मैं यह आंकड़े नहीं दे सकाता।

श्री तुलशी दास जाधव : ये जो अपराध बढ़ रहे हैं उनका कारण लोगों की बेकारी भी है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इस बेकारी को दूर करने के लिए और उन लोगों को काम देने के लिए सरकार कोई इन्तिजाम कर रही है?

श्री लाल बहादुर शास्त्री : काम का सवाल तो बहुत बड़ा है। सारा प्लान है और डेवलपमेंट है। इनके अन्दर लोगों को काम मिलेगा और उनको काम करना चाहिए।

†श्री बालकृष्णन : समाचार पत्रों में यह निकला था कि हाल ही में दिल्ली में एक व्यक्ति इस सन्देह पर गिरफ्तार किया गया था कि वह मानव-भक्षण कर रहा था। क्या उस सम्बन्ध में कोई जांच पड़ताल की गई थी और यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला है?

†अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न यहाँ नहीं उठता। श्रीमती सावित्री निगम।

†श्रीमती सावित्री निगम : क्या उन पुलिस कर्मचारियों को जो कि अपराधों का पता लगाने में सफल होते हैं कोई प्रोत्साहन दिया जा रहा है और यदि हां, तो वह प्रोत्साहन क्या है?

†श्री लाल बहादुर शास्त्री : पहले तो, यह पुलिस का कर्तव्य है, चाहे उन्हें कोई विशेष प्रोत्साहन मिले अथवा नहीं उन्हें अपने कर्तव्य का पालन करना चाहिये। जो लोग अपना कार्य भली भाँति करते हैं हम उन्हें पारितोषिक अवश्य देते हैं और पुलिस मँडल इत्यादि जैसे कुछ पुरस्कार भी देते हैं।

### इंडिया आफिस लाइब्रेरी

+

\*८०४. { श्री विभूति मिश्र :  
श्री महेश्वर नायक :  
श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :  
श्री प्र० के० देव :  
श्री इन्द्रजीत गुप्त :  
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :

क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इण्डिया आफिस लाइब्रेरी, लन्दन के सम्बन्ध में ब्रिटिश सरकार से अब तक कोई अन्तिम समझौता हो गया है ;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके कब तक हो जाने की आशा है ?

†मूल अंग्रेजी में

वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर) : (क) जी, नहीं।

(ख) सवाल पैदा नहीं होता।

(ग) कोई निश्चित तारीख बताना मुमकिन नहीं है।

श्री विभूति मिश्र : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या हिन्दुस्तान की सरकार और पाकिस्तान की सरकार ने मिल कर ब्रिटिश गवर्नमेंट से जोर लगाया है कि इण्डिया लाइब्रेरी का कितना हिस्सा हमें दे दी जाए ?

श्री हुमायून् कबिर : जी हाँ, यह सांग की गया है।

श्री विभूति मिश्र : मैं जानना चाहता हूँ कि मांग करने के बाद वहाँ से क्या जवाब मिला ?

श्री हुमायून् कबिर : मैं यह बात हाउस में कई दफा पहले बता चुका हूँ। पहले तो ब्रिटिश गवर्नमेंट इस पर गौर करने के लिए तैयार नहीं था, लेकिन अब गौर हो रहा है और ब्रिटिश गवर्नमेंट और पाकिस्तान और इण्डिया गवर्नमेंट में कुछ बातचीत चल रहा है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या यह सच है कि भारत का पक्ष इस बात से कुछ दुर्बल हो गया है कि हम यह नहीं दे पा रहे हैं कि यदि हमें हमारा वैध भाग मिल जाये तो दस्तावेजों तथा हस्तलिपियों का उचित संरक्षण करने के लिये हमारे पास पर्याप्त साधन हैं। उदाहरणार्थ, मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच है अथवा नहीं कि भारतीय ऐतिहासिक अभिलेख आयोग ने यह आलोचना की है कि हमारे प्राभिलेखागारों का वर्तमान दशा ऐसा है कि हम उनमें पाण्डुलिपियों तथा दस्तावेजों को सन्तोषजनक रूप में सुरक्षित नहीं रख सकेंगे।

श्री हुमायून् कबिर : मेरा विचार है कि यह कथन एक दम ठीक नहीं है। राष्ट्रीय पुस्तकालय में, राष्ट्रीय संग्रहालय में तथा राष्ट्रीय प्राभिलेखागार में भी दस्तावेज सुरक्षित रखे जा रहे हैं और जब इण्डिया आफिस लाइब्रेरी यहाँ आ जायेगा तो हम यह देखेंगे कि दस्तावेज उचित रूप में सुरक्षित रखे जाते हैं।

श्री प्र० के० देव : इन दस्तावेजों तथा पाण्डुलिपियों को पास न कर सकने की स्थिति में, क्या सरकार उन अनेक दस्तावेजों का जो इण्डिया आफिस लाइब्रेरी में सुरक्षित रखे हैं और माइक्रोफिल्म कापियां लेने का प्रयत्न कर रहा है।

श्री हुमायून् कबिर : मेरे माननीय मित्र ने प्रारम्भ में ही यह कल्पना कर ली है कि हम असफल होंगे। हमने ऐसा कल्पना नहीं का है। जब कभी हमें इन दस्तावेजों का आवश्यकता होता है हम माइक्रोफिल्म कापियां ले लेते हैं।

श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : कहां तक आकर बातचीत रुक गयी है और उसमें सबसे बड़ी बाधा क्या उपस्थित हो गई है ?

श्री हुमायून् कबिर : मैंने यह पहले ही बताया है कि भारत तथा पाकिस्तान की ओर से एक संयुक्त मांग रखा गई था। उसके परिणामस्वरूप कुछ प्रगति हुई और हम पाकिस्तान सरकार की सहमति की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

डा० गोविन्द दास : अभी मन्त्री जी ने यह कहा कि पहले तो ब्रिटिश गवर्नमेंट इस काम के लिए तैयार हा नहीं था। अब तैयार तो हुई है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि ऐसा कितना चाजे है,

मूल अंग्रेजी में

जैसे पांडु लिपियां और इस तरह की दूसरी चीजें, जिनके लिए अब तक जो बातचीत हुई है, उससे मालूम होता है कि हमको मिल जाएगा, और ऐसा कितना चीजें होंगी जो हमें अभी भी मिलने की सम्भावना नहीं मालूम होता ?

†श्री हुमायून् कबिर : यदि मैं ऐसा कह सकता हूँ तो कहूंगा कि यह प्रश्न गलत रूप से सोचा गया है। हम सारे पुस्तकालय को यहाँ स्थानान्तरित करने के लिये बातचीत कर रहे हैं और मानन.य. सदस्य द्वारा सुझाये गये ढंग में आस्तिथों का कोई भी विभाजन करने से ब्रिटिश सरकार को इस पुस्तकालय को देने में मना करने के लिये कोई छिद्र मिल जायेगा।

†श्री हेम बरुआ : क्या सरकार का ध्यान राष्ट्रमण्डल सम्पर्क कार्यालय के ब्रिटिश अवर सचिव, श्री टिलन, द्वारा दिये गये इस वक्तव्य की ओर गया है कि इण्डिया आफिस लाइब्रेरी ब्रिटिश अधिकार का वस्तु है और यदि हाँ, तो क्या इसका यह अर्थ है कि इन सब समझौता वार्ताओं के किये जाने के पश्चात् भा.वे. पुस्तकालय की वैधिक मालिकियत के प्रश्न को पुनः खड़ा करना चाहते हैं ?

†श्री हुमायून् कबिर : मैं यह नहीं जानता कि मेरे मानन.य. मित्र ने प्रतिवाद के दावे को दैवी सत्य के रूप में क्यों स्वाकार कर लिया है।

†श्री हेम बरुआ : मैंने उस दावे को स्वाकार नहीं किया है; मैं यह चाहता हूँ कि वह उस दावे का बहुत शक्तिपूर्वक विरोध करे।

†अध्यक्ष महोदय : वह यह सुझाव दे रहे हैं कि मानन.य. सदस्य उस दावे को स्वाकार न करें।

†श्री हेम बरुआ : मैं स्वाकार नहीं करता।

†श्री कपूर सिंह : पुस्तकालय का अतिस्थों के विभाजन के सम्बन्ध में किन यथार्थ सिद्धान्तों अथवा आधारों पर पाकिस्तान, इंग्लैण्ड तथा भारत अपने दावे कर रहे हैं ?

†श्री हुमायून् कबिर : पुस्तकालय के विभाजन का प्रश्न हाँ नहीं है। भारत और पाकिस्तान यह दावा करते हैं कि पुस्तकालय उन का है। हम इस आधार पर दृढ़ हैं; ब्रिटिश सरकार ने इसका विरोध किया है। इस का निर्णय किया जायेगा।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या सरकार ने विद्यार्थियोंको यह आश्वासन दिया है कि इंडिया आफिस लाइब्रेरी के स्थानान्तरण का बिना अपेक्षा के उन के गवेषणा कार्य में बाधा नहीं पड़ेगा ?

†श्री हुमायून् कबिर : फिर यह एक ऐसा प्रश्न है जो कि कभी नहीं पूछा जाना चाहिये। मानन.य. सदस्य को ऐसा कल्पना क्यों करना चाहिये कि जब पुस्तकालय भारत के अधिकार में आ जायेगा तो विद्यार्थियों के कार्य में कोई बाधा होगी ?

### मैसूर में क्रोमाइट का निक्षेप

+

†\*८०५. { श्रीमती सावित्री निगम :  
श्री रघुनाथ सिंह :  
श्री बासप्पा :  
श्री कछवाय :

क्या खान और ईंधन मंत्री यह बतान की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मैसूर में तीन स्थानों पर क्रोमाइट के निक्षेप मिले हैं ? और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) किन अन्य राज्यों में क्रोमाइट के निक्षेप मिले हैं ?

†खान और ईंधन मंत्री के सभा-सचिव (श्री तिम्मय्या) : (क) : जी, हां; परन्तु वे नई खोज नहीं है।

(ख) मद्रास, आंध्र प्रदेश, उड़ीसा, बिहार तथा महाराष्ट्र राज्यों में क्रोमाइट के निक्षेप मिलते हैं।

†श्रीमती सावित्री निगम : क्या खानों में आर्थिक रूप से लाभदायक अवस्था में क्रोमाइट निकालना प्रारम्भ कर दिया गया है अथवा नहीं और क्या मैं जान सकती हूँ कि क्या यह कार्य सरकारी क्षेत्र में प्रारम्भ किया जायेगा अथवा गैर-सरकारी क्षेत्र में।

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : खानों से खनिज पदार्थों का निकालना मुख्य रूप से राज्य सरकारों का कार्य है क्योंकि खनिज पदार्थ उन्हीं के होते हैं। केवल जहां सरकारी क्षेत्र में बड़ी-बड़ी परियोजनाएँ प्रारम्भ की जाती हैं वहीं भारत सरकार प्रारम्भिक कार्य करने के लिये कदम उठाती है। जहां तक इन क्रोमाइट निक्षेपों का सम्बन्ध है यह मामला मैसूर सरकार के अधिकार में है।

†श्रीमती सावित्री निगम : क्या इन खानों से खनिज निकालने के लिये मैसूर सरकार ने केन्द्रीय सरकार से किसी वित्तीय सहायता के लिये कोई बातचीत की है ?

†श्री के० दे० मालवीय : वे आकार में इतनी बड़ी नहीं है कि मैसूर सरकार हमसे रुपयों के लिये कहें, अभी तक उन्होंने नहीं कहा है।

†श्री शिवनंजप्पा : किन तीन स्थानों पर यह क्रोमाइट निक्षेप मिले हैं ?

†श्री तिम्मय्या : वह तीन स्थान निम्न प्रकार हैं : मैसूर जिले में सिधुवल्ली—मैसूर पट्टी, हसन जिले में नुग्गीहल्ली पेटी और चिकमागलुर, शिमोगा तथा चिन्तलदुग जिलों के भागों में अलग अलग स्थानों पर।

†श्री पें० वेंकटसुब्बया : इन तीन स्थानों में जो क्रोमाइट खनिज निकाला जायेगा क्या उसकी किस्म का मूल्यांकन कर लिया गया है और यदि हां तो क्या इन निक्षेपों में कार्य चलाते रहना आर्थिक दृष्टि से लाभदायक है ?

†श्री तिम्मय्या : कुछ क्षेत्रों में, विशेषतया हसन जिले की नुग्गीहल्ली पेटी में, रक्षित भण्डारों का मूल्यांकन कर लिया गया है। उन्होंने यह मूल्यांकन किया है कि लगभग ७ लाख टन के सिद्ध रक्षित भण्डार हैं और इसके बाद लगाये गये अनुमानों से पता लगता है कि ३० से ६० मीटर तक की गहराई पर लगभग १४ लाख टन क्रोमाइट मिलने की संभावना है।

†श्री प्र० के० देव : क्रोमाइट निक्षेपों की खोज करने के हेतु कुछ समय पूर्व सिराजुद्दीन एण्ड कंपनी को फ़ैरोक्रोम संयंत्र के निर्माण के लिये एक लाइसेंस दिया गया था। क्या मैं जान सकता हूँ कि परियोजना में कितनी प्रगति हुई है तथा उत्पादन कब प्रारम्भ होने जा रहा है ?

†श्री के० दे० मालवीय : जहां तक मुझे याद है, आसाम तथा उड़ीसा सरकारों द्वारा कुछ प्रार्थना-पत्र आमंत्रित किये गये थे और उनके द्वारा कुछ सिफारिशों की गई थीं। कुछ शर्तों पर वे केन्द्रीय सरकारों द्वारा स्वीकृत नहीं की गई थीं और वे वापस कर दी गई थीं। अन्तिम रूप से उनका क्या हुआ यह मुझे ज्ञात नहीं है।

## आसाम में तेल के कुओं की खुदाई

†\*८०६. श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या खान श्रीर ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 'बर्मा आयल कम्पनी' के चेयरमैन से बातचीत के परिणामस्वरूप 'आयल इंडिया' का खोज तथा उत्पादन कार्यक्रम कितना बढ़ गया है :

(ख) क्या यह सच है कि आयल इंडिया इस वर्ष आसाम में ३४ कुएँ खोदने का विचार कर रही है :

(ग) क्या 'आयल इंडिया' 'दो स्रोत वाले कुएँ' भी खुदवायेगी : और

(घ) क्या 'आयल इंडिया' को खनन मजदूर विधियों से छूट दी गई है जिसके कारण उतनी जल्द दिनांक के सप्ताह के आधार पर काम करने की अनुमति है ?

†खान श्रीर ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) आयल इंडिया लिमिटेड की १९६३ के अन्त तक प्रतिवर्ष ३० लाख टन अशोधित तेल की उत्पादन क्षमता प्राप्त कर लेने की योजना है ।

(ख) १९६३ में आयल इंडिया का ३० कुएँ खोदने का इरादा है ।

(ग) और (घ). जी, हां ।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस बातचीत के परिणामस्वरूप बर्मा आयल कम्पनी से किस प्रकार का विशिष्ट सहायता मिलेगी ?

†श्री के० दे० मालवीय : मैं नहीं जानता कि माननीय सदस्य का "विशिष्ट सहायता" से क्या अभिप्राय है । आयल इंडिया लिमिटेड ने बर्मा आयल कम्पनी की सहायता से—वे आधे भागीदार हैं—तीन लाख टन तेल का उत्पादन करने की योजना बनाई है जो कि सरकारी क्षेत्र के तेलशोधक कारखानों को दिया जाने वाला है और इसके लिये उनका अब एक कार्यक्रम है जिसके अनुसार ३० और कुएँ खोदे जाने हैं । यही कुछ है ।

†श्री भागवत झा आजाद : क्या मैं जान सकता हूँ कि अब तक की गई खोज से इस बारे में क्या संकेत मिलता है कि सरकार ने जिस लक्ष्य का अभी उल्लेख किया है वह १९६३ में पूरा कर लिया जाएगा कि नहीं ?

†श्री के० दे० मालवीय : ३० लाख टन का सँभरण किया जाएगा तथा लक्ष्य पूरा होगा । मात्राएँ प्रमाणित हो चुकी हैं । अब तो प्रश्न उतने कुएँ खोदने का है जि की कि प्रति वर्ष ३० लाख टन अशोधित तेल की मात्रा का उत्पादन करने के लिये आवश्यकता हो सकती है ।

†श्री हेम बहप्रा : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या यह सच है कि सरकार ने का के उप-पर्वतीय देशों में तेल की खोज करवाना चाहती है, यदि हां, तो क्या यह खोज आयल इंडिया लिमिटेड अथवा तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग के तत्वावधान में की जायेगी ?

†अध्यक्ष महोदय : इसका इससे कोई सम्बन्ध नहीं है ।

†श्री के० दे० मालवीय : जी नहीं, इससे इसका कोई सम्बन्ध नहीं है ।

†मूल अंग्रेजी में

'Dual Completion' wells.

† श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या मैं जान सकता हूँ कि दो स्रोत वाले ये कुएँ अन्य कुओं से कहां तक अच्छे हैं ?

† श्री के० दे० मालवीय : किसी कुएँ से तेल के उत्पादन की दोहरी पद्धति का अर्थ यह है कि उस कुएँ में एक से अधिक परतों में से तेल निकालते हैं। कभी कभी ऐसा होता है कि एक कुएँ में तेल की एक से अधिक परतें होती हैं। साधारण तरीका तो यह है कि इन परतों में से एक एक करके तेल निकाला जाए। परन्तु तेल की कुछ मात्रा और आवश्यकताओं के कारण अक्सर ईडिग लिमिटेड ने एक साथ दो परतों से तेल निकालने का निर्णय किया है और इसलिये इसे दोहरी पद्धति के अधीन निकाला जायेगा।

### राष्ट्रीय प्रशासन अकादमी, मसूरी

+

†\*८०७. { श्री भक्त दर्शन :  
श्री हरिश्चन्द्र माथुर :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय प्रशासन अकादमी, मसूरी में कितने समय से मुख्य अधिकारी नहीं है तथा इसके क्या कारण हैं ?

(ख) क्या इस संस्था को मसूरी से हटाने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) इस संस्था को कितन कारणों से मसूरी में स्थापित किया गया ?

† गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरतवीस) : (क) अकादमी के निदेशक की जगह १ अक्टूबर, १९६२ से खाली पड़ी है। इस पद के लिये अस्थायी रूप से चुना गया अधिकारी इस समय प्रशिक्षण पाने के लिये बाहर गया हुआ है और आगे जून में उसके आ जाने का संभावना है। तब तक के लिये अकादमी वरिष्ठ उप-निदेशक के हाथ में दे दी गई है।

(ख) प्रशासन मसूरी में हो रहे अथवा किसी अन्य उपयुक्त स्थान पर भेज दी जाए, यह प्रश्न विचारधीन है।

(ग) अकादमी को देहली से मसूरी मुख्यतः तो इसलिए बदला गया था कि ऐसा करना देहली में आवास के जवाब को कम करने के लिये कर्मचारियों और संस्थाओं को देहली से बाहर भेजने की योजना का भाग था और कुछ इंतजाम कि इस संस्था की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये आवास स्थान मसूरी में तत्काल ही उपलब्ध था।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमान्, क्या यह सत्य है कि जितने समय इस संस्था को मसूरी में रखने का निर्णय किया गया था, सर्गोदर पंत जी के जमाने में सारे देश के जितने भी उपयुक्त स्थान थे उतनी छानबीन करने के पश्चात् सब पहलुओं पर विचार करने के बाद ही यह निश्चय किया गया था कि इसे मसूरी में रखा जाय, यदि हाँ, तो फिर इसको वहाँ से हटाने के लिए विचार करने का भी क्या आवश्यकता हुई है ?

गृह-कार्य मंत्री (श्री ज्ञान बहादुर शास्त्री) : जैसा कि उत्तर में कहा गया खास वजह तो यह थी कि मसूरी में उस समय जगह प्रान्त था और सराज ही लिले में कठिनाई थी इसलिए उसको वहाँ हटाया गया। मगर और भी बहुत सी बातें देखने की होती हैं। एक तो मसूरी में जिानि जाइ है वः जमादा नहः है और दूसरे अः सँख्या ट्रेनीज की बहुत बढ़

गयी है, जो आई० ए० एस० बरौरह के हैं, आई० पी०,एस० के लोग हैं और फिर एक नया फाउंडेशन कोर्स शुरू हो गया है जिसमें आई० ए० एस० पी० आई०, एस० और सेंट्रल गवर्नमेंट सर्विसेज के कैंडिडेट नम्बर १ के जो लोग हैं वे भी उस में जाने लगे हैं। वहां जगह की कमी, पढ़ाई की जगह की कमी और लायब्रेरी वगैरह की कमी थी इस वजह से हमको इसको किसी दूसरी जगह हटाने की बात सोचनी पड़ रही है। एक कारण और है और वह यह कि युनिवर्सिटीज आदि के वायुमंडल में अगर यह ऐकेडेमी रहे तो वह और ज्यादा लाभदायक होगा और इस वजह से भी इसको हटाने का ख्याल किया जा रहा है।

**श्री भक्त दर्शन :** श्रीमन्, क्या यह सत्य है कि इस ऐकेडेमी के लिए वहां पर शार्लो विल होटल खरोदने में कई लाख रुपये लग चुके हैं और उस सम्बन्ध में वहां के म्युनीसिपल बोर्ड ने कोई ज्ञापन भारत सरकार को भेजा है और क्या इस बारे में अन्तिम निर्णय करने से पहिले सब पहलुओं पर विचार कर लिया जायेगा ?

**श्री लाल बहादुर शास्त्री :** म्युनिसिपल बोर्ड ने क्या ज्ञापन भेजा है वह तो मैं ने सुना नहीं है लेकिन कुछ रुपया लगा कर ऐकेडेमी के लिए जो बिल्डिंग खरोदी गई थी वह तो आगे भी सरकारी काम में आयेगी। बाकी ११/१/४ लाख रुपया और मंजूर हुआ था उसमें घटाने और बढ़ाने के लिए लेकिन उस को हम ने रोक लिया है और कोई २३ लाख रुपया उसके सुधारने वगैरह या अन्य चीजों पर खर्च किया है। जब यह आखिरी फैसला हो जायगा तब बाकी रुपया दिया जायगा।

**श्री त्यागी :** इस को वहां से हटाने के पहले क्या इस बात का अंदाजा लगा लिया गया है कि इस को वहां मसूरो से हटाने में कितना रुपया मजिद खर्च होगा और कितना रुपया मसूरो में मकान खरोदने में लग चुका है ?

**श्री लाल बहादुर शास्त्री :** जहां तक मेरा ख्याल है चार लाख रुपये में वहां यह खरोदा गया था। इस को बढ़ाने के लिए और सब इंतजाम के ख्याल से करीब ११ लाख २८ हजार रुपया मंजूर हो गया था कि वहां खर्च किया जाय। उस में से अभी तक हम ने २ लाख ८६ हजार रुपया खर्च किया है। अब आगे इसको दूसरी जगह हटाने में जहां वह जायगा वहां बिल्डिंग बनानी पड़ेगी या बनी बनाई बिल्डिंग मिलेगी, इन बातों को देख कर ही हम कह सकते हैं कि वहां कितना खर्च करना पड़ेगा।

**†डा० सरोजिनी महिषी :** क्या मैं जान सकती हूं कि संस्था के बदले जाने के लिये कौन स्थान विचाराधीन है ?

**†श्री लाल बहादुर शास्त्री :** देहली, भोपाल और इलाहाबाद। हां, मार्नीय सदस्यों के मान लेने पर ही इलाहाबाद के बारे में सोचा जाएगा।

**†श्री तिरुमल राव :** क्या मैं जान सकता हूं कि क्या देश के दक्षिणी भागों के प्रशिक्षार्थियों से कोई शिकायतें आई थीं कि जो लोग मसूरो की सर्दी के अभ्यस्त नहीं हैं उनके लिये सर्दी का मौसम बहुत ही कड़ा होता है ?

**†श्री लाल बहादुर शास्त्री :** दक्षिण से आने वाल नवयुवक साधारणतः वहां के वातःवरण में बड़े खुश रहते हैं।

†मूल अंग्रेजी में।

## हिन्दी में 'त्रिपिटक'

\*८०८. श्री भक्त दर्शन : क्या शिक्षा मंत्री १० नवम्बर, १९६२ के तारांकित प्रश्न संख्या १०३ के उत्तर के सम्बंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रसिद्ध बौद्ध धर्मग्रंथ 'त्रिपिटक' का हिन्दी में अनुबाद कराने का जो प्रश्न विचाराधीन था, उसके बारे में इस बीच क्या निश्चय किया गया है ; और

(ख) उस निश्चय की क्रियान्विति के लिये क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख). सरकार इस समय वैज्ञानिक और तकनीकी साहित्य की रचना को उच्च प्राथमिकता दे रही है ; इसलिए वित्तीय सहायता के लिए इस प्रायोजना का अनुमोदन अभी नहीं किया गया है ।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन्, मैं जानना चाहता हूँ कि सरकार के सामने यह सुझाव किस व्यक्ति विशेष या संस्था विशेष ने रखा था और उन्होंने किस तरह की योजना सरकार के सामने प्रस्तुत की थी ?

डा० का० ला० श्रीमाली : यह प्रस्ताव काशी के श्री भिक्खू कश्यप द्वारा आया था और प्रस्ताव बदलता रहा है । यह भी दिक्कत थी कि पहले तो इसके बनाने में ४० बालयू म्स होंगे और प्रत्येक के ५०० पेजेज होंगे और उनके अनुमान के अनुसार यह सारा काम कोई दस साल तक चलने का था और उन का अनुमान था कि ७ लाख ५० हजार रुपये इस में खर्च होंगे । तो पहले तो उन्होंने कहा कि महाबोधि सोसाइटी, सारनाथ के द्वारा इसको किया जाय, बाद में उन्होंने कहा कि यह नालन्दा महा-विद्यालय द्वारा किया जाय; फिर उन्होंने कहा कि बनारस हिन्दू यूनिवर्सिटी के द्वारा किया जाय । बाद में उन्होंने कहा कि यह बिहार गवर्नमेंट शायद करे, यह भी प्रस्ताव था लेकिन बाद में उन्होंने कहा कि बिहार गवर्नमेंट इसमें दिलचस्पी नहीं रखती है । उसके बाद उन्होंने कहा कि दिल्ली युनिवर्सिटी शायद कर सकती है मगर दिल्ली युनिवर्सिटी ने भी यह दिलचस्पी नहीं दिखलाई । कहने का मतलब यह है कि वक्त वक्त पर यह सुझाव बदलते रहे हैं । हमारे पास जो धन राशि थी वह कुछ कामों के लिए है जोकि हम तकनीकी पुस्तकों वगैरह पर खर्च करना चाहते हैं । सदन को मालूम है कि बहुत सी योजनाएं जो मिनिस्टरी ने इस काम के लिए बनाई हैं उन को बचा कर यह यह धन राशि जितनी संभव हो सके तृतीय पंचवर्षीय योजना में घटाना चाहते हैं लेकिन अगर इस को पूरा करने की कोई सूरत निकल सकी तो करने की कोशिश करेंगे लेकिन मैं इसके लिए कोई वायदा नहीं कर सकता हूँ ।

श्री भक्त दर्शन : श्रीमन्, माननीय मंत्री जो ने मूल प्रश्न के उत्तर में जो बताया, क्या उस का यह अर्थ है कि केवल संकट काल के लिए ही इस का प्रकाशन स्थगित कर दिया गया है तथा निकट भविष्य में या बाद में इस पर विचार किया जा सकेगा ?

डा० का० ला० श्रीमाली : जहाँ तक 'त्रिपिटक' का सम्बंध है, नागरी लिपि में तो वह निकल चुका है । इसके लिए गवर्नमेंट ने ग्रांट भी दी थी । अब हिन्दी में उसके तर्जुमे का सवाल है । अभी तो मैं कुछ नहीं कह सकता कि अगले वर्ष हमारी क्या आर्थिक परिस्थिति होगी । यह एक बहुत बड़ी योजना है—सात आठ लाख रुपये की योजना है । इस वक्त रुपया हमारे पास नहीं है । माननीय सदस्य जानते हैं कि जब बजट मंजूर होता है, तो उस समय इन सब योजनाओं के बारे में निर्णय कर लिया जाता

है। अगर योजना के बाहर कुछ करना होता है, तो उसमें काफ़ी कठिनाई होती है। मिनिस्ट्री के सामने प्रश्न यह होता है कि कौन सा काम सबसे जरूरी है और किस काम को स्थगित कर सकते हैं। यह काम ऐसा था कि मिनिस्ट्री ने इसको प्राथमिकता नहीं दी है। मैं यह नहीं कहता कि यह एक अच्छा जरूरी काम नहीं है। जब हो सकेगा, तो हम इसको जरूर करेंगे। लेकिन जब पर्याप्त धन होगा, तभी हम इसको कर सकेंगे।

**श्री भागवत झा आजाद :** क्या यह बात सच है कि जिन संस्थाओं का नाम माननीय मंत्री जी ने लिया है, उन में से कुछ महाविद्यालय या राज्य इस बात के लिए तैयार थे, लेकिन उसके सम्भावित व्यय में केन्द्रीय सरकार ने जो सहायता देनी चाही, वह बहुत कम थी और इसलिए उन्होंने इस काम को हाथ में नहीं लिया ?

**डा० का० ला० श्रीमाली :** जी, नहीं। हम चाहते थे कि कोई सोसायटी इसको उठावे, क्योंकि यह एक बड़ी योजना है। अगर कोई सोसायटी इसको करती, तो ज्यादा अच्छा रहता। इसीलिए हम इस दृष्टि से सोच रहे थे। जहाँ तक मुझे मालूम है, यह मामला बदलता रहा है। मतलब यह है कि शायद उनकी भी कुछ दिक्कत थी। कुछ सोसायटीज को उन्होंने एपरोच किया और उन का ख्याल था कि वे मंजूर कर लेंगी और बाद में उन्होंने मंजूर नहीं किया। इसी तरह यह चलता रहा। आखिर में उन का जो प्रोपोज़ल आया था, वह बिहार राष्ट्र-भाषा परिषद् का था। उन्होंने यह कहा कि पचास फ़ीसदी हम फ़र्चा दे देंगे, लेकिन परिषद् की तरफ से यह प्रस्ताव नहीं आया—यह प्रस्ताव भिक्ख जगदीश कश्यप की तरफ से आया। मैं माननीय सदस्य को आश्वासन देता हूँ कि जब कभी इसके लिए हमारे पास पर्याप्त धन होगा, हम इस काम को करेंगे। इस काम को हम अच्छा समझते हैं। अगर हिन्दी में यह पुस्तक निकल सकेगी, तो हम को बड़ी खुशी होगी। लेकिन यह बात आर्थिक परिस्थिति पर निर्भर करती है।

**श्री भागवत झा आजाद :** मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया है। प्रश्न यह है कि क्या किसी संस्था ने कहा कि वह तैयार है और सरकार भी उस में सहायता दे। क्या यह बात सच नहीं है कि सरकार ने इतनी कम सहायता देनी चाही कि कोई संस्था इसके लिये तैयार नहीं हुई ?

**डा० का० ला० श्रीमाली :** उस स्टेज तक यह मामला पहुंच ही नहीं। अगर माननीय सदस्य को किसी संस्था के बारे में मालूम है, तो वह मुझे बता दें। मैं उस की जाँच करूंगा।

**डा० गोविन्द दास :** क्या यह बात सही नहीं है कि 'त्रिपिटक' का हिन्दी अनुवाद कुछ जगह हो चुका है और उस अनुवाद पर कुछ खर्च करने की आवश्यकता नहीं है और सिर्फ उस को प्रकाशित करने के खर्च की आवश्यकता है ? क्या कोई ऐसी संस्था नहीं मिलती, जो कुछ व्यय करे और कुछ व्यय सरकार करे और जो अनुवाद हो चुका है, उस को प्रकाशित किया जाये ?

**डा० का० ला० श्रीमाली :** अनुवाद नहीं है। जो प्रस्ताव मिनिस्ट्री के पास आया है, वह अनुवाद के सम्बंध में है, नहीं तो दस साल किस बात पर लगने हैं ? यह सात आठ लाख की स्कीम है। उन का ख्याल है कि इस सारी चीज का हिन्दी में अनुवाद करना है और उसके बाद प्रकाशन करना है। अगर अनुवाद हो गया है, तो माननीय सदस्य दे दें। हम उस को प्रकाशित करने की व्यवस्था करेंगे।

**श्री रामेश्वरानन्द :** संकट-काल को देखते हुए ऐसी पुस्तकों का प्रकाशन करने में कुछ ढील की गई है, यह ठीक है, लेकिन वेदों में भी तो वैज्ञानिक विषय पर्याप्त रूप से आया हुआ है। क्या सरकार उस को हिन्दी में प्रकाशित कराने का यत्न करेगी ?

**अध्यक्ष महोदय :** यह सवाल दूसरा है।

**डा० का० ला० श्रीमाली :** स्वामी जी ने दूसरा प्रश्न पूछ लिया है।

श्री रामेश्वरानन्द : माननीय मंत्री ने कहा है कि उनका मंत्रालय वैज्ञानिक पुस्तक प्रकाशित कर रहा है। वेदों में भी विज्ञान का पर्याप्त विषय है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार हिन्दी में इसको प्रकाशित करेगी।

डा० का० ला० श्रीमाली : अगर स्वामी जी शोध करके कोई पुस्तक तैयार कर लें और हमारे पास भेजें, तो हम उस पर जरूर विचार करेंगे।

### विश्वविद्यालयों के अध्यापकों के वेतनक्रम

\*८१०. श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कई विश्वविद्यालयों ने केन्द्रीय विश्वविद्यालयों के लिये निर्धारित वेतनक्रम अभी तक स्वीकार नहीं किए हैं ;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) क्या यह सच है कि जिन विश्वविद्यालयों ने इसे स्वीकार किया है उन्होंने भी इसे संबद्ध कालेजों में लागू नहीं किया है ; और

(घ) इस मामले में क्या कदम उठाये गये हैं ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख). अभी तक २६ राज्य विश्व-विद्यालय केन्द्रीय विश्वविद्यालयों के लिए निर्धारित वेतनमानों को लागू करने के लिए सहमत हो गए हैं। बाकी विश्वविद्यालयों में मामला अभी विचाराधीन है।

(ग) और (घ). विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है।

### विवरण

(ग) विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने केवल ऐसे शिक्षकों के लिए ही वेतनमान निर्धारित किए हैं जो विश्वविद्यालयों द्वारा नियुक्त हुए हैं और विश्वविद्यालय के शिक्षण-विभागों में कार्य कर रहे हैं। ये वेतनमान संबद्ध कालेजों में कार्य करने वाले शिक्षकों के लिए लागू नहीं होते। इसलिए संबद्ध कालेजों में विश्वविद्यालयों द्वारा इन वेतनमानों को लागू किए जाने का प्रश्न नहीं उठता।

(घ) इस विषय में कदम उठाने की जिम्मेदारी तो विश्वविद्यालयों की है। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग विश्वविद्यालयों को यह समझाने का यत्न करता है कि वे अपने यहाँ भी केन्द्रीय विश्व-विद्यालयों के लिए निर्धारित वेतनमान लागू करें ताकि अच्छी योग्यता वाले शिक्षक सुलभ हो सकें और छोड़ कर न जाएं। इसके अतिरिक्त विश्वविद्यालयों का निरीक्षण करने के लिए जाने वाले आयोग के अधिकारी तथा आयोजना की अवधि में विश्वविद्यालयों की विकास संबंधी आवश्यकताओं की जांच करने के लिए आयोग द्वारा नियुक्त निरीक्षण समितियों के सदस्य भी अपने निरीक्षण के दौरान इन प्रश्नों पर विश्वविद्यालय के अधिकारियों के साथ विचार विनिमय करते हैं।

श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : जिन विश्वविद्यालयों ने सिद्धान्ततः इस वेतन-क्रम को स्वीकार कर लिया है, उन्होंने उसको लागू किया है या नहीं और जिन्होंने उसको स्वीकार नहीं किया है, उन के सम्बन्ध में सरकार क्या कदम उठा रही है ?

डा० का० ला० श्रीमाली : जैसाकि मैंने निवेदन किया है, २६ यूनिवर्सिटीज़ ने इस स्केल को मान लिया है।

श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : लागू किया है या नहीं ?

डा० का० ला० श्रीमाली : जी हां, मन्जूर कर लिया है ।

†श्री भावगत झा आजाद : क्या उन्होंने क्रियान्वित किया है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : उन्होंने वेतनमानों को आरम्भ करना मान लिया है ।

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि क्या उन्होंने अभी तक माना ही है या वास्तव में क्रियान्वित भी कर दिया है ।

डा० का० ला० श्रीमाली : मेरे पास इस वक्त यह इत्तिला तो नहीं है कि कौन कौन सी यूनिवर्सिटीज ने इम्प्लीमेंट किया है । लेकिन अगर उन्होंने सिद्धान्ततः मान लिया है, तो मैं समझता हूँ कि करीब-करीब सभी विश्वविद्यालयों ने लागू किया होगा, यह मान कर चलना चाहिए । बाकी यूनिवर्सिटीज को हम ने लिखा है और वे विचार कर रहे हैं । कुछ यूनिवर्सिटीज ने अपनी असमर्थता भी प्रकट की है । यह परिस्थिति इस वक्त है ।

श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : इस विवरणमें यह बताया गया है कि एफ़िलिएटिड कालेजिज के बारे में विश्वविद्यालय विचार करेंगे । मैं यह जानना चाहता हूँ कि एफ़िलिएटिड कालेजिज के बारे में इन विश्वविद्यालयों ने क्या नीति अपनाई है या कोई अखिल भारतीय नीति निर्धारित की गई है । इस सम्बन्ध में सरकार का क्या ख्याल है ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : ये वेतनमान विश्वविद्यालय द्वारा नियुक्त अध्यापकों के लिये हैं जोकि विश्वविद्यालय के शिक्षण विभागों में काम कर रहे हैं । पिछली योजनाओं में विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने सम्बद्ध कालेजों में भी अध्यापकों के वेतनमान सुधारने के लिए अनुदान दिए थे । यह विशेष वेतनमान विश्वविद्यालय विभागों में काम करने वाले अध्यापकों के लिये हैं ।

†श्री स० मो० बनर्जी : माननीय मंत्री ने अभी उत्तर दिया कि कुछ विश्वविद्यालयों ने कुछ कठिनाई या असमर्थता प्रकट की है । मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह बुरी वित्तीय दशा के कारण है और यदि हां, तो क्या विश्वविद्यालय अनुदान आयोग इसे क्रियान्वित करने के लिए उन्हें वित्तीय सहायता देगा ।

†डा० का० ला० श्रीमाली : विश्वविद्यालय अनुदान आयोग तो जो कुछ कर सकता है कर रहा है । बड़े हुए खर्च का वह ८० प्रतिशत देता र अर्थात् ८० प्रतिशत तक देने का वह तैयार है । शेष का २० प्रतिशत विश्वविद्यालयों को प्राप्त करना होता है । यह तो स्पष्ट ही है कि विश्वविद्यालय इसे क्रियान्वित नहीं कर पाये हैं । यदि ऐसा वित्तीय कारणों से है तो विश्वविद्यालय अनुदान आयोग को उन से पूरी सहानुभूति है ।

†डा० सरोजिनी महिषी : क्या यह सच है कि सम्बद्ध कालेजों में त्रिवर्षीय डिग्री पाठ्यक्रम चलाने के कारण वित्तीय रूप से उन्हें बड़ी विकट कठिनाई का सामना है और निर्धारित वेतनमानों में वे अपना भाग देने में असमर्थ हैं ?

†डा० का० ला० श्रीमाली : कुछ सीमा तक उन्हें कठिनाई हुई है । परन्तु दूसरी योजना में जब त्रिवर्षीय डिग्री कोर्स शुरू किया गया था तो सरकार ने संस्थाओं को विशेष सहायता दी थी । मैंने आशा की थी कि तब तक उनका घाटा पूरा हो जायेगा ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : माननीय शिक्षा मंत्री ने अभी बताया कि २६ विश्वविद्यालयों ने इस वेतन-क्रम को लागू करना सिद्धान्ततः स्वीकार कर लिया है—लागू उन्होंने भी नहीं किया

हैं। मैं यह जानना चाहता हूँ कि जिन विश्वविद्यालयों ने उसको लागू करना सिद्धान्ततः स्वीकार नहीं किया है, क्या उन्होंने अपनी कुछ असमर्थता प्रकट की है, यदि हाँ, तो उसके मुख्य मुख्य कारण क्या हैं।

†डा० का० ला० श्रीमाली : पहले तो कृषि विश्वविद्यालय आते हैं। जहाँ तक कृषि विश्वविद्यालयों का सम्बन्ध है, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग का यही मत रहा है कि इन अध्यापकों के वेतन बढ़ाने के लिए धन, खाद्य तथा कृषि मंत्रालय से प्राप्त किया जाना चाहिये। बिहार, भागलपुर, पटना, रांची मैसूर और बड़ौदा विश्वविद्यालयों ने अपनी राज्य सरकारों से प्रार्थना की है कि व्यय के २० प्रतिशत को, जो उनका भाग होगा, पूरा करने के लिए उन्हें वित्तीय सहायता दी जाय। गुजरात और जम्मू तथा काश्मीर विश्वविद्यालयों ने योजना को क्रियान्वित न करने का निर्णय किया है। जहाँ तक अन्य विश्वविद्यालयों का सम्बन्ध है, मामला अभी उनके विचाराधीन है।

श्री यशपाल सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस योजना के बाद भी कुछ यूनिवर्सिटीज ऐसी हैं, जहाँ अंग्रेजी के प्राध्यापकों के मुकाबले में हिन्दी प्राध्यापकों को बहुत कम तन्खाह मिलती है ?

डा० का० ला० श्रीमाली : इस में कोई फर्क नहीं किया जाता है। जो भी यूनिवर्सिटी प्राफेसर्स हैं, हिन्दी, अंग्रेजी, पालिटिक्स, साइंस वगैरह के, उन सभी को एक ही स्केल मिलता है।

†श्री हेम बरुआ : माननीय मंत्री ने अभी कहा है कि बढ़ा हुआ वेतनमान सम्बद्ध कालेजों में भी लागू किया जाता है। क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या सरकार जानती है कि कुछ राज्य सरकारें इन वेतनमानों को क्रियान्वित करते समय अध्यापकों पर शर्तें लगा रही हैं? जिन्होंने पिछले वर्ष चुनाव लड़ा था उन्हें एक वर्ष के लिए कालेज आने से विवर्जित कर दिया गया है।

†डा० का० ला० श्रीमाली : माननीय सदस्य जानते हैं कि इस मामले में विश्वविद्यालय स्वतंत्र हैं। हम उन्हें नियंत्रित नहीं करते हैं। उनका नियंत्रण राज्य विधान सभाओं द्वारा किया जाता है। जो भी नियम बनाये जाते हैं उसी ढाँचे में बनाये जाते हैं और यदि कोई विश्वविद्यालय ऐसी कोई चीज करता है तो मैं उसमें कुछ नहीं कर सकता।

†श्री हेम बरुआ : ऐसा विश्वविद्यालय नहीं अपितु राज्य सरकार कर रही है।

†अध्यक्ष महोदय : उन्होंने ने कहा है कि यदि उन के पास कोई उदाहरण है तो वह उसे उनके ध्यान में लायें।

†श्री हेम बरुआ : उदाहरण मेरे पास है। आसाम में उन्होंने ऐसा किया है।

अधिक ऊंचाई सम्बन्धी वैज्ञानिक समस्यायें

+

{ श्री प्र० चं० बरुआ :  
 { श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :  
 †\*८११. { श्री यशपाल सिंह :  
 { श्री कपूर सिंह :  
 { श्री नरसिम्हा रेड्डी :  
 { श्री कछवाय :

क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अधिक ऊंचाई पर और हिमालय प्रदेश में वैज्ञानिक समस्याओंका अध्ययन

†मूल अंग्रेजी में

करने के लिए एक समिति बनाई गई है ; और

(ख) यदि हां, तो समिति का गठन और निर्देशपद क्या हैं ?

†वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर) : (क) जी, हां ।

(ख) समिति में वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसन्धान के महा-निदेशक सभापति के रूप में तथा विभिन्न वैज्ञानिक क्षेत्रों के पन्द्रह विशेषज्ञ हैं । यह हिमालय प्रदेश से सम्बन्धित वैज्ञानिक समस्याओं पर विचार करेगी तथा जांच के विशिष्ट सुझाव भी तैयार करेगी और ऐसे सर्वाधिक सक्षम संगठन या व्यक्ति की सिफारिश करेगी जिसे कि इन्हें सौंपा जा सके ।

†श्री प्र० चं० बहुरा : किन परिस्थितियों के कारण इस समिति के बनाये जाने की आवश्यकता पड़ी है ?

†श्री हुमायून् कबिर : यह एक ऐसी बात है जिस पर बहुत लम्बे समय से विचार होता रहा है । मैं यह और कह देना चाहता हूँ कि हाल ही में हुई दुर्घटनाओं ने इसके महत्व को बढ़ा दिया है ।

†श्री प्र० चं० बहुरा : क्या मैं जान सकता हूँ कि इस समिति में किन वैज्ञानिक अनुसन्धान संस्थाओं को प्रतिनिधित्व प्राप्त है तथा क्या इस प्रयोजन के लिए अन्य सभी अनुसन्धान संस्थाओं को प्रयास करने के लिए कहा गया है ?

†श्री हुमायून् कबिर : देश की सभी प्रतिनिधि वैज्ञानिक संस्थाओं का इस जांच से मेल स्थापित किया जा रहा है । जैसाकि मैंने कहा है, वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसन्धान परिषद् के महा-निदेशक के अतिरिक्त पन्द्रह सदस्य हैं । प्रतिरक्षा मंत्रालय के वैज्ञानिक मंत्रणाकार, भारत सरकार के भूतत्वीय मंत्रणाकार, ऋतु विज्ञान विभाग, भारतीय भू-विज्ञान सर्वेक्षण संस्था, भारतीय सर्वेक्षण, वानस्पतिक सर्वेक्षण, प्राणकीय सर्वेक्षण इत्यादि सभी इस में हैं। मैं और नाम भी बता सकता हूँ, परन्तु सूची काफी लम्बी है ।

†डा० मा० श्री० अणु : मुख्य प्रश्न के भाग (ख) का उत्तर क्या है ? इस समिति के निर्देशपद क्या हैं ?

†श्री हुमायून् कबिर : मैंने अभी बताया है कि निर्देशपद हिमालय प्रदेश से सम्बन्धित सभी वैज्ञानिक समस्याओं पर विचार करने के हैं ।

श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : जिस समिति के निर्माण की अभी घोषणा की गई है वह समिति स्थायी होगी या अस्थायी और अगर अस्थायी होगी तो उस का प्रधान कार्यालय कहां होगा ?

†श्री हुमायून् कबिर : यह समिति अनुसन्धान को समन्वित करने में सहायता करेगी । वास्तविक अनुसन्धान भारतीय भू-विज्ञान सर्वेक्षण और भारतीय सर्वेक्षण आदि जैसे विभिन्न संगठनों में किया जायगा । विभिन्न विश्वविद्यालयों को भी इसमें मिलाया जा रहा है । यह मैं और कह दूँ कि इस वर्ष जून में हिमालय भू-विज्ञान के अध्ययन के लिये एक गोष्ठी कर रहे हैं जिसमें विश्वविद्यालय भी भाग लेंगे ।

श्री यशपाल सिंह : क्या कुछ ऐसे रिसर्च भी हो रहे हैं कि मैदानों में रहने वाले माउंटेनीयर्स की तरह से ऊपर जा कर के अपने को एक्लिमैटाइज कर सकें और वहां अच्छी तरह से मकाबला कर सकें ?

†श्री हुमायून् कबिर : जरूर । एक आइटम है :

“मनोप्रेरक निष्पादन<sup>१</sup> तथा थकावट पर अधिक ऊंचाई के प्रभाव” ।

इसमें यह चीज आ जाती है ।

†श्री कपूर सिंह : क्या मैं जान सकता हूँ कि “सभी वैज्ञानिक समस्याओं” पद में, जिसके अनुसार कि निर्देश पद गठित किये गये हैं, उदाहरण के रूप में योग की पद्धति भी सम्मिलित है ?

†एक माननीय सदस्य : योग ?

†श्री कपूर सिंह : क्यों नहीं ? यह एक वैज्ञानिक समस्या है ।

†श्री हुमायून् कबिर : जब विभिन्न ऊंचाइयों पर शारीरिक परिवर्तन तथा व्यक्तियों के उपाधीयन<sup>२</sup> की जांच होगी तो स्वाभाविक है कि वे इस बात पर भी विचार करें कि क्या योग अभ्यासों, का भी इस पर कोई प्रभाव पड़ता है ?

श्री कछवाय : इसके द्वारा क्या मौसम की भी जांच की जायेगी ?

†श्री हुमायून् कबिर : मैंने ऋतु विज्ञान विभाग का वर्णन किया था जिनका मुख्य संबंध मौसम, जलवायु और ऐसी ही समस्याओं के अध्ययन से है ।

†श्री त्यागी : इस संगठन की स्थापना और व्यय की मंजूरी देने से पहले क्या मंत्रालय ने उन वास्तविक समस्याओं की पूरी जांच पड़ताल कर ली है जिनका कि इस संगठन ने अध्ययन करना है ? “वैज्ञानिक समस्याएँ” पद से कोई संकेत नहीं मिलता । पहाड़ों या हिमालय की वैज्ञानिक समस्याएँ क्या हैं ? मंत्री महोदय एक एक करके उन्हें बता दें । क्या कोई ऐसी समस्याएँ हैं जो पहले ही हमारे सामने खड़ी हो चुकी हैं ?

†श्री हुमायून् कबिर : एक दो का मैंने वर्णन किया है । वास्तव में पहली बार में १५ समस्याएँ सोची गई हैं और उन में से कुछ उचित संगठन को निर्दिष्ट की जायेंगी । यह समिति अनुसंधान नहीं करेगी; यह तो केवल विविध संगठनों द्वारा किये जा रहे अनुसंधान को समन्वित करेगी ।

†श्री श्यामलाल सराफ : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या इन प्रयोगों के करने के लिये अधिक ऊंचाई पर प्रयोगशालाओं की एक कड़ी स्थापित करने का प्रस्ताव है, और यदि हां, तो ये प्रयोगशालायें किन स्थानों पर खोली जायेंगी ?

†श्री हुमायून् कबिर : मेरे माननीय मित्र जानते हैं कि गुलमर्ग में अणुशक्ति आयोग ने अधिक ऊंचाई पर एक प्रयोगशाला स्थापित की है । वहां एक और भी छोटा सा यूनिट है जो अलीगढ़ विश्वविद्यालय तथा काश्मीर विश्वविद्यालय ने मिल कर खोला था । इसके अतिरिक्त दार्जिलिंग की हिमालयन पर्वतारोहण संस्था भी है जहां कि शरीर विज्ञान संबंधी कुछ समस्याओं का अध्ययन किया जा रहा है ।

†मूल अंग्रेजी में

१Pcho-motor performance.

२Conditioning.

## राष्ट्रीय साइकिल प्रतियोगिता में दुर्घटना

+

†\*८१२. { श्री दी० चं० शर्मा :  
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :  
श्री शिवमूर्ति स्वामी :  
श्री द्वारका दास मंत्री :  
श्री यशपाल सिंह :  
श्री बिशनचन्द्र सेठ :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या २४ मार्च, १९६३ को किचनर रोड, नई दिल्ली पर एक सैनिक ट्रक से दुर्घटना के परिणामस्वरूप अट्टारवीं राष्ट्रीय साइकिल प्रतियोगिता में भाग लेने वाले एक खिलाड़ी की मृत्यु हो गई तथा कई अन्य घायल हो गये थे ?

(ख) क्या दुर्घटना की कोई जांच की गई है ; और

(ग) यदि हां, तो उसकी उपपत्तियां क्या हैं तथा मामले में क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

†शिक्षा मंत्री के सभा-सचिव (श्री मं० रं० कृष्ण) : (क) जी, हां । इस दुर्घटना के फलस्वरूप दुर्भाग्यवश दो व्यक्ति मर गये और तीन को छोटी मोटी चोटें लगीं ।

(ख) और (ग). देहली साइकलिंग संघ, जिसने इस प्रतियोगिता का आयोजन किया था, से प्राप्त प्रारंभिक प्रतिवेदन की एक प्रति सभा-मटल पर रखी जाती है [पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल० टी०—१०६६/६३] । भारत के राष्ट्रीय साइकलिस्ट संघ से विस्तृत प्रतिवेदन मंगवाया गया है । पुलिस भी दुर्घटना की जांच कर रही है ।

†श्री दी० चं० शर्मा : क्या यह सच नहीं है कि इन लोगों ने साइकिल के इस रास्ते पर आपत्ति की थी जो कि शहर के कुछ अतिप्रधिक्रमणी आबादी वाले भागों में से होकर गुजरता है परन्तु उनकी आपत्ति के बावजूद भी इस पर जोर दिया गया था ?

†श्री मं० रं० कृष्ण : यह एक लम्बी साइकिल दौड़ थी, लगभग १८० किलोमीटर और आयोजकों ने इसे उपयुक्त मार्ग पाया । उन्होंने इस बात का उचित ध्यान रखा था.....

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह था कि क्या प्रतियोगियों ने इस मार्ग पर आपत्ति की थी लेकिन उसके बावजूद उसे ही रखा गया ?

†श्री मं० रं० कृष्ण : जी, नहीं, मैं नहीं समझता कि यह ठीक है ।

†श्री दी० चं० शर्मा : क्या यह सच नहीं है कि गश्ती दल, जिसमें लगभग १७-१९ व्यक्ति थे, की ज्यादा दिलचस्पी साइकिल दौड़ देखने में थी न कि उसमें भाग लेने वाले व्यक्तियों की रक्षा करने में ?

†श्री मं० रं० कृष्ण : मैं तो नहीं समझता कि यह ठीक है । आयोजकों ने पूरी सावधानी बरती थी । जो सावधानियों उन्होंने बरती थीं उनके साथ वहां पुलिस भी बहुत सीमा तक सहमत थी ।

**श्री भक्त दर्शन :** श्रीमन्, इस विवरण से मालूम होता है कि जिस समय साइकल रेस हो रही थी तो एक मिलिट्री पिक अप आ गया और लाल झंडी दिखाये जाने पर भी यह एक्सीडेंट हो गया। अतः मैं जानना चाहता हूँ कि क्या उस पिक अप के ड्राइवर के खिलाफ कोई कार्रवाई की गई है ?

**अध्यक्ष महोदय :** इसमें लिखा है कि इनवैस्टीगेशन हो रही है।

†**श्री मं० रं० कृष्ण :** ड्राइवर को हिरासत में ले लिया गया है।

**श्री शिव नारायण :** मुल्क में ऐसी दुर्घटनायें न हों, क्या साइकल रेसिस को बन्द करने की आप कृपा करेंगे ?

**अध्यक्ष महोदय :** सजेशन फार एकशन।

†**श्री शिवमूर्ति स्वामी :** जब यह दौड़ हो रही थी तो क्या कोई ट्रैफिक पुलिस नियुक्त थी या नहीं ?

†**श्री मं० रं० कृष्ण :** जी नहीं, ट्रैफिक पुलिस वहां नहीं थी क्योंकि पायलट अपने अपने स्थान पर रहे थे।

†**श्री दी० चं० शर्मा :** क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या मृत व्यक्तियों के परिवारों को किसी प्रकार का प्रतिकर दिया जाने वाला है और बुरी तरह से घायल हुये व्यक्तियों को किसी और तरह का प्रतिकर देने का विचार किया जा रहा है ?

†**श्री मं० रं० कृष्ण :** ये दोनों नवयुवक जोकि दुर्भाग्यवश मारे गये हैं, रेलवे कर्मचारी हैं। उनके मामले रेलवे प्रतिकर नियमों द्वारा तय किये जायेंगे।

†**रेलवे मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) :** सदन की जानकारी के लिये मैं यह कह दूँ कि कुछ प्रतिकर दिया भी जा चुका है। हमारे लिये तो यह समाचार बड़ा हृदयद्रावक था। उनके परिवारों को कुछ प्रतिकर हम पहले ही दे चुके हैं—ठीक राशि मैं भूल गया हूँ, हम यह भी सोच रहे हैं कि परिवारों के लिये और क्या किया जा सकता है।

†**श्री हेम बरुआ :** क्या यह सच नहीं है कि रास्ते पर पुलिस बिल्कुल नहीं थी और न ही यातायात को नियंत्रित किया गया था तथा इस ट्रैफिक दुर्घटना के हो जाने के बाद भी इन लोगों को कोई सहायता नहीं दी गई थी? क्या मैं जान सकता हूँ कि रास्ते पर ठीक तरह से पुलिस क्यों नहीं लगाई गई थी ताकि इस प्रकार की कोई दुर्घटना न होती ?

†**श्री मं० रं० कृष्ण :** लगभग १५ चक्कर लगाये जाने थे, १४ लगाये जा चुके थे और यह दुर्घटना १५ वें चक्कर में हुई। इससे आप जान सकते हैं कि वास्तव में कोई ध्यान रखा गया था या नहीं।

†**अध्यक्ष महोदय :** यह तो निष्कर्ष मात्र है। विवरण में यह भी दिया हुआ है कि १४ चक्कर ठीक ठाक पूरे हो गये और इसलिये काफी सावधानी का अन्दाजा लगाया जा सकता है। लेकिन प्रश्न निश्चित है कि क्या उन रास्तों की हिफाजत के लिये उचित प्रबन्ध किये गये थे ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : जहां तक प्रबन्ध के प्रश्न का संबंध है, सारे मामले की पुलिस द्वारा जांच की जा रही है और मामला जबकि न्यायाधीन है सरकार के लिये कोई मत या निर्णय देना उचित नहीं होगा ।

### बिहार में अन्नक की खानें

+

†\*८१४. { श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :  
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :  
श्री ओंकार लाल बेरवा :  
श्री प्र० चं० बरुआ :

क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिहार में अन्नक की कई खानों ने विस्फोटक पदार्थों के न मिलने के कारण काम बन्द कर दिया है ;

(ख) क्या यह सच है कि इम्पीरियल कैमिकल इंडस्ट्रीज खानों को विस्फोटक पदार्थों के नियमित संभरण में असफल रही है ;

(ग) क्या यह सच है कि अन्नक खान मालिकों द्वारा काम बन्दी के नोटिस दिये जाने का एक हजार से अधिक मजदूरों पर प्रभाव पड़ा है ; और

(घ) यदि हां, तो स्थिति को ठीक करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†खान और ईंधन मंत्री के सभा-सचिव (श्री तिममय्या) : (क) जी हां । ठीक ठीक संख्या तो उपलब्ध नहीं है । जहां तक हमें पता चला है, जनवरी और फरवरी १९६३ के दौरान ८ खानें अस्थायी रूप से बन्द हो गई बताते हैं जबकि ५ खानों में एक पारी को बन्द किया गया था ।

(ख) जी नहीं । कमी बाहर से प्रस्फोटकों के आयात में विलम्ब होने के कारण हुई थी ।

(ग) सूचना यह है कि प्रस्फोटकों की कमी के कारण बिहार में अन्नक की खानों में जनवरी में ७२६ मजदूरों और फरवरी १९६३ में २२६ मजदूरों का काम बन्द कर दिया गया था ।

(घ) तत्काल आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये मार्च के प्रथम सप्ताह में २४ लाख प्रस्फोटक वायुयान द्वारा लाये गये थे । साथ ही साथ, प्रस्फोटकों के पोत-लदान को तेज करने के लिये भी उपाय किये गये थे ; तदनुसार २१ मार्च, १९६३ को ७७ लाख साधारण प्रस्फोटक, ४५ लाख विद्युत् प्रस्फोटक और २.५ लाख देर से चलने वाले प्रस्फोटक प्राप्त किये गये थे और उसी समय उन्हें खान क्षेत्रों में भेज दिया गया था ।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : बाद में यह जो संभरण हुआ क्या उससे उस क्षेत्र की खानों की मांगें पूरी हो गई थीं ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : जी हां । अब कोई कठिनाई नहीं है । अन्नक उद्योग ने भी मुझे सूचित किया था कि अब वे संतुष्ट हैं । कोयला उद्योग भी इसी तरह से संतुष्ट है ।

## प्रश्नों के लिखित उत्तर

दिल्ली के "कुत्ता दस्ते"

†\*८०६. { श्री समनानी :  
श्री सुबोध इंसदा :  
श्री श्रींकार लाल बेरवा :  
श्री महेश्वर नायक :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) दिल्ली में पुलिस के कितने 'कुत्ता दस्ते' हैं;
- (ख) इन 'दस्तों' पर सरकार कितना वार्षिक व्यय करती है; और
- (ग) क्या हाल में ही न्यायालय के इस विनिर्णय को ध्यान में रखते हुए कि पुलिस के इन कुत्तों द्वारा पता लगाई गई जानकारी के आधार पर कोई साक्ष्य स्वीकार नहीं किया जायेगा, सरकार 'कुत्ता दस्तों' को खत्म करने का विचार कर रही है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर): (क) एक।

(ख) वर्ष १९६२-६३ के लिये (२५ मार्च, १९६३ तक) ३३२४.०१ रुपये।

(ग) नहीं।

### मध्य प्रदेश में खनिज विदोहन

†\*८१३. श्री हरि विष्णु कामत : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या मध्य प्रदेश की राज्य सरकार ने राज्य खनिज विदोहन में अंश मांगा है;
- (ख) यदि हां, तो उसका व्योरा क्या है;
- (ग) क्या सरकार ने मामले पर विचार कर लिया है; और
- (घ) यदि हां, तो क्या परिणाम निकले ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) राज्य सरकार से खनिज विदोहन में अंश के लिये अभी तक कोई ठोस प्रस्ताव पाल्त नहीं हुआ है।

(ख) से (घ). प्रश्न ही नहीं उठते।

### वाणिज्यिक संस्थाओं में वरिष्ठ सरकारी अधिकारी (सिविल सर्वेंट्स)

†\*८१५. { श्री हरिचन्द्र माथुर :  
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) गत दो वर्षों में कितने वरिष्ठ सरकारी अधिकारी (सिविल सर्वेंट्स) वाणिज्यिक संस्थाओं में चले गये हैं तथा किन शर्तों पर;
- (ख) क्या इनकी आज तक की सूची सभा पटल पर रख दी जायेगी; और

†मूल अंग्रेजी में

†Dog Squad

(ग) इन में से कितने दिल्ली में हैं ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : (क) वरिष्ठ सरकारी अधिकारियों से शायद माननीय सदस्य अखिल भारतीय सेवाओं और केन्द्रीय सेवाओं, प्रथम श्रेणी, के सेवा-निवृत्त सदस्यों की ओर निर्देश कर रहे हैं। जहां तक अखिल भारतीय सेवाओं का प्रश्न है जिन के साथ कि गृह-कार्य मंत्रालय का सम्बन्ध है, जानकारी इस प्रकार है --

१९६१

१७

१९६२

१३

केन्द्रीय सेवाओं, प्रथम श्रेणी, के सेवानिवृत्त सदस्यों को वाणिज्यिक नौकरी स्वीकार करने की अनुमति क्योंकि उन सेवाओं से सम्बन्धित क्रमिक मंत्रालयों द्वारा दी जाती है, उस बारे में जानकारी गृह-कार्य मंत्रालय के पास उपलब्ध नहीं है।

(ख) अखिल भारतीय सेवा अधिकारियों के बारे में एक सूची सभा-पटल पर रखी जाती है। [पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० १०६७/६३]

(ग) उपलब्ध जानकारी के अनुसार केवल श्री एन० आर० पिल्ले और श्री दौलत सिंह देहली में रह रहे हैं।

#### मैंगनीज तथा लौह अयस्क की खानें

†\*८१६. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उड़ीसा तथा बिहार में मैंगनीज तथा लौह अयस्क की लगभग ८० प्रतिशत खानें बन्द हो गई हैं तथा शेष अपनी वास्तविक क्षमता का चौथाई उत्पादन कर रही हैं;

(ख) यदि हां, तो खनिज उद्योग को हो रही इस हानि का क्या मुख्य कारण है; और

(ग) उनको इस कठिनाई से मुक्त करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) १९६२ में मैंगनीज तथा लौह अयस्क की क्रमशः लगभग ११ और १२ प्रतिशत खानें बन्द की गई थीं। तथापि १९६१ की तुलना में १९६२ में दोनों राज्यों में मैंगनीज तथा लौह अयस्कों का उत्पादन बढ़ा था।

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठते।

#### लिग्नाइट उत्पादन

†\*८१७. श्री दी० चं० शर्मा : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में लिग्नाइट का उत्पादन बढ़ाने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) हां।

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना अवधि में निवेली में खान उत्पादन को ३५ लाख ६० हजार टन से ४९ लाख टन प्रति वर्ष तक बढ़ाने के लिये निवेली लिग्नाइट निगम ने अतिरिक्त विशेषीकृत खनन मशीनरी के संभरण के लिये टेंडर मंगवाये हैं। प्राप्त दरों की जांच की जा रही है।

†मूल अंग्रेजी में

पालना के लिग्नाइट निक्षेपों से खुली ढुलाई रीतियों से लिग्नाइट के ५.०८ लाख टन प्रति वर्ष उत्पादन के लिये एक योजना राजस्थान सरकार के विचाराधीन है। उन्होंने परियोजना प्रतिवेदन तैयार करने के लिये एक मुख्य खनन इंजीनियर भी नियुक्त किया है।

जम्मू तथा काश्मीर सरकार निदाहोम के लिग्नाइट निक्षेपों से प्रति वर्ष २.५४ लाख टन लिग्नाइट का उत्पादन करने पर विचार कर रही है।

### दिल्ली राज्य संस्कृत विश्व परिषद्

\*८१८. { श्री भक्त दर्शन :  
श्री भागवत ज्ञा आजाद :

क्या शिक्षा मंत्री २१ अगस्त, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या १३२४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली राज्य संस्कृत विश्व परिषद् द्वारा प्रस्तुत जो दो मांगें उस समय विचाराधीन थीं, उन में से प्रत्येक के बारे में क्या निश्चय किया गया है ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली): दिल्ली राज्य संस्कृत विश्व परिषद् की दो विचाराधीन मांगों पर सरकार द्वारा किये गये निर्णय से संबंधित विवरण लोक सभा पटल पर रख दिया गया है। [ पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० १०६८/६३ ]

### विदेशी भाषाओं में छात्रवृत्तियां देने की योजना

†१६८०. श्री रामचन्द्र मलिक : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विदेशी भाषाओं में छात्रवृत्तियां देने की योजना के अन्तर्गत तृतीय योजना काल के प्रथम दो वर्षों में भारत सरकार के व्यय पर कुल कितने छात्र विदेशों को भेजे गये हैं;

(ख) उन में से अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के छात्रों की संख्या कितनी है; और

(ग) उड़ीसा राज्य के छात्रों की संख्या कितनी है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) दस। तदपि, जिस समय वे भेजे गये थे उस समय उन में से सब के सब रोजगार में लगे हुए थे तथा किसी भी शिक्षा संस्था के छात्र नहीं थे।

(ख) और (ग). कोई नहीं।

### विदेशों को भेजे गये छात्र

†१६८१. श्री रामचन्द्र मलिक : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में जो छात्र भारत सरकार से ऋण लेने के पश्चात् विदेशों में अध्ययन करने के लिये गये थे उनकी कुल संख्या कितनी है;

(ख) उन में से उड़ीसा राज्य के विद्यार्थियों की संख्या कितनी है; और

(ग) अब तक कितना ऋण दिया गया है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) ५२।

(ख) ७।

†मूल अंग्रेजी में

(ग) १ लाख १३ हजार ४६० रुपये ।

### विदेशों में प्रशिक्षण के लिये उड़ीसा के विद्यार्थी

†१६८२. श्री रामचन्द्र मलिक : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उनके मंत्रालय की छात्रवृत्ति योजनाओं के अन्तर्गत १९६२-६३ में विदेशों में प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये उड़ीसा से भेजे गये व्यक्तियों को दी गई छात्रवृत्तियों की संख्या कितनी है;

(ख) उन में से अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के व्यक्तियों की संख्या कितनी है;

(ग) इन छात्रवृत्तियों पर अब तक कुल कितना रुपया दिया जा चुका है ?

†वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री (श्री हुमायून कबिर) : (क) एक ।

(ख) कोई नहीं; श्रीमन् ।

(ग) यह छात्रवृत्तियां राष्ट्रमण्डलीय छात्रवृत्ति तथा अधिछात्रवृत्ति योजना के अधीन दी गई थीं और व्यय कनाडा सरकार द्वारा वहन किये गये थे । छात्रवृत्ति में यात्रा व्यय, १६५ डालर प्रति माह का निर्वाह भत्ता, अध्यापन शुल्क और चिकित्सा व्यय, वस्त्रों, पुस्तकों तथा उपकरणों के लिये भत्ते सम्मिलित हैं ।

### संयुक्त अरब गणराज्य को प्रतिनिधिमंडल

१६८३. श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि संयुक्त अरब गणराज्य की सरकार के निमंत्रण पर भारत से एक प्रतिनिधिमंडल वहां की शिक्षा पद्धति के अध्ययन के लिए गया था ;

(ख) यदि हां, तो क्या उस ने अपना प्रतिवेदन दे दिया है ;

(ग) उस प्रतिवेदन की मुख्य बातें क्या हैं ; और

(घ) क्या उन में से किसी सुझाव को सरकार ने यहां के लिए लाभकर पाया है ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जी हां ।

(ख) अभी तक नहीं, किन्तु प्रतिनिधिमंडल के नेता से रिपोर्ट शीघ्र भेजने का अनुरोध किया गया है ।

(ग) और (घ). प्रश्न नहीं उठता ।

### शैक्षणिक आंकड़ों सम्बन्धी गोष्ठी

१६८४. श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नई दिल्ली में १९६२ में शैक्षणिक आंकड़ों पर एक राष्ट्रीय गोष्ठी हुई थी ;

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

(ग) इन के प्रति सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली): (क) (ख) और (ग) विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये सख्या एल० टी० १०६६/६३]

#### बाल सेविकाओं के प्रशिक्षण के लिए केन्द्र

१६८५. श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बाल सेविकाओं के प्रशिक्षण के लिये कुछ और केन्द्र खोलने का प्रश्न विचाराधीन है ;

(ख) यदि हां, तो शेष सभी राज्यों में कब तक ये केन्द्र खोले जा सकेंगे ;

(ग) योजना पूरी होने पर कितनी बाल सेविकाओं को १९६३-६४ में प्रशिक्षित किया जा सकेगा ;

(घ) अनुमानित आवश्यकता से यह संख्या कितनी कम पड़ेगी ; और

(ङ) जिन केन्द्रों में अभी इस के लिए प्रशिक्षण कार्य चल रहा है, क्या उन की क्षमता बढ़ाने का भी विचार है ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) भारत सरकार ने आठ केन्द्र खोलने की स्वीकृति दी है जिन में से छः केन्द्र खोले जा चुके हैं। अतिरिक्त केन्द्र खोलने का प्रश्न सरकार के विचाराधीन नहीं है।

(ख) यह बात प्रशिक्षित बाल सेविकाओं के लिए मांग और सम्बन्धित क्षेत्रों की तैयारी पर निर्भर करेगी। इस के लिए कोई अवधि निश्चित नहीं की गई है।

(ग) ४००।

(घ) संख्या की कमी का ठीक-ठीक अन्दाजा लगाना अभी कठिन है।

(ङ) जी, नहीं।

#### खनिज तेल

†१६८६. { श्री राम हरख यादव :  
श्री ओंकार लाल बेरवा :  
श्री बड़े :  
श्री प्र० चं० बरुआ :

क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार हमारे देश में खनिज तेलों का उत्पादन करने के लिये गहन खुदाई का कार्य कर रही है ;

(ख) यदि हां, तो अब तक खोदे गये कुओं की संख्या कितनी है ; और

(ग) पूर्वी उत्तर प्रदेश में अब तक कितने कुएं खोदे गये हैं तथा कुएं खोदने के लिये कितने स्थलों की जांच की गई है ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) जी, हां।

(ख) २२ मार्च, १९६३ तक तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग ने १२१ गहरे कुएं तथा १७ संरचनात्मक कुएं खोदे हैं।

आयल इंडिया लिमिटेड ने फरवरी, १९६३ के अन्त तक नाहीर काटिया, हुगरीजन तथा मोरान क्षेत्रों में १४५ गहरे कुएं खोदे हैं। इन्डो-स्टैनवक पेट्रोलियम परियोजना के अन्तर्गत १९५७-१९६० के दौरान पश्चिमी बंगाल में दस कुएं खोदे गये थे परन्तु यह सब ही कुएं सूखे सिद्ध हुए।

(ग) पूर्वी उत्तर प्रदेश में अब तक कोई कुएं नहीं खोदे गये हैं, और न ही इस समय ऐसी खुदाई करने का विचार है।

### उड़ीसा में प्रौढ़ शिक्षा

†१६८७. श्री रामचन्द्र मलिक : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तृतीय योजना काल के दौरान उड़ीसा राज्य में प्रौढ़ शिक्षा केन्द्रों के लिये कुल कितनी धनराशि आवंटित की गई है ;

(ख) कुल धन राशि में से अब तक उस राज्य को तृतीय योजना काल के प्रथम तथा द्वितीय वर्षों में कितना रुपया दिया जा चुका है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख). अपेक्षित जानकारी एकत्रित की जा रही है तथा उपलब्ध होने पर सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

### उड़ीसा में प्राथमिक शिक्षा

†१६८८. श्री उल्लाका : क्या शिक्षा मंत्री ६ सितम्बर, १९६२ को दिये गये अतारांकित प्रश्न संख्या २३८६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने उड़ीसा राज्य में निःशुल्क तथा अनिवार्य प्राथमिक शिक्षा का विस्तार करने के हेतु उड़ीसा सरकार को वित्तीय सहायता देने के प्रश्न पर अब तक विचार कर लिया है ;

(ख) यदि हां, तो उस के क्या ब्यौरे हैं ; और

(ग) १९६२-६३ में उड़ीसा को कितने रुपये की वित्तीय सहायता दी गई ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) मामला अभी तक विचाराधीन है।

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठते।

### छात्रवृत्तियां

†१६८९. श्री कृष्ण देव त्रिपाठी : क्या शिक्षा मंत्री एक ऐसा विवरण सभा-पटल पर रखने की कृपा करेंगे जिस में १९६०-६१, १९६१-६२ तथा १९६२-६३ के दौरान उन के मंत्रालय द्वारा प्रत्येक राज्य को दी गई विभिन्न प्रकार की छात्रवृत्तियों की संख्या अलग अलग दिखाई गयी हो ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : संलग्न विवरण में अपेक्षित जानकारी दी हुई है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० ११००।६३]

उड़ीसा में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के छात्रों के लिए छात्रावास

†१६९०. श्री रामचन्द्र मलिक : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत पांच वर्षों में उड़ीसा में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के

†मूल अंग्रेजी में

छात्रों के लिये कितने छात्रावास खोले गये हैं और अब कितने छात्रावास कार्य कर रहे हैं ; और

(ख) इन छात्रावासों के निर्माण के लिये अब तक कुल कितने रुपये की स्वीकृति दी गई है अथवा कुल कितने रुपये दिये गये हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) और (ख). जानकारी मंगाई गई है और प्राप्त होने पर सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

### सेवानिवृत्ति की आयु<sup>१</sup>

†१६६१. श्री विद्या चरण शुक्ल : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों को उन के सरकारी कर्मचारियों की सेवा निवृत्ति की आयु को ५८ वर्ष तक बढ़ाने के प्रश्न पर विचार करने के लिये कहा है ; और

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

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरतबीस) : (क) जी, हां ।

(ख) आसाम, मध्य प्रदेश तथा बिहार राज्यों की सरकारों ने अपने कर्मचारियों की सेवानिवृत्ति की आयु बढ़ा कर ५८ वर्ष कर दी है । जम्मू तथा काश्मीर, मद्रास, गुजरात और आंध्र प्रदेश राज्यों की सरकारें प्रस्ताव के पक्ष में नहीं हैं । केरल तथा मैसूर राज्यों की सरकारें इस मामले पर विचार कर रही हैं । शेष राज्य सरकारों ने अपने अपने दृष्टिकोणों के सम्बन्ध में अभी तक सूचनायें नहीं दी हैं ।

### उड़ीसा में विज्ञान मन्दिर

†१६६२. श्री उलाका : क्या वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री ५ जून, १९६२ को दिये गये अतारांकित प्रश्न संख्या २५२६ के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तृतीय योजना काल के दौरान उड़ीसा के जिन जिलों में दस विज्ञान मन्दिर स्थापित करने का प्रस्ताव है उन के क्या नाम हैं ;

(ख) उक्त योजना के लिये तृतीय योजना के दौरान कुल कितनी धन राशि आवंटित की गई है ; और

(ग) तृतीय योजना काल के प्रथम वर्ष के पश्चात् उड़ीसा में अब तक कितने विज्ञान मन्दिर स्थापित कर दिये गये हैं अथवा किये जा रहे हैं ?

†वैज्ञानिक अनुसन्धान और सांस्कृतिक कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० म० मो० दास) : (क) उड़ीसा में विज्ञान मन्दिरों का प्रशासन कार्य उड़ीसा सरकार को हस्तांतरित कर दिया गया है । इस प्रकार उड़ीसा में नये विज्ञान मन्दिरों की स्थापना धन के उपलब्ध होने पर राज्य सरकार की इच्छा पर निर्भर होगी ।

(ख) विज्ञान मन्दिरों के लिये तृतीय योजना के कार्यक्रम में राज्य-वार आवंटन नहीं किये गये हैं ।

(ग) इस समय उड़ीसा में तीन विज्ञान मन्दिर हैं । उन में से कोई भी तृतीय योजना काल में स्थापित नहीं किया गया था ।

### उड़ीसा में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिये सहायता

†१६६३. श्री उलाका : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कल्याण के लिए उड़ीसा की गैर-सरकारी संस्थाओं को १९५८ से लेकर आज तक केन्द्रीय सरकार द्वारा कुल कितना रुपया दिया गया है ; और

(ख) इन संस्थाओं के क्या नाम हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) और (ख) भारत सरकार द्वारा केवल उन्हीं संस्थाओं को सीधी सहायता दी जाती है जो कि अखिल-भारतीय स्तर पर पिछड़े हुए वर्गों के कल्याण के लिये कार्य कर रही हैं । जिन संस्थाओं के कार्यकलाप किसी राज्य तक ही सीमित हैं (अर्थात् जो स्थानीय संस्थाएँ हैं) वे सम्बन्धित राज्य सरकार से ही सहायता प्राप्त करती हैं । राज्य सरकार उन के द्वारा अनुमोदित योजनाओं को चलाने के लिए स्थानीय गैर-सरकारी संस्थाओं को सहायता देने पर जितना वास्तविक व्यय करती है उस का ५० प्रतिशत भाग भारत सरकार देती है ।

अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कल्याण के लिये काम करने वाली अनेक स्थानीय गैर-सरकारी संस्थाओं को १९५८-५९, १९५९-६० और १९६०-६१ के दौरान उड़ीसा सरकार द्वारा दी गई धन राशियों के सम्बन्ध में जानकारी पहले ही श्री चिन्तामणि पाणिग्रही के दिनांक ७ सितम्बर, १९६१ के अतारंकित प्रश्न संख्या ३६३२ के उत्तर में लोक सभा के सभा-पटल पर रख दी गई थी । १९६१-६२ तथा १९६२-६३ के वर्षों के सम्बन्ध में जानकारी भारत सरकार के पास उपलब्ध नहीं है तथा सम्बन्धित राज्य सरकार से मंगाई गई है । राज्य सरकार से जानकारी प्राप्त होने पर एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया जायेगा ।

### उड़ीसा में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिए आवास योजनाएँ

†१६६४. श्री उलाका : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९६२-६३ में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिये आवास योजनाओं के सम्बन्ध में उड़ीसा को किसी धनराशि की स्वीकृति दी गई थी ;

(ख) यदि हाँ, तो उस के क्या ब्योरे हैं ; और

(ग) उसी अवधि में उड़ीसा में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों को पानी की सुविधाएँ प्रदान करने के लिये केन्द्र द्वारा चलाई गई योजनाओं के अधीन कितने कुओं के लिये मंजूरी दी गई है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) जी, हाँ ।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) ब्यौरे निम्नलिखित विवरण में दिये गये हैं :--

पिछड़ी हुई जातियों का प्रवर्ग]	१९६२-६३ के लिये स्वीकृत धन-राशि	ब्यौरे
	(लाख रुपयों में)	
अनुसूचित जातियां]	१.००	१३३ घरों का निर्माण करने का प्रस्ताव था ।
अनुसूचित आदिम जातियां	८.५०	६०० घरों का निर्माण करने का प्रस्ताव था और मकानों के स्थलों को खरीदने के लिये ८०० व्यक्तियों को अर्थ सहायता देने का प्रस्ताव था ।
योग	९.५०	

(ग) शून्य । जल-सम्भरण के लिये कुओं के खोदने के कार्य को तृतीय पंचवर्षीय योजना के केन्द्र द्वारा चलाये गये कार्यक्रम में सम्मिलित नहीं किया गया है ।

#### उड़ीसा में सांस्कृतिक केन्द्र

†१९६५. श्री उलाका : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने उड़ीसा राज्य सरकार को राज्य में सांस्कृतिक केन्द्र का निर्माण करने के लिये १९६२-६३ के दौरान कोई वित्तीय सहायता दी है ; और

(ख) यदि हां, तो उस के क्या ब्यौरे हैं ?

†वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर): (क) और (ख). इस मंत्रालय द्वारा उड़ीसा सरकार को ऐसे कोई अनुदान नहीं दिये गये थे । परन्तु उड़ीसा की तीन सांस्कृतिक संस्थाओं को कुल ३९ हजार ४०० रुपये के अनुदान दिये गये थे ।

#### झांसी में महारानी लक्ष्मीबाई का महल

{ श्री म० ला० द्विवेदी :  
१९६६. { श्रीमती सावित्री निगम :  
{ श्री स० चं० सामन्त :

क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने झांसी में महारानी लक्ष्मीबाई के महलों को उत्तर प्रदेश सरकार से खाली करवा लिया है ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो केन्द्रीय सरकार ने उन के रखरखाव के लिए ठीक प्रबन्ध क्यों नहीं किया है ;

(ग) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा खाली किये जाने के बाद इन सहलों की हालत खराब हो गयी है और यदि हां, तो इस ऐतिहासिक स्मारक की हालत खराब होने के लिए कौन उत्तरदायी है ; और

(घ) इन सहलों की देखभाल तथा संरक्षित का प्रबन्ध कब तक किया जायेगा ?

**बैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० म० मो० दास) :** (क) पूरी तरह नहीं, कुछ कमरे अभी भी पुलिस विभाग के कब्जे में हैं ।

(ख) और (घ). एक स्मारक-परिचारक नियुक्त किया जा चुका है और बहुत जरूरी संरक्षितें कराई के लिये कार्यवाही की गयी है ।

(ग) जी नहीं ।

#### पश्चिमी बंगाल का पुनः बंगाल नाम रखना

†१६६७. श्री पें० बेंकटसुब्बया : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिमी बंगाल की सरकार ने राज्य के नाम को बदल कर फिर से 'बंगाल' रखने का एक प्रस्ताव भेजा है ; और

(ख) सरकार का इस मामले में क्या निर्णय है ?

†गृह-कार्य मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : (क) राज्य सरकार ने कोई औपचारिक प्रस्ताव नहीं भेजा है परन्तु उन्होंने ने इस सम्बन्ध में किये गये एक प्रस्ताव का समर्थन किया है ।

(ख) मामला विचाराधीन है ।

#### इराक से क्रूड आयल

†१६६८. श्री यशपाल सिंह : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इराक भारत को क्रूड आयल का सम्भरण करने के लिये सहमत हो गया है ; और

(ख) यदि हां, तो किन शर्तों पर और कितनी मात्रा में तेल आयात किया जाना है ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) और (ख). इराक के साथ हाल में किये गये व्यापार करार के अधीन जिन वस्तुओं का इराक से निर्यात किया जा सकना सम्भव है उन की सूची में क्रूड आयल को सम्मिलित कर लिया गया है परन्तु अभी तक कच्चे तेल के सम्भरण के लिये कोई दृढ़ प्रस्ताव इराक से भारत को प्राप्त नहीं हुआ है ।

#### खनिज परिष्करण समिति

†१६६९. श्री बसुमतारी : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) खनिज परिष्करण समिति की ऐसी कौन सी सिफारिशें हैं जो सरकार द्वारा स्वीकृत तथा क्रियान्वित कर दी गई हैं ;

(ख) कौन कौन सी सिफारिशें अस्वीकृत कर दी गई हैं ;

†मूल अंग्रेजी में

(ग) अभी तक कितनी सिफारिशें विचाराधीन हैं ;

(घ) देश के खनिज उद्योग में खनिज परिष्करण का संवर्द्धन करने के लिए सरकार का और क्या कार्यवाही करने का विचार है ।

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) से (ग) एक विवरण संलग्न है जिस में अपेक्षित जानकारी दी गई है । [पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी० ११०१/६३]

(घ) देश में खनिज परिष्करण का संवर्द्धन करने के लिये सरकार की एक स्वीकृत नीति है । इस ध्येय को दृष्टिगत रखते हुए, राष्ट्रीय धातुकर्म प्रयोगशाला, जमशेदपुर तथा भारतीय खान कार्यालय, नागपुर में खनिज परिष्करण समस्याओं पर गवेषणा करने के लिये सुविधायें प्रदान की गई हैं । हाल ही में राष्ट्रीय धातुकर्म प्रयोगशाला ने कुल ५० लाख रुपये के व्यय की लागत पर एक एकीकृत खनिज परिष्करण अग्रिम संयंत्र चालू किया है जोकि किसी भी स्थान पर चल रहे सब से बड़े अग्रिम संयंत्रों में से एक है । खनिज परिष्करण को प्रोत्साहित करने के लिये प्रत्येक प्रयत्न किया जा रहा है । उदहरणार्थ, लौह अयस्क के अच्छे भागों को इस्पात के उत्पादन में काम में लाने के लिये सिंटरिंग संयंत्र<sup>१</sup> स्थापित कर दिये गये हैं और स्थापित किये जा रहे हैं । इसी प्रकार, खराब किस्म के मैंगनीज अयस्क का परिष्करण करने के लिये राष्ट्रीय धातुकर्म प्रयोगशाला तथा भारतीय खान कार्यालय में अग्रिम संयंत्र स्तर पर अध्ययन किये जा रहे हैं । कोयले के मामले में, कोयला धोने के लिये अतिरिक्त क्षमता स्थापित की जा रही है । खेतरी (राजस्थान) में ताम्र फ्लोएशन मिल<sup>२</sup> तथा पन्ना में हीरों को तराशने के संयंत्र स्थापित करने के लिये भी सरकार ने कार्यवाही की है ।

#### गैर सरकारी नौकरी में प्रविधिक कर्मचारी

†१७००. { श्री प्र० र० चक्रवर्ती :  
श्री प्र० च० बरुआ :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन इंजीनियरों तथा अन्य प्रविधिक कर्मचारियों को जोकि देश की रक्षा के लिए अपनी सेवाय स्वेच्छा से अर्पित करते हैं मुक्त करने की उन की अपील का नियोजकों पर कहां तक प्रभाव पड़ा है ;

(ख) गैर-सरकारी नियोजकों द्वारा इस प्रकार के कुल कितने व्यक्ति छोड़े दिये गये हैं ; और

(ग) उन के पद-धारणाधिकार, नौकरियों में उन की वरिष्ठता तथा नौकरी के अन्य हितों को सुरक्षित रखने के सम्बन्ध में उन्हें किस प्रकार का आश्वासन दिया गया है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) आर्थिक तथा प्रतिरक्षा समन्वय मंत्री द्वारा जारी की गई अपील के प्रत्युत्तर में अधिकांश नियोजक अपने अधीन प्रविधिक कर्मचारियों को आपातकाल के दौरान प्रतिरक्षा सेवाओं के लिए प्रार्थनापत्र देने की अनुमति देने के लिए सहमत हो गये हैं ।

(ख) यथार्थ जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

(ग) नियोजकों द्वारा दिये गये आश्वासनों के अधीन साधारणतया नौकरियों पर उन का धारणाधिकार रखना, सामान्य वेतन वृद्धियों का देना, और सैनिक तथा असैनिक वेतन में यदि कोई अन्तर है तो उस का समवाय द्वारा भुगतान किया जाना सम्मिलित है ।

†मूल अंग्रेजी में

<sup>१</sup>Sintering Plants.

<sup>२</sup>Copper Floation Mill.

## विकलांगों की संख्या

†१७०१. श्रीमती सावित्री निगम : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या जनगणना फार्म में एक स्तंभ और बढ़ाने का प्रश्न सरकार के विचाराधीन है जिससे सरकार को देश में विकलांगों की संख्या के संबंध में पूरी जानकारी मिल जाये ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : १९६१ की जनगणना अभी पूरी हुई है तथा आंकड़े बनाये जा रहे हैं और विश्लेषण किया जा रहा है। १९३१ तक की जनगणनाओं में अंधों, बहरों तथा पागलों की भी गणना की गई थी। ऐसा करना इसलिये छोड़ दिया गया क्योंकि इससे पूरी जानकारी नहीं मिलती थी।

## उच्च न्यायालयों तथा उच्चतम न्यायालय में लम्बित मुकदमों

†१७०२. { श्री मरंडी :  
श्री रघुनाथ सिंह : .  
श्री कृष्ण देव त्रिपाठी :  
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :  
श्री हरिश्चन्द्र माथुर :  
श्री यशपाल सिंह :  
श्री इन्द्रजीत गुप्त :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उच्च न्यायालयों तथा भारत के उच्चतम न्यायालय में १ जनवरी, १९६२ तथा ३१ दिसम्बर, १९६२ को कितने मुकदमे लम्बित हैं ;

(ख) १ जनवरी, १९६३ को कितने मुकदमे ३ तथा ५ वर्ष पुराने थे ;

(ग) मुकदमों को निबटाने में विलम्ब के क्या कारण हैं ;

(घ) उनको निबटाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ; और

(ङ) इन बकाया मुकदमों को निबटाने के लिये कितने अतिरिक्त न्यायाधीश नियुक्त किये गये तथा इन नियुक्तियों का आधार क्या है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरतवीस) : (क) १ जनवरी, १९६२ तथा ३१ दिसम्बर, १९६२ को उच्च न्यायालयों में क्रमशः २,१०,३७२ तथा, २,२१,८५६ मुकदमे लम्बित थे तथा उच्चतम न्यायालय में क्रमशः १९७७ तथा १७०३ लम्बित थे।

(ख) १ जनवरी, १९६३ को विभिन्न उच्च न्यायालयों में तीन वर्ष से अधिक अवधि से तथा ५ वर्ष से कम अवधि से २६,९६६ मुकदमों लम्बित थे तथा उस तिथि को पांच वर्ष से अधिक से लम्बित १६,२५१ मुकदमों हैं। उच्चतम न्यायालय में ये आंकड़े क्रमशः ९४ तथा २ हैं।

(ग) और (घ) जानकारी मंगाई जा रही है तथा सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ङ) विभिन्न उच्च न्यायालयों में बकाया मुकदमों को निबटाने के लिये अतिरिक्त न्यायाधीशों के ५६ पद स्वीकार किये गये हैं। उच्च न्यायालयों में बकाया मुकदमों के आवार पर अतिरिक्त न्यायाधीशों के पदों की स्वीकृति दी गई है।

## राइफल ट्रेनिंग

१७०३. श्रीमती सावित्री निगम: क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नागरिकों को राइफल ट्रेनिंग दिलाने के लिये जो योजनायें कार्यान्वित की गई हैं, उन पर अब तक कितना व्यय हुआ है ; और

(ख) क्या नागरिकों से कोई फीस भी ली जाती है ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरतबीस) : (क) केन्द्रीय सरकार राइफल ट्रेनिंग की योजना पर कोई व्यय नहीं कर रही है, परन्तु राज्य सरकारों से इस योजना को चलाने की सिफारिश की गई है।

(ख) इस योजना के अनुसार कारतूसों का मूल्य तथा तीन रुपये प्रति प्रशिक्षार्थी वसूल किया जाना चाहिये, परन्तु राज्य शासनों ने इस बारे में अलग अलग निर्णय दिये हैं।

## दिल्ली में जमीन

†१७०४. श्री शिवमूर्ति स्वामी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नीमड़ी गांव (दिल्ली राज्य) के निकट बागानों को बृहद योजना के अन्तर्गत दिल्ली प्रशासन अर्जन कर रहा है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि जायदाद खरीदने, बेचने वाले इन बागानों के प्लाट मकान बनाने के लिये बेच रहे हैं ; और

(ग) क्या सरकार ने इन बिक्रियों को प्रमाणित कर दिया है तथा क्या ये बिक्रियां ठीक हैं और यदि नहीं, तो इन जायदाद खरीदने बेचने वालों के विरुद्ध सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरतबीस) : (क) जमीन को भूमि अर्जन अधिनियम, १८६४ की धारा ४ के अधीन अधिसूचित कर दिया गया है।

(ख) और (ग) भूमि अर्जन अधिनियम, १८६४ की धारा ४ के अधीन जारी अधिसूचना के कारण जमीन के मालिकों पर उसकी बिक्री करने का प्रतिबन्ध नहीं लग जाता है।

परन्तु दिल्ली नगर निगम अधिनियम, १९५७ की धारा ३१२ तथा ३१३ के अधीन दिल्ली नगर निगम की स्थायी समिति से नक्शे आदि स्वीकार करा लेने पर ही मकान बना सकते हैं अथवा यह अपराध होगा। दिल्ली नगर निगम अधिनियम के उल्लंघन करने के विरुद्ध कार्यवाही करने का काम दिल्ली नगर निगम का है तथा यह मालूम हुआ है कि वह कार्यवाही कर रहे हैं।

## दिल्ली में अपहरण के मामले

१७०५. { श्री प० ला० बारूपाल :  
श्री नवल प्रभाकर :  
श्री हेम राज :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली संघ राज्य क्षेत्र में गत ३ वर्षों में पुलिस थानों में कितनी महिलाओं और लड़कियों के अपहरण, भगाये जाने तथा स्वयं चले जाने के मुकदमे दर्ज किये गये ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) इन में से कितनी महिलायें और लड़कियां अब तक बरामद हुई हैं ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस) : (क) और (ख). "भगाये जाना" तथा "स्वयं चले जाना" कोई कानूनी शब्द नहीं माने जाते। १ मार्च, १९६० से २८ फरवरी, १९६३ के बीच महिलाओं तथा लड़कियों के भगाये जाने तथा अपहरण के मामले, उनसे संबंधित महिलाओं व लड़कियों की संख्या तथा बरामद हुई महिलाओं व लड़कियों की संख्या नीचे दी गई है :—

मामलों की संख्या	संबंधित महिलायें व लड़कियां		बरामद हुई महिलायें व लड़कियां	
	महिलायें	लड़कियां	महिलायें	लड़कियां
१-३-६० से २८-२-६१ तक	१४२	१६	१२५	१६
१-३-६१ से २८-२-६२ तक	१६७	२४	१४३	२१
१-३-६२ से २८-२-६३ तक	१५६	१४	१५४	१२

#### अन्तर्राष्ट्रीय युवक होस्टल, दिल्ली

†१७०६. श्री महेश्वर नायक : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने चाणक्यपुरी में अन्तर्राष्ट्रीय युवक होस्टल (इंटरनेशनल यूथ होस्टल) बनाने के लिए जमीन का आवंटन किन शर्तों पर किया है; और

(ख) होस्टल का निर्माण व्यय किस प्रकार पूरा किये जाने की आशा है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) सरकारी परियोजनाओं पर लागू शर्तों के अनुसार आदर्श युवक होस्टल (माडल यूथ होस्टल) शिक्षा मंत्रालय द्वारा चाणक्यपुरी में बनाने के लिये जमीन का आवंटन करने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है।

(ख) शिक्षा मंत्रालय तथा पर्यटन विभाग (परिवहन मंत्रालय) के योजना आवंटनों में से होस्टल बनाने का काम वहन किया जायेगा।

#### अधिसूचित क्षेत्र

१७०७. श्री भक्त दर्शन : क्या गृह-कार्य मंत्री १० नवम्बर, १९६२ के अतारंकित प्रश्न संख्या २०६ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) फौजदारी कानून संशोधन अधिनियम, १९६१ की धारा ३ के अन्तर्गत उत्तरी सीमा के जो इलाके अधिसूचित क्षेत्र घोषित किये गये हैं, उनके बारे में संशोधन के सुझावों पर क्या निश्चय किया गया है; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) संशोधित आदेशों पर कब से अमल किया जायेगा ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हजरतवीस): (क) तथा (ख). उत्तर प्रदेश के अधि-सूचित क्षेत्रों में स्थित कुछ तीर्थ स्थानों में यात्रियों के प्रवेश तथा उस राज्य के कुछ दूसरे क्षेत्रों में परमिट की व्यवस्था लागू करने के संबंध में उत्तर प्रदेश राज्य सरकार के विचार हाल ही में मिले हैं, तथा उन पर विचार किया जा रहा है ?

#### मनीपुर में प्राथमिक स्कूलों के अध्यापक

†१७०८. श्री रिशांग किशिंग: क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि योजना आयोग ने १००० प्राथमिक स्कूल अध्यापकों को रोजगार दिलाने के लिये धन की व्यवस्था की थी जिस से तीसरी योजना अवधि में मनीपुर में स्कूलों में ३०,००० बच्चे पढ़ सकें ;

(ख) क्या यह भी सच है कि योजना आयोग ने यह आदेश दिये थे कि उक्त अध्यापकों में से दो तिहाई आदिम जाति क्षेत्रों में नियुक्त किये जायें जिससे प्राइमरी स्कूल के २०,००० आदिम जाति बच्चे पढ़ सकें ; और

(ग) यदि हां, तो मनीपुर के आदिम जाति क्षेत्रों के लिये कितने अध्यापक तथा कितने स्कूलों के लिये नियुक्त किये गये हैं ?

†शिक्षा मंत्री (डा० फा० ला० श्रीमाली) : (क) जी, हां ।

(ख) जी नहीं । परन्तु कार्यकारी दल का विचार है कि अतिरिक्त दाखिला पर्वतीय क्षेत्रों में २०,००० होगा तथा घाटी में १०,००० होगा ।

(ग) अब तक आदिम जाति क्षेत्रों में १०० स्कूलों के लिये २०४ अध्यापक नियुक्त किये गये हैं ।

#### महाराष्ट्र में कामटी में कोयला खानें

†१७०९. श्री सुबोध हंसदा : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राष्ट्रीय कोयला विकास निगम ने प्रयोग के लिये महाराष्ट्र में कामटी में कोयला खानों को अपने हाथ में ले लिया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या परियोजनाओं की योजना और प्राक्कलन तैयार कर लिये गये हैं ;

(ग) प्रति वर्ष कुल योजना उत्पादन कितना होगा ; और

(घ) इस कार्य को कब तक आरम्भ करने की आशा है ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) महाराष्ट्र में कामटी कोयला क्षेत्र राष्ट्रीय कोयला विकास निगम द्वारा तीसरी पंचवर्षीय योजना काल में कोयला के उत्पादन के लिये कोयला क्षेत्रों में से एक है ।

(ख) महाराष्ट्र में कामटी कोयला क्षेत्र के सिलेवारा क्षेत्र में प्रारम्भिक खान की लागत के प्राक्कलनों सहित परियोजना रिपोर्ट निगम पहिले ही बना चुका है ।

(ग) तीसरी योजना का कोयला उत्पादन का लक्ष्य जो १९६५-६६ में प्राप्त किया जायेगा, ६ लाख टन है।

(घ) प्रारम्भिक खान का कार्य तत्काल आरम्भ हो रहा है।

#### पवन शक्ति

१७१०. { श्री भक्त दर्शन :  
श्री प० कुन्हन ।

क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री २३ जनवरी, १९६३ के अतारांकित प्रश्न संख्या १०१५ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश के गढ़वाल जिले में पानी ऊपर उठाने के अलावा क्या और किसी काम में पवन शक्ति का उपयोग करने पर विचार किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसके बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर) : (क) जी, नहीं।

(ख) सवाल पैदा नहीं होता।

#### भूतपूर्व आज़ाद हिन्द फौज के सैनिक

१७११. श्री भक्त दर्शन : क्या गृह-कार्य मंत्री २६ मार्च, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ३०८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आज़ाद हिन्द फौज के अफसरों व सैनिकों को राजनैतिक पीड़ितों की सब सुविधायें देने का जो निश्चय किया गया था, क्या उस पर सब राज्य सरकारों और संघ-शासित क्षेत्रों में अमल किया जा रहा है;

(ख) यदि नहीं, तो किन-किन राज्यों अथवा संघ-शासित क्षेत्रों में उस आदेश पर अमल नहीं किया गया है, और क्यों; और

(ग) अब तक प्रत्येक राज्य व संघीय-क्षेत्र में आज़ाद हिन्द फौज के कितने-कितने व्यक्तियों ने इन सुविधाओं से लाभ उठाया है ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरतबीस) : (क) मंसूर की सरकार के अतिरिक्त, जिसका उत्तर अभी आना है, सभी राज्य सरकारों तथा संघ-राज्य-क्षेत्रों ने यह सूचना दी है, कि उन्होंने राजनैतिक पीड़ितों को मिलने वाली सुविधायें भूतपूर्व आज़ाद हिन्द फौज के सैनिकों को देने के आदेश जारी कर दिये हैं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) सूचना उपलब्ध नहीं है।

#### मद्रास में सार्वजनिक पुस्तकालय

१७१२. श्री इलयापेरुमाल : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मद्रास राज्य में कितने सार्वजनिक पुस्तकालयों तथा स्कूल व कालेज पुस्तकालयों को १९६२-६३ में उनके मंत्रालय से वित्तीय सहायता मिली; और

(ख) उपरोक्त काल के लिए कुल कितनी राशि स्वीकृत की गई ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख). मंत्रालय ने ५ पुस्तकालयों को १९,४२६ रु० का अनुदान दिया है। इसके अतिरिक्त, विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने मद्रास के १२ विशिष्ट कालेजों को पुस्तकालय-भवन बनाने तथा पुस्तक व फर्नीचर खरीदने के लिए १,७४,३१४.३८ रु० का अनुदान दिया।

**मद्रास राज्य में भारतीय प्रशासन सेवा तथा भारतीय पुलिस सेवा के अधिकारी**

†१७१३. श्री इलयापेरुमाल : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६०, १९६१ और १९६२ में मद्रास राज्य में सीधे भर्ती से तथा पदोन्नति से कितने भारतीय प्रशासन सेवा तथा भारतीय पुलिस सेवा अधिकारी नियुक्त हुए; और

(ख) उन में कितने अधिकारी अनुसूचित जातियों के हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनबीस) : (क) तथा (ख). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

#### विवरण

सेवा	मद्रास में वार्षिक प्रतियोगिता परीक्षाओं के परिणामस्वरूप नियुक्त कर्मचारियों की संख्या तथा उनमें अनुसूचित जाति वालों की संख्या						मद्रास में पदोन्नति द्वारा नियुक्त अधिकारियों की संख्या तथा उन में अनुसूचित जातियों के व्यक्तियों की संख्या					
	१९६०	१९६१	१९६२	१९६०	१९६१	१९६२	१९६०	१९६१	१९६२	कुल अनु.	कुल अनु.	कुल अनु.
भारतीय प्रशासन सेवा	६	१	६	१	५	१	३	—	२	—	४	१
भारतीय पुलिस सेवा	१	—	३	—	३	१	१	—	२	—	२	—

#### अनुसूचित जातियों के लिए आवास योजनाएँ

†१७१४. श्री दलजीत सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६२-६३ में पंजाब में अनुसूचित जातियों की आवास योजनाओं को कितना धन दिया गया; और

(ख) क्या आवंटित धन पूरा प्रयोग हो गया है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) ४.५६२ लाख रु०।

(ख) वित्त वर्ष १९६२-६३ की पहिली तीन तिमाहियों के वास्तविक व्यय के आंकड़ों और चौथी तिमाही में आशातीत व्यय के आंकड़ों के आधार पर आशा है कि राज्य सरकार समूची राशि व्यय कर लेगी।

†मूल अंग्रेजी में

## पंजाब की टेक्निकल संस्थाओं में छात्रवृत्तियाँ

†१७१५. श्री दलजीत सिंह: क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री यह बताते की कृपा करेंगे कि १९६२-६३ में पंजाब में प्रत्येक टेक्निकल संस्था को कितनी योग्यता-व-साधन छात्रवृत्ति दी गई ?

†वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर) : पहिले दी गई छात्रवृत्तियों के अतिरिक्त, १९६२-६३ में पंजाब की टेक्निकल संस्थाओं को योग्यता-व-साधन छात्रवृत्ति योजना के अन्तर्गत निम्न नई छात्रवृत्तियाँ दी गई :—

संस्था का नाम	दी गई छात्र- वृत्तियों की संख्या
<b>१. प्रथम उपाधि पाठ्यक्रम वाली संस्थायें --</b>	
१. गुरुनानक इंजिनियरिंग कालेज, लुधियाना . . . . .	१४
२. पंजाब इंजीनियरिंग कालेज, चण्डीगढ़ . . . . .	२६
३. थापर इंस्टिट्यूट आफ इंजीनियरिंग एण्ड टेक्नोलाजी, पटियाला . . . . .	१४
४. टेक्नोलोजिकल इंस्टिट्यूट आफ टेक्स्टाइल, भिवानी . . . . .	८
५. औषधि विभाग, पंजाब विश्वविद्यालय, चण्डीगढ़ . . . . .	२
६. कैमिकल इंजीनियरिंग तथा टेक्नोलाजी विभाग, पंजाब विश्वविद्यालय, चण्डीगढ़ . . . . .	४
	<hr/>
	७१
	<hr/>
<b>२. डिप्लोमा पाठ्यक्रम वाली संस्थायें--</b>	
१. गवर्नमेंट पोलिटेक्निक, अम्बाला नगर . . . . .	७
२. गुरुनानक इंजीनियरिंग कालेज, लुधियाना . . . . .	३
३. मेहरचन्द पोलिटेक्निक, जलन्धर . . . . .	३
४. जगताराम गवर्नमेंट पोलिटेक्निक, होशियारपुर . . . . .	३
५. पंजाब पोलिटेक्निक, नीलोखेड़ी . . . . .	७
६. रामगढ़िया पोलिटेक्निक, फगवाड़ा . . . . .	५
७. एस० डी० पोलिटेक्निक, बैजनाथ (कांगड़ा) . . . . .	२
८. थापर पोलिटेक्निक, पटियाला . . . . .	३
९. पंजाब इंस्टिट्यूट आफ टेक्स्टाइल टेक्नोलाजी, अमृतसर . . . . .	१
१०. गवर्नमेंट ट्रेनिंग इंस्टिट्यूट, जलन्धर . . . . .	१
११. सेन्ट्रल पोलिटेक्निक, चण्डीगढ़ . . . . .	७
१२. गवर्नमेंट पोलिटेक्निक, झज्जर . . . . .	२
१३. गवर्नमेंट पोलिटेक्निक, सिरसा . . . . .	३
	<hr/>
	४७
	<hr/>
	११८
	<hr/>
महायोग	

**केन्द्र में पंजाब सरकार के अधिकारी**

†१७१६. श्री बलजीत सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आजकल केन्द्रीय सरकारी कार्यालयों में पंजाब सरकार के कितने पदाधिकारी कार्य कर रहे हैं और वे किन पदों पर हैं; और

(ख) उन में भारतीय प्रशासन सेवा पदाली के कितने अधिकारी हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस) : (क) पंजाब सरकार के १६ पदाधिकारी केन्द्रीय सचिवालय में सचिवालय-पदों पर कार्य कर रहे हैं । इन में से

२ सचिव हैं

१ अधि-सचिव हैं

६ संयुक्त सचिव हैं

८ उप-सचिव हैं; और

२ अवर सचिव हैं ।

(ख) १४ ।

**विदेश भेजे गये विद्यार्थी**

१७१७. श्री रामेश्वरानन्द : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) शिक्षा मंत्रालय द्वारा चलाई जाने वाली योजनाओं के अधीन गत तीन वर्षों में शिक्षा प्राप्त करने के लिए कितने विद्यार्थी विदेश भेजे गये ;

(ख) इन विद्यार्थियों को परिपत्र किस आधार पर दिये जाते हैं ;

(ग) क्या इन विद्यार्थियों की आर्थिक या वित्तीय कठिनाइयों के बारे में सरकार को कोई शिकायत मिली है ; और

(घ) यदि हां, तो उनको दूर करने के लिए सरकार ने क्या किया है ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) २४२ ।

(ख) छात्रों को मंत्रालय द्वारा जारी किए गए 'छात्रवृत्ति-पत्र' के आधार पर, संबंधित क्षेत्रीय पारपत्र (पासपोर्ट) अधिकारी इन पारपत्रों को जारी करते हैं ।

(ग) और (घ). विदेशों में अध्ययन के लिए भारत सरकार की योजनाओं और विभिन्न विदेशी सरकारों, अन्तर्राष्ट्रीय संगठनों, संस्थाओं आदि द्वारा प्रस्तावित छात्रवृत्तियों तथा अधिवृत्तियों के अन्तर्गत छात्रों को विदेशों में अध्ययन के लिए भेजा जाता है । जहां तक भारत सरकार की योजनाओं का संबंध है, सभी योजनाओं के अधीन पर्याप्त भत्ता दिया जाता है और संबंधित देश की हालतों को दृष्टि में रखते हुए तथा उस देश में स्थित भारतीय मिशन के सलाह मशवरे से भत्ता निश्चित किया जाता है । इस बात का यकीन हो जाने पर ही कि दिया जाने वाला भत्ता पर्याप्त है, भारत सरकार, विदेशी सरकारों आदि द्वारा प्रस्तावित छात्रवृत्तियों और अधिवृत्तियों को स्वीकार करती है । इसलिए, सामान्यतः छात्रों के सामने कोई आर्थिक या वित्तीय कठिनाई का प्रश्न नहीं आता । फिर भी, एक आध केस ऐसे हो जाते हैं । सरकार उन की जांच करती है और यदि आवश्यकता हुई तो उन पर कार्रवाई करती है ।

## दिल्ली के स्कूलों में दाखला

†१७१८. { श्री कृष्णपाल सिंह :  
श्री यशपाल सिंह :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में उच्च माध्यमिक कक्षाओं में स्कूलातिरिक्त से विद्यार्थियों का दाखिला परीक्षा के आधार पर होता है ; और

(ख) क्या यह सच है कि स्कूल प्रबन्धक ऐसे विद्यार्थियों को दाखिला देने से मना कर देते हैं ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली): (क) और (ख). स्कूलातिरिक्त विद्यार्थियों को परीक्षा के आधार पर भी उच्च माध्यमिक कक्षाओं में दाखिल नहीं किया जाता ।

## आई० सी० एस० पदाधिकारी

१७१९. श्री कछवाय : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रत्येक राज्य में गत ३ वर्षों में कितने आई० सी० एस० पदाधिकारी मुअत्तिल किये गये ;

(ख) उन में से कितने पदाधिकारी जांच अथवा मुकदमा चलने के बाद निर्दोष निकले ; और

(ग) क्या उन निर्दोष व्यक्तियों को सरकार द्वारा कोई मुआवजा दिया गया जिनके विरुद्ध अभियोग नहीं बनाये जा सके ?

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री(श्री हजरनवीस): (क) पिछले तीन वर्षों में कोई आई० सी० एस० पदाधिकारी मुअत्तिल नहीं किया गया । परन्तु पंजाब के एक अफसर जो इस अवधि से पहले मुअत्तिल किये गये थे, अब भी मुअत्तिल चले आ रहे हैं ।

(ख) कोई नहीं ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

## भारत में अवैध प्रवेश

†१७२०. श्री दलजीत सिंह : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत में अवैध प्रवेश के लिए १ मई, १९६२ के बाद कितने पाकिस्तानी राष्ट्रजन पकड़े गये हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरनवीस): जानकारी एकत्रित की जा रही है और प्राप्त होते ही पटल पर रख दी जायेगी ।

## हिमाचल प्रदेश में प्राथमिक स्कूल

†१७२१. श्री दलजीत सिंह: क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९६२-६३ में हिमाचल प्रदेश में गैरसरकारी प्राइमरी स्कूलों को कितना सहायता अनुदान दिया गया ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली): हिमाचल प्रदेश प्रशासन से जानकारी मांगी गई है और प्राप्त होने पर पटल पर रख दी जायेगी ।

## शिक्षा तथा व्यावसायिक मार्गदर्शन विभाग

† १७२२. श्री सिद्धेश्वर प्रसाद : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि शिक्षा तथा व्यावसायिक मार्गदर्शन विभाग सभी राज्यों में नहीं बने हैं ;

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

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार का विचार बन चुके विभागों को बढ़ाने का है और यदि हां, तो उसका क्या आधार होगा ?

† शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जी हां ।

(ख) कुछ राज्य सरकारों से कोई प्रस्ताव नहीं आया है ।

(ग) अन्य बातों के साथ विद्यमान विभागों को बढ़ाने के उद्देश्य वाली एक केन्द्रीय योजना तीसरी पंच वर्षीय योजना में शामिल की गई है । इसमें निम्न बातों के लिए स्वीकृत नमूने पर सहायता शामिल है—

(१) अधिक कर्मचारियों के वेतन तथा भत्ते और संबंधित व्यय ;

(२) १२० बहु-प्रयोजनीय स्कूलों में पूर्णकालिक परामर्शदाताओं की नियुक्ति ; और

(३) प्रत्येक ऐसे स्कूल में परामर्शदाता सेवा सामग्री ।

## पुलिस अधिनियम के अन्तर्गत पकड़े गये व्यक्ति

† १७२३. श्री अ० व० राघवन : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तिहाड़ सेन्ट्रल जेल में ऐसे कितने बन्दी हैं जो पुलिस अधिनियम के अन्तर्गत पकड़े गये थे और जिन का अभी तक चालान नहीं किया गया है ;

(ख) क्या उनमें ऐसे व्यक्ति बड़ी संख्या में हैं जिन्हें बिना किसी जांच के एक वर्ष से अधिक समय से नजरबन्द रखा गया है ; और

(ग) इस के क्या कारण हैं ?

† गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्र शेखर) : (क) शून्य ।

(ख) और (ग) प्रश्न ही नहीं उठते ।

## सिगरेनी कोलियरीज कम्पनी

† १७२४. { श्री इश्वर रेड्डी :  
श्री यलमन्दा रेड्डी :

क्या खान और इंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सिगरेनी कोलियरीज कम्पनी को ६ मेगावाट पैकेज सेट के तीन यूनिट रूमानियावालों द्वारा कब तक दिये जाने की आशा है ; और

(ख) क्या संयंत्र की स्थापना से रूमानियावाले संबंधित रहेंगे ?

† खान और इंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) लगभग अप्रैल, १९६५ तक ।

† मूल अंग्रेजी में

(ख) हां, भारतीय इंजिनियर रूमानिया के टेक्निसियनों की सहायता से सेट बनायेंगे।

### उच्च शिक्षा की ग्रामीण संस्थायें

†१७२५. श्रीमती लक्ष्मी बाई: क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उच्च शिक्षा की ग्रामीण संस्थायें कहां कहां हैं ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली): अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण संलग्न है।

### विवरण

क्रम संख्या	ग्रामीण संस्था का नाम	स्थान का नाम
१	गान्धी ग्राम ग्रामीण संस्था .	गान्धी ग्राम (मद्रास राज्य)
२	रामकृष्ण विद्यालय ग्रामीण संस्था, पेरियानाइकेन-पलायम	कोडम्बटूर (मद्रास राज्य)
३	ग्रामीण संस्था .	हनुमनामट्टी (मैसूर राज्य)
४	श्री मौनी विद्यापीठ ग्रामीण संस्था .	गारगोटी (महाराष्ट्र राज्य)
५	ग्रामीण संस्था, बरघा	बरघा (महाराष्ट्र राज्य)
६	शिवाजी ग्रामीण संस्था, अमरावती	अमरावती (महाराष्ट्र राज्य)
७	लोक भारती ग्रामीण संस्था .	सनोसारा (गुजरात राज्य)
८	विद्या भवन ग्रामीण संस्था .	उदयपुर (राजस्थान)
९	बलवन्त विद्यापीठ ग्रामीण संस्था	विचपुरी (उत्तर प्रदेश)
१०	कस्तूरबा ग्रामीण संस्था	राजपुरा (पंजाब)
११	जामिया ग्रामीण संस्था .	जामियानगर, नई दिल्ली
१२	उच्च शिक्षा संबंधी ग्रामीण संस्था	बिरौली (बिहार)
१३	ग्रामीण उच्च शिक्षा संस्था .	श्री निकेतन (पश्चिम बंगाल)

### दिल्ली विश्वविद्यालय के अध्यापक

†१७२६. श्री मुहम्मद इलियास : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली विश्वविद्यालय के २५ विश्वविद्यालय-अध्यापक (लेक्चरर) अगले शिक्षा वर्ष से बेरोजगार हो जायेंगे क्योंकि विश्वविद्यालय ने यह निश्चय किया है कि बी० एससी० बी० ग्रुप की कक्षायें केवल तीन कालेजों में चलाई जायें ;

(ख) यदि हां, तो यह निश्चय करने के क्या कारण हैं ; और

(ग) सरकार इस मामले में क्या कार्यवाही करेगी ?

†मूल अंग्रेजी में

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली): (क) नहीं। फिर भी, संभव है कि जुलाई, १९६३ से प्री-मैडिकल कक्षाओं की प्रथम-वर्ष कक्षाओं के बन्द होने से अस्थायी रूप में नियुक्त किये गये कुछ अध्यापकों पर प्रभाव पड़ेगा।

(ख) जुलाई, १९६३ से बी० एससी० (सामान्य) ग्रुप 'ख' की कक्षाएँ केवल तीन कालेजों में आरम्भ करने की अनुमति देने का निश्चय विश्वविद्यालय ने अपनी आवश्यकताओं के आधार पर और शिक्षा परिषद् द्वारा नियुक्त की गई सिफारिशों पर विचार करने के बाद किया था।

(ग) कुछ शिक्षित अध्यापक, जो प्रथम वर्ष प्री-मैडिकल कक्षाओं के बन्द होने से आवश्यकता से अधिक हो जायेंगे, उन को प्रश्न के भाग (क) में उल्लिखित तीन कालेजों में काम पर लगाये जाने की सम्भावना है। कुछ भी हो, इस मामले में विश्वविद्यालय प्राधिकारियों को निश्चय करना होगा।

### टेक्निकल कर्मचारी

†१७२७. श्री अ० ना० विद्यालकार : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने टेक्निकल कर्मचारियों को प्रशासकीय दायित्व से लादने के बजाये केवल टेक्निकल पदों पर नियुक्त करने के औचित्य पर विचार किया है ;

(ख) क्या सरकार को टेक्निकल तथा प्रशासकीय कार्यों के विभाजन संबंधी प्रशासन विशेषज्ञों से सुझाव प्राप्त हुए हैं ; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने इस मामले में क्या निश्चय किया है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) और (ग). इस प्रश्न पर पहिले १९६० में विचार किया गया था। बहुत से मामलों में, टेक्निकल तथा अ-टेक्निकल कार्य परस्पर इतने मिले हुए हैं कि उन में विभाजन नहीं किया जा सकता। वरिष्ठ टेक्निकल कर्मचारियों का प्रभाव भी कम हो सकता है यदि प्रशासन, लेखा, आदि सम्बन्धी कार्य का उत्तरदायित्व उन से ले लिया जाये। फिर भी, टेक्निकल अधिकारियों को सामान्य प्रशासी कार्य के उत्तरदायित्व से मुक्त करने का प्रयास किया गया है और इस के लिये उन के सामान्य निर्देशन तथा नियंत्रण में अ-टेक्निकल सहायक कर्मचारी नियुक्त किये गये हैं।

(ख) हाल में गृह-कार्य मंत्रालय को ऐसा कोई सुझाव नहीं मिला है।

### आदिम जातियों के लिए आवास बस्तियां

†१७२८. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश में चालू वित्त वर्ष में आदिम जातियों के लिए आवास बस्तियां बनाने की कोई योजना है ;

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

(ग) इस के लिए कितनी रकम मंजूर की गयी है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) : (क) और (ख) अपेक्षित जानकारी राज्य सरकार से मांगी गयी है। वह प्राप्त होते ही सभा पटल पर रख दी जायगी।

### आन्ध्र प्रदेश में अनुसूचित जातियों के लिए बस्तियां

†१७२६. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश में चालू वित्त वर्ष में अनुसूचित जातियों के लिए बस्तियां बनाने की कोई योजना है ;

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

(ग) इस के लिए कितनी रकम मंजूर की गयी है ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्रीमती चन्द्रशेखर) :(क) से (ग). अपेक्षित जानकारी राज्य सरकार से मांगी गयी है। वह प्राप्त होते ही सभा पटल पर रख दी जायगी।

### इलाहाबाद में इंजीनियरिंग कालेज

१७३०. श्री ओंकार लाल बेरवा : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इलाहाबाद में एक इंजीनियरिंग कालेज खोला गया है ;

(ख) यदि हां, तो इस में कितने लड़कों को हर साल भरती किया जाता है ;

(ग) कालेज की इमारत कब तक तैयार हो जायेगी ; और

(घ) निर्माण कार्य में कितना धन व्यय होगा ?

वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर) (क). जी, हां।

(ख) १९६१-६२ और १९६२-६३ में हर साल एक सौ विद्यार्थी।

(ग) कारखाने तकरीबन तैयार हो चुके हैं। दो होस्टल ब्लाक दिसम्बर १९६३ तक और जरूरी स्टाफ क्वार्टर मार्च १९६४ तक पूरे हो जायेंगे। बाकी इमारतें भी क्रम से अगले दो सालों में बना दी जायेंगी।

(घ) फिलहाल अनुमान करीब १०६ लाख रुपयों का है।

### नये पोलीटेकनिक

१७३१. श्री ओंकार लाल बेरवा : क्या वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार अगले साल कुछ नये पोलीटेकनिक खोलने का विचार कर रही है ;

(ख) यदि हां, तो ये पोलीटेकनिक संस्थाएं कौन-कौन से राज्यों में खोली जायेंगी ; और

(ग) इन में कितने साल का कोर्स होगा ?

वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्री (श्री हुमायून् कबिर) : (क) और (ख). पोलिटेकनीकों का निर्माण राज्य सरकारें उन की पंचवर्षीय आयोजनाओं में इस उद्देश्य से बनाए गए उपबन्धों के अनुसार करेंगी ।

अब तक मिली सूचना के अनुसार १९६३-६४ में १५ पोलिटेकनीक शुरू करने का सुझाव है, जैसा कि नीचे दर्शाया है :—

पश्चिम बंगाल	.	.	.	.	.	५
पंजाब	.	.	.	.	.	२
मध्य प्रदेश	.	.	.	.	.	२
महाराष्ट्र	.	.	.	.	.	१
बिहार	.	.	.	.	.	२
मद्रास	.	.	.	.	.	१
उत्तर प्रदेश	.	.	.	.	.	२

(ग) रूढ़िगत डिप्लोमा कोर्सों के लिए तीन साल और विशेष तकनीशियनों के कोर्सों के लिए दो साल ।

#### गुन्टूर जिले में तांबा अयस्क

†१७३२. श्री कोला वेंकैया : क्या खान और इंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के सर्वेक्षण विभाग को आन्ध्र प्रदेश के गुन्टूर जिले के प्राथमिक सर्वेक्षण में तांबा अयस्क का पता चला है ; और

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

†खान और इंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) जी हां ।

(ख) १९५९-६१ में अग्निगुन्डाला क्षेत्र के भागों के सविस्तृत मानचित्र बनाते समय नल्लकोन्डा और धूकोन्डा में तांबा पाया गया था । नल्लकोन्डा तांबा क्षेत्र अग्निगुन्डाला से लगभग ५ किलोमीटर उत्तर पश्चिम और इपुरू से ८ किलोमीटर पश्चिम में स्थित है । धूकोन्डा क्षेत्र इपुरू से लगभग ६.५ किलोमीटर पश्चिम और अग्निगुन्डाला से लगभग ६.५ किलोमीटर उत्तर-पूर्व में है । इस क्षेत्र में २.५ किलोमीटर की दूरी तक तांबा और सीसा पाया गया है जबकि खनिज क्षेत्र की कुल लंबाई १.२५ किलोमीटर है । आगे और खोजबीन जारी है ।

#### दिल्ली में विदेशी छात्र

१७३३. { श्री अंकार लाल बेरवा :  
श्री कछवाय :  
श्री प्रिय गुप्त :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उन के मंत्रालय से सम्बन्धित योजनाओं के अधीन दिल्ली में विदेशी छात्र भी बढ़ रहे हैं ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो १९६० में इन की संख्या क्या थी और अब क्या है?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जी हां ।

(ख) १९६० में ११३ और इस समय १५२ ।

#### कोयले का उत्पादन

†१७३४. श्री प्र० खं० बरमा : क्या खान और ईंधन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जब कि गैर-सरकारी क्षेत्र में कोयले का उत्पादन १९६२-६३ में लक्ष्य से अवश्य ही अधिक होगा, सरकार की सिंगरेनी कोयला खानों में उत्पादन लक्ष्य से कहीं कम हो रहा है;

(ख) यदि हां, तो सरकारी क्षेत्र का कोयला उद्योग लक्ष्य से कितना पीछे है और १९६२-६३ में गैर-सरकारी क्षेत्र में कोयला उत्पादन का लक्ष्य कितना था और वास्तव में उत्पादन कितना रहा; और

(ग) सरकारी क्षेत्र के कोयला उद्योग के सामने क्या कठिनाइयां हैं ?

†खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : (क) १९६२-६३ में सिंगारेनी कोली-मरीज कम्पनी का कोयला उत्पादन भी लक्ष्य से कुछ थोड़ा अधिक हुआ है अर्थात् ३२ लाख मेट्रिक टन ।

(ख) १९६२-६३ में संपूर्ण सरकारी क्षेत्र में १२६.५ लाख मेट्रिक टन के लक्ष्य के मुकाबले में लगभग ११७.० लाख मेट्रिक टन कोयले का उत्पादन होगा । इस वर्ष गैर सरकारी क्षेत्र में उत्पादन का लक्ष्य ४६३.३ लाख टन निश्चित किया गया था जिसके मुकाबले में लगभग ५२१.८ लाख मेट्रिक टन उत्पादन होने की संभावना है ।

(ग) अनुपात से, सरकारी क्षेत्र में अधिक कोयलाखानों का विकास अत्यन्त दुर्गम प्रदेशों में प्रायः नये क्षेत्रों में किया जाना है । इसलिए इन कोयला खानों में उत्पादन उतनी तेजी से नहीं किया जा सकता जितनी तेजी से चालू कोयला खानों में किया जाता है । विदेशी मुद्रा की कठिनाइयों के कारण भी उत्पादन क्षमता को और बढ़ाने में रुकावट हो रही है ।

#### राष्ट्रीय श्रव्य-दृश्य शिक्षा संस्था

†१७३५. { श्री यु० सि० चौधरी :  
श्री कृष्णपाल सिंह :

क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राष्ट्रीय श्रव्य-दृश्य शिक्षा संस्था कब स्थापित की गई थी;

(ख) उस संस्था ने १९६२-६३ में अपनी प्रयोगशाला में कितने चलचित्र तैयार किये और ठेके पर कितने दिये;

(ग) क्या स्कूल-कालेजों में उन चलचित्रों का उपयोग हो रहा है; और

(घ) उस संस्था ने चलचित्र तैयार करने के काम पर अब तक कितनी रकम खर्च की है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) जनवरी, १९५६ ।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) उस संस्था का मुख्य काम चलचित्र तैयार करना नहीं है और न ही उसकी अपनी कोई प्रयोगशाला है लेकिन प्रयोगात्मक आधार पर चार चलचित्र तैयार किये जा रहे हैं। ठेके पर कोई चलचित्र नहीं बनाया गया था या न कोई बनाया जा रहा है।

(ग) अभी नहीं।

(घ) २२,६६६ रुपये ५० न० प०।

### दिल्ली में नये कालेज

†१७३६. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में विश्वविद्यालय केन्द्र में ग्यारह नये कालेजों की स्थापना करने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो उन में से कितने कालेज महिलाओं के लिये होंगे; और

(ग) इस योजना को कार्यान्वित करने की दिशा में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) से (ग). दिल्ली में नये कालेज खोलने के प्रश्न पर दिल्ली प्रशासन विचार कर रहा है। नये कालेजों के स्थान का जहां तक सम्बन्ध है, दिल्ली प्रशासन बृहत् योजना (मास्टर प्लान) का संभवतः अनुसरण करेगा।

### नेपाल को भारत के पुरातत्वीय सर्वेक्षण विभाग की सहायता

†१७३७. { श्री प्र० चं० बरुआ :  
श्री भागवत झा आजाद :  
श्री भक्त बर्षान :  
श्री रामशेखर प्रसाद सिंह :  
श्री सिद्धेश्वर प्रसाद :

क्या वैज्ञानिक अनुसंधान तथा सांस्कृतिक कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या काठमांडू घाटी का मूर्तिकला तथा प्रतिमा विज्ञान सम्बन्धी सर्वेक्षण करने के लिए नेपाल सरकार की सहायता करने के लिए सरकार ने भारत के पुरातत्वीय सर्वेक्षण विभाग की सेवाएँ प्रस्तुत की हैं; और

(ख) यदि हां, तो किन शर्तों पर ?

†वैज्ञानिक अनुसंधान और सांस्कृतिक कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० म० मो० दास) :

(क) जी हां। सर्वेक्षण करने के लिए नेपाल सरकार की मदद करने के उद्देश्य से भारत सरकार ने भारत के पुरातत्वीय सर्वेक्षण विभाग की सेवाएं प्रस्तुत की हैं।

(ख) शर्तें अभी तक निश्चित नहीं हुई हैं।

### राज्यों में अंग्रेजी के स्थान पर प्रादेशिक भाषाओं का प्रयोग

†१७३८. श्री यशपाल सिंह : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि अनेक राज्य सरकारों ने विश्वविद्यालय कालेजों में अंग्रेजी की

†मूल अंग्रेजी में

अगह प्रादेशिक भाषाओं को शिक्षा के माध्यम के रूप में प्रयुक्त करने का अपना निर्णय बदल दिया है;

(ख) यदि हां तो क्या उन में मद्रास सरकार भी एक है; और

(ग) उसके क्या कारण हैं ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) से (ग). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और वह यथासमय सभा-पटल पर रख दी जायगी।

#### तीसरी पंचवर्षीय योजना के लिए शिक्षक

†१७३६. श्री ही० ना० मुकर्जी : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तीसरी पंचवर्षीय योजना की शेष अवधि में विभिन्न राज्यों में विभिन्न श्रेणियों के स्कूलों में कितने शिक्षकों की आवश्यकता का अनुमान है; और

(ख) शिक्षकों के प्रशिक्षण और पर्याप्त संख्या में उनके उपलब्ध होने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० ११०२/६३]

#### दिल्ली में जमीन

†१७४०. श्री कर्णो सिंह जी : क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९५६ में जारी की गयी अधिसूचना के अधीन दिल्ली राज्य से भूमि के अर्जन के बारे में सरकार को मालूम है;

(ख) अभी तक जो जमीन प्राप्त की गयी है वह किस प्रयोजन के लिए काम में लायी गयी है या लायी जाने वाली है;

(ग) क्या यह सच है कि इस प्रकार प्राप्त की गयी कुछ जमीन को सरकार कुछ संस्थाओं के हाथ, उन से मामूली प्रशासनिक खर्च लेकर बेच रही है; और

(घ) क्या संस्थाएं इस जमीन को काफी ऊंचे दाम पर अपने सदस्यों के हाथ बेच रही हैं ?

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरतवीस) : (क) से (ग). भूमि अर्जन अधिनियम, १८६४ की धारा ४ के अधीन सरकार ने १३ नवम्बर, १९५६ को दिल्ली सम्बन्धी बृहत् योजना के अनुसार दिल्ली के आयोजित विकास के लिए उपयोग के लिए ३४,०७० एकड़ जमीन को अधिसूचित किया है। प्राप्त की गयी जमीन 'दिल्ली में बड़े पैमाने पर भूमि का अर्जन, विकास और निबटारा' सम्बन्धी योजना के अनुसार मकान बनाने वाली सहकारी संस्थाओं और औद्योगिक सहकारी संस्थाओं को दी जानी है। इस योजना की मुख्य मुख्य बातें लोक सभा में प्रक्रिया तथा कार्यसंचालन सम्बन्धी नियमों के नियम १९७ के अधीन श्री प्र० गं० देव द्वारा ध्यान दिलाने के प्रस्ताव के प्रत्युत्तर में २३ मार्च, १९६१ को सभा-पटल पर रखे गये विवरण में बताया गया है।

(घ) जी नहीं।

†मूल अंग्रेजी में

### नई दिल्ली में इंडियन आयल कम्पनी का पेट्रोल डिपो

१७४१. { श्री भागवत झा आजाद :  
श्री भक्त दर्शन :

क्या खान और ईंधन मंत्री २१ नवम्बर, १९६२ के अतारांकित प्रश्न संख्या ६६७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि नई दिल्ली म्यूनिसिपल कमेटी द्वारा इण्डियन आयल कम्पनी का एक पेट्रोल डिपो लगाने के बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

खान और ईंधन मंत्री (श्री के० दे० मालवीय) : नई दिल्ली में एक फुटकर पेट्रोल डिपो को चालू करने के लिए नई दिल्ली नगर-पालिका से एक प्रार्थना पत्र इण्डियन आयल कम्पनी लि० के पास आया है। यह विषय उपर्युक्त कम्पनी के विचाराधीन है।

### दिल्ली में नये स्कूल

१७४२. श्री युद्धवीर सिंह चौधरी : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में वर्तमान शिक्षा संस्थाओं की कमी को अनुभव करते हुए क्या सरकार यहां कुछ नये विद्यालय खोलने या वर्तमान विद्यालयों की दोहरी पाली चलाने का विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो उसका पूरा व्यौरा क्या है ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) (क) जी हां, दोनों ही।

(ख) ६ नये उच्चतर माध्यमिक स्कूल खोलने का विचार है, जिन में से ५ स्कूल दूसरी पारी में होंगे। एक माध्यमिक स्कूल को उच्चतर माध्यमिक स्कूल में बदलने का भी विचार है।

### हिन्दी का प्रचार

१७४३. श्री युद्धवीर सिंह चौधरी : क्या शिक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में हिन्दी के प्रचार को अधिक गति देने के लिये किसी योजना पर विचार कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका स्वरूप क्या है ?

शिक्षा मंत्री (डा० का० ला० श्रीमाली) : (क) और (ख). केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में हिन्दी के प्रचार को बढ़ाने की कोई विशेष योजना नहीं है फिर भी केन्द्रीय विश्वविद्यालयों सहित सभी विश्वविद्यालयों में शिक्षा के माध्यम के रूप में हिन्दी को सरलता से अपनाने के लिये सरकार ने विश्वविद्यालय स्तर की हिन्दी तथा अन्य प्रादेशिक भाषाओं में प्रामाणिक रचनायें तैयार और प्रकाशित करने की एक योजना आरम्भ की है। दिल्ली विश्वविद्यालय में हिन्दी को आधार मान कर अनुवादकों के लिये एक डिप्लोमा पाठ्यक्रम शुरू किया गया है। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग भी भारतीय विश्वविद्यालयों और केन्द्रीय विश्वविद्यालयों में हिन्दी के अनुसंधान और प्रशिक्षण की प्रगति में सक्रिय रुचि ले रहा है। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग ने हिन्दी की विशिष्ट

प्रायोजनाओं के लिये केन्द्रीय विश्वविद्यालयों को निम्नांकित सहायता दी है :—

### १. बनारस हिन्दू विश्वविद्यालय

(क) १,४५,०००.०० रु० की अनुमानित लागत से ऐतिहासिक व्याकरण के निर्माण की योजना के लिये आयोग ने अभी तक १५,०००.०० रु० दिये हैं।

(ख) हिन्दी प्राध्यापकों के दो नये स्थान और शैक्षणिक सहायता संबंधी साधनों के लिये १५,०००.०० की राशि।

### २. दिल्ली विश्वविद्यालय

(क) हिन्दी रीडर के लिये दो नये स्थान

(ख) हिन्दी न जानने वाले विदेशी और भारतीय छात्रों के लिये एक प्रमाण-पत्र पाठ्यक्रम का प्रारम्भ। इस पर ६,४०० रु० (आवर्ती) प्रतिवर्ष और १,५०० रुपये (अनावर्ती) खर्च होगा।

### ३. अलीगढ़ मुस्लिम विश्वविद्यालय :

(क) हिन्दी प्राध्यापकों के लिये दो नये स्थान।

(ख) भारतीय भाषाओं और हिन्दी की पुस्तकों के लिये १५,००० रुपये की स्वीकृति।

### राष्ट्रगीत

†१७४४. { श्री यशपाल सिंह :  
श्री बिशनचन्द्र सेठ :

क्या गृह-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उनके मंत्रालय ने सभी राज्य सरकारों और संघीय राज्य क्षेत्र प्रशासनों को राष्ट्रगीत गाने के लिये आदेश जारी किया है ; और

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

†गृह-कार्य मंत्री (श्री लाल बहादुर शास्त्री) : (क) और (ख). राज्य सरकारों को सुझाव दिया गया है कि सिनेमाघरों में सांयकालीन खेल के आखिर में राष्ट्रगीत गाने के लिये प्रोत्साहन दिया जाये। प्रतिक्रिया अनुकूल प्रतीत होती है।

### सभा पटल पर रखा गया पत्र

मंत्रियों के (भत्ते, चिकित्सा सुविधायें तथा अन्य विशेषाधिकार) संशोधन नियम

†गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री हजरतवीस) : मैं मंत्रियों के वेतन और भत्ते अधिनियम १९५२ की धारा ११ की उभधारा (२) के अन्तर्गत दिनांक ८ मार्च, १९६३ की अधि-

[श्री हजरतबीस]

सूचना संख्या जी० एस० आर० ४३१ में प्रकाशित मंत्रियों के (भत्ते, चिकित्सा सुविधायें तथा अन्य विशेषाधिकार) संशोधन नियम, १९६३ की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ। [पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० १०६५/६३]

## गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति

उन्नीसवां प्रतिवेदन

†श्री हेम राज (कांगड़ा): मैं गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों संबंधी समिति का उन्नीसवां प्रतिवेदन उपस्थापित करता हूँ।

## प्राक्कलन समिति

पैंतीसवां प्रतिवेदन

†श्री वासुपा (बंगलौर): मैं इस्पात और भारी उद्योग मंत्रालय—हैवी इलेक्ट्रिकल्स (इंडिया) लिमिटेड, भोपाल के बारे में प्राक्कलन समिति का पैंतीसवां प्रतिवेदन उपस्थापित करता हूँ।

## अनुदानों की मांगें—जारी

परिवहन तथा संचार मंत्रालय—जारी

†अध्यक्ष महोदय : अब परिवहन तथा संचार मंत्रालय के नियंत्रणाधीन अनुदानों की मांगों पर अग्रेतर चर्चा होगी।

श्री रा० स० तिवारी (खजुराहो) : अध्यक्ष महोदय, कल मैं यह कह रहा था कि १ लाख ७१ हजार वर्ग मील लम्बा चौड़ा प्रदेश हमारा है लेकिन वहां पर जनरल पोस्ट आफिस नहीं है। मैं चाहता हूँ कि इस पर ध्यान दिया जाय।

इसके बाद मैं एक और छोटी सी चीज आप के सामने रखना चाहता हूँ कि जो आप के राष्ट्रीय मार्ग हैं वे कहीं पर टूटे हुए हैं, कहीं पर उन पर पुलिया बगैरह नहीं हैं और कहीं पर कोई और चीज नहीं है। इसलिये जो राष्ट्रीय मार्ग बनाये जायें अगर उनका निर्माण इस प्रकार किया जाय कि मार्ग अच्छे हों और देश के मुख्य भाग उस पर आ जायें तो यह देश के लिये ज्यादा हितकर होगा। जैसे कि हिन्दुस्तान के पूर्वी भाग नागालैंड से लेकर राजस्थान के पश्चिमी बार्डर तक एक मार्ग पूरा कर लिया जाय और यह मार्ग यातायात के लिये अनुकूल हो जाय, तथा एक मार्ग काश्मीर में लद्दाख एरिया से लेकर कुमारी अन्तरीप तक पूरा कर लिया जाय। इस प्रकार से चार मार्ग बन जायेंगे। इन मार्गों को हर एक राजधानी से और हर बड़े शहर से उपमार्गों के द्वारा मिला दिया जाय। अगर ऐसा कर दिया जाय तो भारत का यह नक्शा यातायात के हिसाब

†मूल अंग्रेजी में

से हर समय के लिये बहुत उपयोगी हो जायेगी। इसमें कोई बड़ा खर्च भी नहीं है। मार्ग तो बने हुए हैं केवल केन्द्रीय सरकार को इन मार्गों को राजपथ कह कर पुकारना है और जहां कहीं थोड़ी बहुत व्यवस्था करने की आवश्यकता हो वहां उन व्यवस्थाओं को कर दिया जाय। मैं समझता हूं कि इस से राष्ट्र के इस कोने से लेकर दूसरे कोने तक भारत की हर जगहों तक पहुंचने में बड़ी सहूलियत और आसानी होगी।

जितने पर्यटक बाहर से आते हैं और भारत की दूसरी जगहों पर जाना चाहते हैं उन को तथा उनके परिवारों को यात्रा करने में बड़ी परेशानी होती है। जब मध्य प्रदेश से किसी और प्रदेश को चलते हैं तो दूसरे प्रदेश की बाउंडरी पर उनको रोका जाता है। मेरी यह मंशा नहीं है कि उनसे जो प्रदेशों को आमदनी होती है उस पर आघात किया जाय, बल्कि मेरी मंशा यह है कि एक दफ्तर ऐसा बनाया जाय जिस के साथ पूरी लिखा पढ़ी होकर पूर्व से ही पैसा आदि जमा करा लिया जाये। यात्रियों को रास्ते में रोका न जाय ताकि वे लोग ठीक तौर से और समय पर गन्तव्य स्थान को पहुंच सकें।

हमारे परिवहन और यातायात में काफी बढ़ावा हुआ है, इस में कमी नहीं हुई है क्योंकि आजादी के बाद २ लाख मील से ज्यादा लम्बी सड़कें हमारे देश में बनाई जा चुकी हैं। परन्तु सड़कों की देखभाल अच्छी नहीं होती। जब भी कोई ठेके दिये जाते हैं सड़कों के और सड़कें बनाई जाती हैं तो दूसरे साल ही पुलियां वगैरह बिगड़ जाती हैं मगर उनकी देखभाल के लिये कोई कार्रवाई नहीं की जाती है और ठेकेदारों से उनके दुबारा बनाये जाने के बारे में कोई बात नहीं होती है। ऐसे कुछ पुलों के मैं नाम भी दे सकता हूं, लेकिन आप कह सकते हैं कि यह तो प्रादेशिक सरकार का काम है। यह प्रादेशिक सरकार का काम तो है लेकिन इस से यातायात सारे भारत का रुक जाता है, और एक प्रदेश की सरकार दूसरे प्रदेश की सरकार से बात नहीं करती है। अगर आप इसके अन्दर हस्तक्षेप करें और उनको सूचना अथवा हिदायतें दें तो मैं समझता हूं कि वह काम जल्दी से जल्दी पूरा हो सकता है। कहीं कहीं पर यह भी देखा गया है कि कोई बड़ी नदी है। उसके एक ओर एक प्रदेश है और दूसरी ओर दूसरा प्रदेश है, ऐसी हालत में न तो इस प्रदेश वाले उसको बनवाते हैं और न उस प्रदेश वाले बनवाते हैं। रास्ता बीच में ही पड़ा रह जाता है। इसलिये मैं चाहता हूं कि इसमें केन्द्रीय सरकार बीच में हाथ डाले। कुछ रुपया वह अपना लगाये और कुछ उन सरकारों से दिलवाये और इस प्रकार बीच के नदी नाले ठीक कराये जा सकते हैं और जो यातायात बीच में रुका हुआ है वह जारी हो सकता है।

तार के विषय में मैंने कल कहा था कि वैसे तो जल्दी सारी व्यवस्था कर दी गई है लेकिन जो लकड़ी के लट्टे लगाये हुए हैं उनके सड़ जाने के कारण वे रोज अस्त व्यस्त हो जाते हैं। मैं निवेदन करता हूं कि अगर आप लोहे के खम्बे उनकी जगह नहीं लगा सकते हैं तो कम से कम दो काष्ठ के खम्बों के बीच में एक एक लोहे का खम्भा लगा दिया जाय। इससे भी काम चल सकता है क्योंकि इस तरह से तार गिरने के बजाय लोहे के खम्बों में तो कम से कम लगे रहे सकेंगे। अगर ऐसा न करना चाहें तो यह तार अन्डरग्राउंड भी हो सकते हैं। आप एक ऐसी योजना बनायें जिस में तारों को भूमिगत कर दिया जाय। भूमि के अन्दर सारे तार डाल दिये जायें तो आपका यह खर्च भी बच सकता है और काम भी चल सकता है। अगर इस तरह की कोई योजना आप लागू करें तो अच्छा होगा।

आप ने जगह जगह पर होटल बनाये हुए हैं, लेकिन उन में क्लासेज बने हुए हैं और उनके रेट भी अलग अलग बन्धे हुए हैं। इज होटलों को क्लासवाइज बनाना कुछ अच्छा नहीं मालूम होता है। आप चाहें तो यह कर सकते हैं कि कोई केवल फर्स्ट क्लास का होटल ही बना दें और उसमें कीमती

[श्री रा० स० तिवारी]

कीमती चीजें दें, लेकिन उस में केवल वही क्लास होना चाहिये, सेकेन्ड या थर्ड क्लास वहां पर नहीं होना चाहिये। इस तरह का क्लासिफिकेशन करना देश के लिये कुछ अच्छा नहीं मालूम होता है।

हम देखते हैं कि जहां जहां से हजारों बसेज चलती हैं वहां पर यात्री आते हैं, लेकिन वहां पर यात्रियों के लिये कोई अच्छा इन्तजाम नहीं है। रेलों में चलने वाले यात्रियों के लिये तो सब तरह का इंतजाम होता है लेकिन बस स्टैन्ड्स पर उन लोगों की सुविधा का कोई साधन नहीं है। वहां पर छाया नहीं है, पीने के लिये पानी नहीं मिलता है और यात्रियों को बहुत दिक्कत होती है। जिस तरह से बड़े स्टेशनों पर रात में यात्रियों के लेटने का प्रबन्ध होता है उसी तरह से बस स्टैन्डों पर भी शैड्स वगैरह का और लेटने का इंतजाम होना चाहिये।

अब मैं दिल्ली परिवहन के संबंध में कुछ कहना चाहता हूं। होता क्या है कि जिन बस स्टैन्डों पर सवारियां खड़ी होती हैं उन पर भी कुछ बर्से जगह होते हुए भी नहीं रुकतीं। उनको हिदायत होनी चाहिये कि ऐसा न करें और सवारियां ले लिया करें। क्योंकि ऐसा न करने से परिवहन को घाटा होता है।

यही मेरा निवेदन है। धन्यवाद।

†श्री मि० सू० मूर्ति (अनकापल्लि) : मैं परिवहन तथा संचार मंत्रालय की मांगों का समर्थन करता हूं।

बम्बई से मद्रास तक, पूना, हुबली और बंगलौर के रास्ते एक कोएकिस्यल तार लगाने का प्रस्ताव है। इस लाइन की लंबाई ८५० मील है। यदि वर्तमान तार को बंगलौर के रास्ते पूना से हैदराबा ले जाया जाय और बाद में मद्रास में ले जाया जाये, तो फासला ४३३ मील कम हो सकता है।

आंध्र प्रदेश में छोटे पत्तनों के सुधार के लिए विशेष आवंटन किया जाना चाहिये।

हिन्दुस्तान शिपयार्ड का प्रबन्ध बिल्कुल संतोषजनक नहीं है। जहाज बनाने में अधिक दिन लगते हैं और उत्पादन लागत भी बढ़ गई है। बोर्ड की मंजूरी के बिना और विज्ञापन दिये बिना पदों को नहीं भरा जाना चाहिये और यदि ऐसा किया गया है, तो उस की जांच होनी चाहिये।

अवक्षयण के सम्बन्ध में, मशीनरी और पुर्जों के काम की अवधि आदि की जांच होनी चाहिये। नकली लक्ष्यों को पूरा करने के लिए श्रमिकों को अतिरिक्त समय का भत्ता दिया जा रहा है। मरम्मत और संधारण विभाग कार्यक्षम नहीं है। इस अवधि में १.५ लाख रुपये की मशीनरी लगाई और उतारी गई थी। जर्मनी से आयात की गई मशीनरी धूप और वर्षा से खराब हो गई थी, जिसके कारण बहुत नुकसान उठाना पड़ा। जहाज चालू करने में बहुत विलम्ब किया गया। जहाजों की मरम्मत में भी बहुत कमी हो गई है।

शिपयार्ड का प्रबन्ध निदेशक एक सैनिक पदाधिकारी है, और वे अनुशासन के नाम से मनमानी कर रहे हैं। संघों आदि को अपने अधिकारों से वंचित किया जा रहा है। तीन या ४ वर्षों में लगभग ५० पदाधिकारी शिपयार्ड को छोड़ चुके हैं। पदाधिकारियों, कर्मचारियों और श्रमिकों के साथ जो व्यवहार हो रहा है, उस से चिन्ता हो रही है। इस सम्बन्ध में सरकार को एक जांच करनी चाहिये प्रबन्धकों के सम्बन्ध वहाँ के संघ के साथ अच्छे नहीं हैं। जहाज चालू करने में जो विलम्ब होता है, यह उसका एक उदाहरण है।

†मूल अंग्रेजी में

शुष्क-स्थात्र का प्रस्ताव १९५४ से चल रहा है। किन्तु अब यह निर्णय किया गया है कि एक चल-स्थात्र आवश्यक है। मैं समझता हूँ कि यह शिपयार्ड के लिए अच्छा नहीं होगा। हमें बड़े बड़े टैंकरों की मरम्मत के लिये नौमार्जन स्थात्र लगाना चाहिये।

†श्री थिम्मल राव (काकीनाडा) : मैं अनुभव करता हूँ कि भारतीय नौवहन उद्योग के विकास के विभिन्न पहलुओं की ओर उचित ध्यान नहीं दिया जा रहा। नौवहन के लिए एक अलग मंत्रालय होना चाहिये।

व गिज्य-जलयान हमारी नौसेना प्रतिरक्षा की दूसरी कड़ी है। यह जहाज हमारे पास बहुत कम हैं और हम बहुत कम माल ले जाते हैं। भारतीय जहाजों में हम केवल १० प्रतिशत व्यापार करते हैं।

### [श्री खाडिलकार पीठासीन हुए]

तीसरी योजना की अवधि के अन्त तक हमें आशा है कि हमारे पास १३ लाख जी० आर० टी० के जहाज होंगे। निर्यात व्यापार और जहाजों की मांग को देखते हुए यह अधिक नहीं है। हमारा कुल आयात और निर्यात व्यापार १,७०० करोड़ रुपये का है, किन्तु इस का केवल १० प्रतिशत भारतीय जहाजों में होता है। मैं जानना चाहूँगा कि १९६२ में ३४.६५ लाख टन लौह-अयस्क के निर्यात का कितना भाग भारतीय जहाजों में ले जाया गया था।

खाद्यान्नों के आयात के लिए कोई भारतीय नौवहन कम्पनी अपने जहाज नहीं देना चाहती, क्योंकि भारत सरकार वस्तु भाड़े में सहायता देने की स्थिति में नहीं है। लौह-अयस्क, खाद्यान्न और अशोधित तेल के निर्यात या आयात को मिलाकर ३ करोड़ टन का माल भारत में लाया जा रहा है या निर्यात किया जा रहा है। मैं इस सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ कि भारत सरकार निजी कम्पनियों को सहायता देने में किसी पक्षपात से काम नहीं लेती।

मैं जयन्ती नौवहन कम्पनी के बारे में भी कुछ कहना चाहूँगा। इसे फरवरी, १९६१ में रजिस्टर किया गया था और अक्टूबर, १९६१ में इस के लिए ऋण मंजूर किया गया था। नवम्बर, १९६२ तक इस ने १५ जहाज खरीदे थे, एक टैंकर द्वारा इस को पिछले वर्ष ४० से ५० लाख रुपये की विदेशी मुद्रा की आय हुई है और दूसरे जहाजों से इसे पिछले ३-४ महीनों में ५७ लाख की विदेशी मुद्रा मिली है। नवम्बर, १९६२ से आज तक इसे कुल २० लाख की आय हुई है, जिस में से ४७ लाख रुपये विदेशी मुद्रा है। ५४,००० टन का एक और टैंकर बन रहा है और जनवरी में यह मिल जायेगा। भारत सरकार विदेशियों का हिस्सा ४० प्रतिशत तक बढ़ाना चाहती है। मुझे पूर्ण विश्वास है कि इस सम्बन्ध में जो भी नये प्रस्ताव हों, सरकार उन पर सावधानी से विचार करेगी।

रूस से हम ने ५० लाख टन अशोधित तेल लेने का सौदा किया है। किन्तु इस में से एक टन भी भारतीय जहाजों में नहीं लाया जा रहा। इस के लिए एक तरीका निकालना चाहिये।

नौवहन कम्पनियों के अपने मरम्मत के यार्ड होने चाहिये। इससे वे फालतू पुर्ज भी देश के अन्दर बना सकेंगे। यदि अधिक जहाज बनाये जाने हैं और नई कम्पनियों को प्रोत्साहन दिया जाना है, तो हमें बड़ी संख्या में कर्मचारियों को प्रशिक्षण भी देना पड़ेगा। भारत के नौवहन निगम को भी बहुत से प्रशिक्षित व्यक्तियों की आवश्यकता है। इसलिए उच्चतम पदाली से निम्नतम पदाली के लिए प्रशिक्षण सुविधायें देनी चाहिये।

विशाखापटनम शिपयार्ड में अवश्य सुधार होना चाहिये, ताकि यह लाभ कमा सके। कोचीन में दूसरा शिपयार्ड बनाते समय पिछले अनुभव से लाभ उठाना चाहिये, इस पर जो विनियोग होगा, उसे बढ़ाया जाना चाहिये।

बड़े पत्तनों के विकास के साथ साथ छोटे पत्तनों की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिये। पूर्वी तट के पत्तनों की ओर विशेष रूप से ध्यान देना चाहिये।

पालम का हवाई अड्डा राजधानी के लिए बहुत छोटा है। इस को विकसित किया जाना चाहिये, क्योंकि अब तेज चलने वाले विमान आने लगेंगे। पालम पर सैनिक और असैनिक दोनों का नियंत्रण नहीं होना चाहिये। बम्बई के सान्ताक्रूज़ हवाई अड्डे का भी पुनर्निर्माण होना चाहिये क्योंकि यह शहर के बीच में है और इस कारण बहुत दुर्घटनाएँ होती हैं।

†श्री प्र० के० देव (कालाहांडी) : यद्यपि रेलवे के विकास के लिए अत्यधिक प्रयत्न किये जाते हैं, यह आश्चर्य की बात है कि सड़क परिवहन या अन्तर्देशीय जलपथ या पत्तन सुविधाओं या तटीय या समुद्रपार परिवहन के विकास की ओर ध्यान नहीं दिया जाता और इनके लिए आवंटन भी कम किया जाता है।

सड़क परिवहन पर तरह तरह के कर और प्रतिबन्ध हैं। यदि देश के ६ लाख ग्रामों का विकास किया जाना है, तो सड़क संचार प्रत्येक घर तक पहुंचाना होगा और सड़क विकास का बड़े पैमाने का कार्यक्रम शुरू करना होगा। मैं बताना चाहूंगा कि सामुदायिक विकास और राष्ट्रीय विस्तार सेवा के अन्तर्गत जो सड़कें बनाई गई हैं, उन का कोई लाभ नहीं क्योंकि उन की देख रेख का कोई प्रबन्ध नहीं होता। सड़क परिवहन उद्योग के द्वारा सरकारी कोष को २०० करोड़ रुपये से अधिक की आय हो रही है और आशा है कि अगले वर्ष करारोपण के फलस्वरूप ४५ करोड़ की और आय होगी।

२२ अक्टूबर, १९६२ को श्री राज बहादुर ने सड़क परिवहन उद्योग को राहत देने का प्रश्न उठाया था। किन्तु अब हम देखते हैं कि वित्त मंत्री बिलकुल उलट सोचते हैं।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

परिवहन मंत्री कहते हैं कि इस उद्योग पर और कर नहीं लगने चाहिये, किन्तु वित्त मंत्रालय कड़े करारोपण के लिए कदम उठाता है।

राजस्थान, उड़ीसा और आसाम में सड़कों के विकास पर अधिक जोर देना चाहिये, क्योंकि यहां इन की लम्बाई बहुत कम है।

सीमान्त सड़क विकास के बारे में, मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहूंगा कि सीमान्त सड़क विकास बोर्ड पर दोहरा नियंत्रण क्यों है। इसका काम केवल एक संगठन के पास होना चाहिये।

सड़कों के विकास के मामले में यह ध्यान रखना चाहिये कि उन मुख्य केन्द्रों को जहां इस्पात, सीमेंट, कोयला, पटसन, रुई, खनिज तेल और इंजीनियरिंग का सामान पैदा होता है, मिलाया जाये और इसके लिए अधिक धन आवंटित किया जाये।

सड़क परिवहन पर अधिक कर नहीं लगाये जाने चाहियें और इस से जो राजस्व प्राप्त हो, वह सड़क विकास के काम में लाया जाये।

मसानी समिति की सिफारिशों को पूर्ण रूप से क्रियान्वित कर देना चाहिये ।

पर्यटन उद्योग के सम्बन्ध में, हम अन्य देशों से बहुत पीछे हैं । १९६१-६२ में भारत आने वाले पर्यटकों की संख्या केवल १.०३ लाख थी जब कि इटली जैसे देश में इन की संख्या १८० लाख थी । पर्यटक उद्योग को विकसित करने के लिए यह आवश्यक है कि सीमा-शुल्क नियमों को सरल बनाया जाये, शराब के परमिटों में छूट दी जाये और होटल आदि की सुविधायें बढ़ाई जायें ।

असैनिक उड्डयन के बारे में, मैं कहूंगा कि दिल्ली में दो हवाई अड्डे होने चाहियें, एक सैनिक यातायात के लिए और दूसरा असैनिक यातायात के लिए । पालम को असैनिक प्रयोजनों के लिए और गाजीआबाद के अड्डे को सैनिक प्रयोजनों के लिए रखा जा सकता है ।

नागपुर के हवाई अड्डे पर वातावरणसंयंत्र दो सालों से पड़ा है, परन्तु अभी तक लगाया नहीं गया ।

भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड में विभिन्न संचार उपकरण तैयार किये जाने चाहियें ।

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में हारे हुए राजनीतिज्ञों को लगा दिया जाता है । इस सम्बन्ध में मैं, यदि आप चाहें, श्री सतीश चन्द्र का नाम दे सकता हूँ ।

†उपाध्यक्ष महोदय : जो सदस्य उपस्थित न हों उन के नाम न लिये जायें ।

†श्री प्र० के० देव : ठीक है । यह इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन के सभापति हैं ।

विदेशी समवायों की तुलना में हमारी नौवहन का संचालन व्यय बहुत अधिक है । अतः हमें अपने नौवहन को अच्छी तरह चलाना चाहिये ताकि संचालन व्यय कम हो और क्षमता बेकार न जाय उदाहरणार्थ हुगली नदी में गहराई कम होने के कारण क्षमता बेकार जाती है और संचालन व्यय अधिक होता है ।

पूर्व वक्ता ने प्रदीप के विरुद्ध कहा है यह खेद की बात है । यदि मेरे राज्य के भारी लोहा अयस्क निक्षेपों को निकालना है तो वहाँ एक बड़ा पत्तन होना चाहिये । प्रदीप अभी तक छोटा पत्तन है हालाँकि मध्यवर्ती पत्तन जाँच समिति ने इस मध्यवर्ती पत्तन बनाने की सिफारिश की थी । राज्य सरकार इसे विकसित करने का प्रयत्न कर रही है ; मैं आशा करता हूँ कि केन्द्रीय सरकार भी प्रदीप को बड़ा पत्तन बनाने के लिए कुछ धन की व्यवस्था करेगी ।

अन्य छोटी पत्तनों—चाँद बाली और जोगलपुर—का भी विकास किया जाये ।

प्राक्कलन समिति की सिफारिश के अनुसार कोयले की ढुलाई समुद्रतटीय नौवहन द्वारा की जानी चाहिये ।

अन्तर्देशीय जलमार्गों में बकिंघम नहर या पूर्वी तट नहर में कीचड़ भरी पड़ी है । अन्तर्देशीय जलमार्गों का समुचित विकास किया जाना चाहिये । हालाँकि गोखले समिति ने इस बारे में प्रतिवेदन दे दिया है परन्तु कोई कारवाई इस दिशा में नहीं की गई है ।

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : इस मंत्रालय की मांगों सम्बन्धी चर्चा से सामान्य रूप से सड़क संचार और परिवहन के विकास तथा उन्नति के बारे में दिलचस्पी प्रकट होती है । मैं इन्हीं विषयों को लूंगा ।

## [श्री राज बहादुर]

श्री दिनेन भट्टाचार्य और श्री २० बरुआ ने परिवहन क्षमता में कमी की बात उठाई है कि सड़क परिवहन समूचे परिवहन का थोड़ा भाग ही उठाती है। सड़क परिवहन की कसौटी यह होनी चाहिए कि क्या इस ने उतना यातायात नहीं उठाया, जितना इसे मिला। इस कसौटी पर यह असफल नहीं रहा। तीन कसौटियाँ हैं : विश्वसनीयता और कुशल सेवा बढ़े हुए करों का प्रभाव तथा संकट काल में इस के द्वारा किया गया काम। इन तीनों कसौटियों के आधार पर यह नहीं कहा जा सकता कि यह हमारी अपेक्षाएं पूरी नहीं कर सका। सड़क परिवहन की क्षमता देश में उपलब्ध गाड़ियों की संख्या तक सीमित है। कोई यह कह सकता है कि उस में पर्याप्त वृद्धि नहीं की गई परन्तु वस्तु-स्थिति अन्यथा है। पिछले दस वर्षों में, यदि हम आँकड़ों की तुलना करें तो पता चलेगा कि मोटर गाड़ियों की संख्या ३०,६००० से बढ़ कर ६६२,००० हो गई है और अर्थात् १२० प्रतिशत बढ़ी है : माल ढोने वाली गाड़ियों की संख्या ८१,८८८ से बढ़ कर १७५,३८६ हो गई है और बसों की संख्या ३४,४११ से बढ़ कर ५८,८६६ तक हो गई है। यह वृद्धि काफी है। तीसरी योजना के अन्त तक वाणिज्यिक गाड़ियों, माल गाड़ियों की संख्या २६,५००० हो जायगी और बसों की संख्या ६५,००० तक हो जायगी।

वाणिज्यिक गाड़ियों का उत्पादन भी परिवहन के विकास में निर्धारक तत्व है किन्तु उस में भी, काफी प्रगति की गई है। १९५३ में ८६६० वाणिज्यिक गाड़ियाँ बनाई गई थीं और १९६० में २७५१८। तीसरी योजना के लिए हमारा वाणिज्यिक गाड़ियों का लक्ष्य प्रतिवर्ष ६०,००० है। अतः यह बात ध्यान में रखनी चाहिये कि जहाँ तक इस विशिष्ट उद्योग की शक्ति है यह छोटा उद्योग है, यह समय की परीक्षा में सफल उतरा है और अपना भार अच्छी तरह उठाया है।

यह कहा गया है कि हम रुकावट डालने वाली बातों को नहीं रोक सके और संकट काल में भी हम देश के एक कोने से दूसरे कोने तक निर्बाध परिवहन नहीं कर सके। आई एस टी सी इस ओर अपना ध्यान दे रहा है और यह फैसला किया गया है कि कलकत्ता और बम्बई, कलकत्ता और दिल्ली, दिल्ली और बम्बई तथा उत्तर प्रदेश और कलकत्ता के बीच दीर्घ-दूरी के पर्मिट दिये जाने चाहिये। इस के सम्बन्ध में आवश्यक हिदायतें सम्बद्ध राज्य परिवहन अधिकारियों को दिये जा चुके हैं कि वे पर्मिट दें और पर्मिट देने की कसौटियाँ निर्धारित की गई हैं।

पयटक टैक्सियों का सवाल उठाया गया। राज्यों को मंत्रणा दी गई है कि ५० टैक्सियाँ और २५ ठेका गाड़ियों को प्रत्येक राज्य में लाइसेंस दें कि वे देश भर में चला सकें। किन्तु यह राज्य सरकारों के बीच पारस्परिक व्यवस्था पर निर्भर करता है और इसलिए नमूने के पारस्परिक करार बनाये गये हैं और कार्यान्वित के लिये राज्यों को भेजे जा चुके हैं।

परिवहन के क्षेत्र में सहकारी आन्दोलन को प्रोत्साहन देने के लिये संगठन, और संवृद्धि की समस्याओं का अध्ययन करने तथा परिवहन के सहकारी क्षेत्र के विकास के लिये ठोस कार्यक्रम बनाने के लिये एक अध्ययन दल नियुक्त किया गया है।

यह भी विचार है कि एक राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा परिषद् बनाई जाय और राज्यों में तथा स्थानीय शाखाएं खोली जायें।

यह कहा गया है कि हमारी सड़क व्यवस्था अपर्याप्त है। जैसा कि मा० सदस्य जानते हैं, नागपुर योजना बहुत पहले पूरी हो चुकी है और सरकार की तत्सम्बन्धी चिन्ता इस बात से स्पष्ट हो जाती है कि जबकि तीसरी योजना में राष्ट्रीय राजपथों के लिये ८० करोड़ रुपये का नियतन था

और मिक्कम की सड़कों तथा कुछ केन्द्र द्वारा सहायता प्राप्त राज्य सड़कों में २८.५७ करोड़ रुपये तक आई० डी० ए० के डालर ऋण से इसे बढ़ाया गया ।

बंगाल-बिहार कलकत्ता तक और हजारी बाग से अलाहाबाद तक सड़क एवं नदी मार्ग द्वारा कोयला ढोने के लिये सड़कों के लिये दूसरा नियतन किया गया जो २० करोड़ रुपये का था ।

संकट काल की दृष्टि से कुछ अत्यन्त आवश्यक कामों को पूरा करने के लिए राष्ट्रीय राजपथ को समुन्नत करने के लिये २२.५ करोड़ रुपये का दूसरा नियतन किया गया ।

अतः केन्द्रीय सड़क कार्यक्रम के लिये कुल नियतन ८० करोड़ रुपये के प्रारम्भिक नियम से बढ़ कर १५१ करोड़ रुपये हो गया ।

इस के अतिरिक्त, योजना आयोग ने आसाम, बिहार और बंगाल में कुछ राष्ट्रीय राजपथों के ऊपर नौ पुल बनाने के लिये काम शुरू करने की विशेष अनुमति दे दी है, अतः कुल रशि १५५ करोड़ रुपये हो जाती है ।

इस प्रकार सड़क कार्यक्रम को काफी बढ़ाया जा चुका है और बजट प्राक्कलनों से यह और स्पष्ट हो जायगा कि जबकि १९६२-६३ के शोधित प्राक्कलनों में केवल २० करोड़ रुपये का उपबन्ध है, वर्तमान बजट में राष्ट्रीय राजपथों के लिये ३५ करोड़ रुपये का नियतन प्रस्तावित किया गया है । वर्तमान संकट काल में उत्पन्न संकट कालीन कामों को भी किया जा रहा है । उन की कार्यान्विति को तेज कर दिया गया है । और लगभग ३४ करोड़ रुपये की लागत की लगभग १००० मील लंबी मुख्य सड़कों को सुधारने का अतिरिक्त कार्यक्रम भी आरम्भ किया गया है, जिस से वर्तमान सड़कों में उन्नति होगी, उनको चौड़ा किया जायगा, जहाँ सड़क मिली हुई नहीं उसे मिलाया जायगा तथा पुलों को मजबूत बनाया जायगा और नदियों पर जहाँ पुल नहीं, वहाँ पुल बनाये जायेंगे ।

सड़क परिवहन के बारे में मुझे कुछ कहने की जरूरत नहीं । राजपथों में यातायात की बाधाओं को साफ करने का काम भी किया जा रहा है । मैं इस के बारे में बाद में अधिक बताऊंगा ।

यह कहा गया है कि हमारे नौवहन की उपेक्षा की जा रही है । मुझे श्री त्रिवेदी से इस बात की अपेक्षा नहीं थी ।

पिछले वर्ष हमने दस लाख जी आर टी लक्ष्य पूरा कर लिया है जो हमारे देश को तथा हमारे वणिक् पोत को संसार के अग्रगम्य नौवहन देशों में ला खड़ा करता है । यह देखने वाली बात है कि पिछले छः या सात वर्षों में हमारे वणिक् पोत दुगुना हो गया है । इसका मुकाबला केवल पांच दूसरे देश कर सकते हैं । १९६२-६३ में हमने १०६२ लाख जी आर टी की वृद्धि की है । पुराने जहाजों को हटा कर, शुद्ध वृद्धि १.४ लाख जी आर टी होगी । यह भारतीय नौवहन के इतिहास में वृद्धि का रिकार्ड है । इस के साथ यह बात भी विचारने वाली है कि ४.१२ करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा की साधारण आवश्यकता के मुकाबले में जिस की इस अधिग्रहण के लिए जरूरत होगी, इस काम के लिये १.२८ करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा दी गई है । शेष का प्रबन्ध स्थगित भुगतान, ऋण आदि के द्वारा किया गया है ।

शुरू में, तीसरी योजना का लक्ष्य ११ लाख टन था । गत वर्ष बढ़ा कर १३ लाख टन कर दिया । वित्तीय नियतन बढ़ाये बिना । आज १०,५८,००० टन भार चालू है । २८८,००० टन का

[श्री राज बहादुर]

निर्माण हो रहा है। इस से योग १३,४६,००० टन हो जाता है जो शोधित लक्ष्यों से अधिक होता है।

१,५८,००० जी आर टी के १६ जहाजों की अपेक्षित मंजूरी देने का मामला विचाराधीन है और मुझे विश्वास है कि तीन सालों में हम न केवल लक्ष्य पूरा कर लेंगे, अपितु इस से आगे बढ़ जायेंगे।

जहाँ तक विदेशी मुद्रा में हमारे अंश का प्रश्न है, यह देखने की बात है कि गत वर्ष तक हमारे कुल व्यापार में हमारा अंश ६ प्रतिशत तक था और अब बढ़ा कर १२ प्रतिशत तक हो गया है। पिछले दो या तीन वर्षों में हमारे नौवहन समवायों की आय २२ प्रतिशत तक बढ़ गई है और माल ढोने में २० प्रतिशत तक वृद्धि हुई है। जहाजी व्यापार में, हमारे जहाज हमारे विदेशी जहाज व्यापार का २५ प्रतिशत तक ढोते हैं, जबकि हमारा अंश ५० प्रतिशत तक है, किन्तु इन में से अधिकांश व्यापारों में भी, हम प्रतिशत तक उठाते हैं। भारत-इंगलिस्तान व्यापार में हमारा अंश बढ़ कर ४०.५ प्रतिशत हुआ है जब कि पिछले वर्ष ३०.५ प्रतिशत था। यह १९७१ तक बढ़ कर ४८.५ प्रतिशत हो जायेगा।

हमारे पास इकट्ठा माल ढोने वाले जहाजों और टैंकरों की कमी है और इसी कारण हमें कमी पूरी करने के लिये विशेष कार्रवाई करनी पड़ती है। इस समय हम जापान में आठ इकट्ठा माल ढोने वाले जहाज बना रहे हैं, जिनमें से एक प्राप्त हो चुका है। और कम्पनी डायरेक्टरों ने बताया है कि हमारा जहाज भी कल आ गया है।

एक तेल वाहक जहाज कार्य कर रहा है और दो अभी बन रहे हैं। विदेशी व्यापार के लिये ५१,८०० टन के एक बड़े तेल वाहक जहाज के निर्माण के लिये एक नये नौवहन समवाय को, जो हाल ही में स्थापित हुआ है, आदेश दे दिया गया है।

किन्तु अब भी हमें तटीय व्यापार और अनिर्धारित मार्गों पर व्यापार के लिये जहाजों की और माल वाहक और तेल वाहक जहाजों की आवश्यकता है। अतः कुछ संगठनों और निकायों के सुझाव और नेशनल शिपिंग बोर्ड के परामर्श से सरकार ने अब यह निश्चय कर लिया है कि नये नौवहन उपक्रम में विदेशी सहभागिता का अनुपात २५ प्रतिशत से बढ़ा कर ४० प्रतिशत कर दिया जाय।

श्री वासुदेवन नायर (अम्बलपुजा) : नेशनल शिपिंग बोर्ड के अतिरिक्त और कौन-कौन से संगठन हैं, जिनका आपने उल्लेख किया है ?

श्री राज बहादुर : नेशनल शिपिंग बोर्ड और दूसरे लोग जिनकी इस में रुचि है, जैसे निजी नौवहन समवाय। हम भी इस विषय में सोच रहे हैं और नये उपक्रम आरम्भ करने पर विचार कर रहे हैं। हम इसमें यथा सम्भव अधिक भाग लेने के लिये चार प्रस्तावों पर विचार कर रहे हैं।

श्री वासुदेवन नायर : क्या इस निश्चय के विषय में संसद से परामर्श किया गया था ?

श्री राज बहादुर : हम अब संसद की सहमति ले रहे हैं : सरकार निश्चय करने के बाद उसे अनुमोदन के लिये संसद के सम्मुख लाती है। यदि संसद ने उस पर सहमति नहीं दी तो उस निश्चय को कार्यान्वित नहीं किया जाता।

श्रीमूल अंग्रेजी में

यह उल्लेखनीय है कि हमारे ६६ प्रतिशत वणिक् पोत केवल १० वर्ष पुराने ही हैं, केवल एक २० वर्ष पुराना है ।

१९५८-५९ और १९६१-६२ के बीच में हमारी नौवहन की आय २२ प्रतिशत बढ़ गई है । उनसे ले जाया जाने वाला खाल २० प्रतिशत बढ़ गया है ।

भाड़ा अनुसंधान कार्यालय ने सराहनीय कार्य किया है । इस १५५ पदार्थों के भाड़े की दरों में कमी करवाई है और ३३ पदार्थों के सम्बन्ध में नमूनों की विशेष सांकेतिक भाड़ा दरों को निर्धारित करने के अतिरिक्त सात पदार्थों के व्यापार के संबंध में भारतीय पत्तनों पर लाये और वहां से ले जाये जाने वाले खाल पर से अतिरिक्त भाड़ा हटा दिया है । मैं नौवहन समन्वय और भारक संस्था का भी उल्लेख करूंगा जिसे दिल्ली में एक स्थान पर भाड़े और भारक संबंधी कार्य का केन्द्रीय करण करने और विदेशी मुद्रा बचाने के लिये भारतीय नौवहन के नौभार की मात्रा अधिक से अधिक करने पर विचार करने के लिये स्थापित किया गया था । १९६० में भारतीय नौवहन की आवंटित मात्रा १३ प्रतिशत थी, जो १९६१-६२ में ४० प्रतिशत हो गई । दिल्ली में एक नौवहन एक्सचेंज की स्थापना की गई है, जिसमें बालिक एक्सचेंज बोकर, भारतीय जहाजों के मालिक और हितवाद विभागों के प्रतिनिधि हैं । पी०एल० ४८० खाद्यान्नों के अतिरिक्त भारक संबंधी सारा कार्य दिल्ली में किया जा रहा है । मेरा विचार है कि यह सफलता कर्म नहीं है । इसके अतिरिक्त सरकारी खाल पर १५ प्रतिशत छूट दी गई है, इससे भाड़े पर ५० लाख रुपये प्रतिवर्ष की बचत होती है ।

अब मैं श्री मूर्ति द्वारा उठाये गये प्रश्न, हिन्दुस्तान शिपयार्ड लि० के संबंध में बोलूंगा । किन्तु मैं उन्हें आश्वासन देता हूं कि कर्मचारियों के हितों की पूरी तरह रक्षा की जायेगी और उन्हें किसी भी प्रकार नुकसान नहीं होने दिया जायेगा । यदि कोई यह समझता है कि इसके साथ उचित व्यवहार नहीं किया गया तो उसकी इस भावना को दूर करने का प्रयास किया जायेगा नौकरी से निकाले जाने के संबंध में उन्होंने जो बातें कहीं वह सच नहीं हैं । गत ४ वर्षों में किसी भी तकनीकी कर्मचारी को नहीं निकाला गया । केवल एक कर्मचारी को सामान्य अनुशासनिक कार्यवाही के बाद निकाला गया है । यह सच है कि गत ४ वर्षों में ६१ तकनीकी अधिकारियों में से १५ ने त्याग पत्र दे दिया है । किन्तु तकनीकी कर्मचारियों को बाहर अधिक वेतन मिलता है हम उन्हें उतना वेतन नहीं दे सकते । इन वर्षों में १ अधिकारी और ४४० कर्मचारियों में से १३ कर्मचारी भी छोड़ कर चले गये हैं ।

कुछ सदस्यों ने यह भी कहा था कि बंधी लागत बढ़ रही है । हिन्दुस्तान शिपयार्ड के अंतिम प्रतिवेदन के पृष्ठ १८ पर दिये हुये निष्पादन ग्राफ को देखने से प्रतीत होता है कि जहाज निर्माण और मरम्मत के कार्य के मूल्य में वृद्धि और प्रति टन जन-घंटे की तुलना में १९५८-५९ के बाद बंधी लागत वास्तव में कम हो गई है । १९५८-५९ में इस मद पर सबसे अधिक व्यय किया गया था । दूसरे तथ्यों और आंकड़ों से भी यह सिद्ध किया जा सकता है कि शिपयार्ड के कार्य में, जहां तक उत्पाद के मूल्य का और सामग्री और श्रम के अनुपात का संबंध है, और जहां तक विभिन्न निर्मित जहाजों पर लगाये गये जन दिनों के संबंध में सुधार किया जा सकता है काफी सुधार हुआ है । एक जहाज के निर्माण के लिये लगाये गये जन दिन बी० ली० १४५ के संबंध में ३,५६,२५० से कम होकर ३,१८,७५० हो गये हैं । दूसरे जहाजों के संबंध में ३,१६,९५४ से कम होकर ३,००,१७९ हो गये हैं । सामग्री-श्रम अनुपात में भी वृद्धि हुई है । १९६०-६१ में यह ७.६०:१ था और १९६२-६३ में यह ७.६६:१ हो गया । यह उल्लेखनीय सफलता है । यह कहना ठीक नहीं कि शिपयार्ड ने सारी समस्याओं को सुलझा लिया

[श्री राज बहादुर]

है। सबसे बड़ी समस्या तो यह है कि काम में आने वाले सारे सामान और उपकरणों की व्यवस्था देश में ही हो जाय। इस संबंध में भी प्रगति हुई है। जनवरी १९६२ से ३० सितम्बर १९६२ तक की अवधि में प्रति जहाज ७.१५ लाख रुपये का नया बनाया हुआ देशी सामान लगाया गया। १९६०-६१ में खरीदी हुई सामग्री का २५ प्रतिशत देशी था जब कि १९६१-६२ में यह ३६.४ प्रतिशत हो गया।

श्री त्रिवेदी ने कल जो कुछ कहा था उसके संदर्भ में मैं भारत की शिपिंग कार्पोरेशन के संबंध में भी कुछ कहूंगा, जिसने उल्लेखनीय कार्य किया है। पता नहीं उन्होंने किस आधार पर कहा था कि सार्वजनिक क्षेत्र में प्रगति नहीं हो रही। मैं नहीं समझता कि यह सच है।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त (कलकत्ता दक्षिण-पश्चिम) : शिपिंग कार्पोरेशन का कुल टन भार कितना है ?

†श्री राज बहादुर : यह १९६० में १०,६२,६३ जी० आर० टी० था और ३१-३-६३ को यह बढ़ कर २०,१८,६६ हो गया। यह वृद्धि लगभग १०० प्रतिशत है।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : कुल टन भार से इसकी प्रतिशतता क्या है ?

†श्री राज बहादुर : इस कार्पोरेशन का कुल टन भार २,००,००० जी० आर० टी० है। और हमारा नौहन का कुल टन भार १० लाख जी० आर० टी० से अधिक है। इस प्रकार यह २० प्रतिशत अथवा लगभग १९ प्रतिशत होता है। इस कार्पोरेशन का टन-भार बढ़ाने का विचार है। इस कार्पोरेशन के जहाजों द्वारा १९५९-६० में ३,८२,६२५ टन माल ढोया गया जब कि १९६२-६३ में यह ११,५५,६४२ टन था। इस अवधि में इसकी कुल आय ३.९१ करोड़ से बढ़ कर ९.६० करोड़ रुपये हो गई। यह वृद्धि २४० से २५० प्रतिशत थी। १९५९-६० में ०.३३ लाख की हानि थी जब कि १९६१-६२ में १०७.०० लाख रुपये का लाभ हुआ। हमें आशा है कि १९६२-६३ में भी इसी प्रकार लाभ होगा। कार्पोरेशन भारत-अमरीका के बीच में जहाज चलाने का विचार भी कर रही है जो कि वह संभवतः नये जहाज प्राप्त करने के बाद, जिसके लिये वह प्रयत्न कर रही है, आरम्भ कर देगी।

अब मैं बड़े बन्दरगाहों के सम्बंध में बोलूंगा। इस वर्ष, पिछले वर्ष के समान हुगली नदी और कलकत्ता बन्दरगाह में कीचड़ निकालने के विषय में जो उल्लेख किया गया है वह ठीक ही था। गत वर्ष हमने कीचड़ निकालने के लिए दो अन्य जहाज एक नया बकेट ड्रजर 'अजय' और एक नया 'सक्शन ड्रजर' चुर्नी खरीद लिये थे। अब इस बन्दरगाह में ८ 'बकेट ड्रजर' ६ बड़े 'सक्शन ड्रजर' एक 'ग्रेब ड्रजर' और एक 'होपर ड्रजर' है। एक 'एस्टूरियन ड्रजर' के लिये क्रयदेश दे दिया गया है और एक और का उपबंध तृतीय योजना में किया गया है। नदी प्रशिक्षण कार्य चालू कर दिये गये हैं और फरक्का बांध के निर्माण के बाद जो कठिनाइयाँ आज हैं, वह नहीं रहेंगी।

हल्दिया बन्दरगाह के संबंध में योजना तैयार कर ली गई है। व्यौरेबार जिाडइन और ड्राइंग और दूसरे कागज-पत्र तैयार किये जा रहे हैं। नींव के लिये जमीन खोदने के कार्य में प्रगति हो रही है। १९६३ के अन्त तक भूमि अर्जन का कार्य समाप्त हो जायेगा। रेलवे ने भी रेल बिछाने के लिये अपना

†मूल अंग्रेजी में

सर्वेक्षण पूर्ण कर लिया है और भूमि-अर्जन के लिये विस्तृत योजना तैयार की जा रही है। यह सब बातें देखते हुये हम आशा करते हैं कि इस परियोजना के कार्य में तेजी से प्रगति होगी।

कल भूमि अर्जन से विस्थापित व्यक्तियों को प्रतिकर दिये जाने के सम्बन्ध में प्रश्न उठाया गया था। केन्द्रीय सरकार ने प्रतिकर के भुगतान और पुनर्वास के लिये २ करोड़ रुपये मंजूर किये हैं। यह क्षेत्र, जहां तक मुझे याद है, ६.७३ वर्ग मील है। यह राशि काफी है। कलपुनर्वास का प्रश्न भी उठाया था। इस प्रश्न का राज्य सरकारों से संबंध है और मुझे विश्वास है कि वह इस समस्या पर विचार कर रहे हैं। वस्तुतः उन्होंने इनके पुनर्वास के संबंध में योजना तैयार कर ली है और हम उन्हें इस विषय में यथा संभव सहयोग देंगे।

कल श्री मुथिया ने ट्यूटीकोरन बंदरगाह के कार्य में सुस्ती के सम्बन्ध में शिकायत की थी। यह ठीक नहीं है। हमने मार्च १९६२ में एक क्षेत्र विभाग स्थापित कर दिया था। परियोजना का प्रतिवेदन और योजना का परीक्षात्मक प्रारूप तैयार किया जा चुका है और एक तकनीकी मंत्रणा समिति इसका परिनिरीक्षण कर रही है। भूमि अर्जन और कर्मचारियों के लिये निवास स्थानों के निर्माण का कार्य शीघ्र आरम्भ कर दिया जायेगा। भूमि सर्वेक्षण पूर्ण हो चुका है। माननीय सदस्य ने कहा था कि शीघ्र ही एक मुख्य इंजीनियर की नियुक्ति की जाये। पहले ही ऐसा किया जा चुका है। खानों के लिये रेलवे साईडिंग का कार्य भी परियोजना में सम्मिलित है। मुझे आशा है कि इसे भी आरम्भ कर दिया जायेगा।

जहां तक मंगलौर बंदरगाह का संबंध है इसके लिये स्थान के चुनाव में कुछ कठिनाई हुई थी। विशेषज्ञों ने इस समस्या का अध्ययन कर के यह निश्चय किया है कि गुरपुर नदी के उत्तर का स्थान इसके लिये उचित रहेगा। नये स्थान पर जमीन में सुराख करने का और सर्वेक्षण का कार्य आरम्भ हो गया है और योजना का प्रारूप तैयार कर लिया गया है। परियोजना प्रतिवेदन भी तैयार कर लिया गया है। योजना का प्रारूप और परियोजना प्रतिवेदन दोनों का तकनीकी मंत्रणा समिति द्वारा अध्ययन किया जा रहा है। मंगलौर बंदरगाह के लिये भी एक मुख्य इंजीनियर नियुक्त कर दिया गया है।

जिन लोगों ने कांडला बंदरगाह के निर्माण का कार्य किया था उनके लिये रोजगार देने की समस्या के विषय में हमें काफी चिन्ता है। इस संबंध में वहां एक निःशुल्क व्यापार क्षेत्र का निर्माण करने की योजना का सरकार ने अनुमोदन कर दिया है। एक निर्णय दे लिया गया है। बंदरगाह के ६ मील उत्तर में गांधी धाम नगर से लगभग तीन मील की दूरी पर एक स्थान का चुनाव कर लिया गया है। ७०० एकड़ भूमि का अर्जन कर लिया गया है, इसमें लगभग २०० टुकड़े निकाले जायेंगे। उद्योगों का चुनाव अन्तर्विभागीय समिति द्वारा किया जायेगा, जिससे वर्तमान उद्योगों के साथ अनुचित प्रतिस्पर्धा को रोका जा सके। केन्द्रीय नीति समिति और स्थानीय मंत्रणा समिति के बनाये जाने के प्रस्ताव भी विचाराधीन हैं।

मर्मागाओ बंदरगाह के संबंध में बोलना भी मैं अपना कर्तव्य समझता हूं। हमने अपने विकास मंत्रणा दाता से इस बंदरगाह के विकास की समस्या का अध्ययन करने के लिये कहा था। उसने एक परीक्षात्मक योजना तैयार कर ली है और हमने योजना आयोग से विकास के कुछ आवश्यक कार्यों के लिये जो विचाराधीन हैं, २४.७१ करोड़ रुपये का उपबन्ध करने की प्रार्थना की है। गोआ में यातायात में काफी वृद्धि हुई है। १९५२ से १९६२ के बीच यातायात लगभग छः गुना, १३ लाख टन से बढ़ कर ६७ लाख टन हो गया है।

[श्री राज बहादुर]

छोटे बंदारगाहों का भी उल्लेख किया गया था। वहां अपेक्षाकृत, काफी अच्छा कार्य हो रहा है, इस वर्ष गत वर्ष की तुलना में वहां यातायात में वृद्धि हुई है। अब यह लगभग ७५ लाख टन है। हमने ६ सर्वेक्षण जहाज भी प्राप्त किये हैं और उन्होंने कार्य करना आरम्भ कर दिया है। ट्यूटीकोरन, मंगलौर और दादरी बंदरगाहों में उस यूनिट ने सर्वेक्षण पूर्ण कर लिया है।

मैं पांडिचेरी का भी उल्लेख करूंगा। इस वर्ष हमने वहां स्तंभ बना लिया है और अब वह नौवहन के उपयोग में आ रहा है।

सेतु समुद्रम परियोजना के संबंध में जमीन में सुराख किये जाने के कार्य में काफी प्रगति हुई है। यह कार्य राज्य सरकार ने किया है। भूमि का सर्वेक्षण नौसेना की जल-सर्वेक्षण शाखा ने किया है और मुझे आशा है कि इसका निष्कर्ष मिलने के तुरन्त पश्चात् मद्रास सरकार अपेक्षित योजनायें तैयार कर लेगी और फिर हम इस परियोजना पर विचार करने और इसके अनुमोदन आदि के कार्य को हाथ में ले सकेंगे।

कुछ सदस्यों ने पर्यटन के संबंध में भी उल्लेख किया था। आने वाले पर्यटकों की संख्या में कमी होने के विषय में चिन्ता व्यक्त की गयी थी। मैं स्वीकार करता हूं कि पर्यटन यातायात में कमी हुई है किन्तु यह पूर्णरूप से आपातकाल के कारण नहीं थी। यह कुछ अन्तर्भूत रुकावटों के कारण नहीं। वह रुकावटें परिवहन की कमी, आवास की कमी, मनोरंजन का अभाव और कुछ दूसरी असुविधायें हैं, जो पर्यटकों के सामने आईं। हम इन कमियों को दूर करने का यथासम्भव प्रयत्न कर रहे हैं। किन्तु इसके अलावा पर्यटन उद्योग में कुछ और राष्ट्र भी प्रतिस्पर्धा कर रहे हैं। वह जापान, हांगकांग, थाईलैंड केलेफोर्निया आदि हैं जो अपने पर्यटक उद्योग की वृद्धि और उसके विकास के लिये जोरदार प्रयत्न कर रहे हैं। अब हमें उनके साथ प्रतिस्पर्धा करनी है। मैं समझता हूं कि जिस समिति की हमने नियुक्ति की है वह हमें परामर्श देकर इस संबंध में हमारी सहायता करेगी, क्योंकि पर्यटन में वृद्धि तो हो ही रही है। प्रशांत महासागर के प्रदेश में १९६१ के बाद पर्यटकों की संख्या में १३ से १५ प्रतिशत तक वृद्धि हुई है। जापान का पर्यटक यातायात १३ प्रतिशत और तैवान का ३० प्रतिशत बढ़ गया है। दूसरे देशों में यह इसी काल में १० से १५ प्रतिशत बढ़ गया है। सब से अधिक वृद्धि इटली में हुई है, जहां पर्यटकों की संख्या २.१ करोड़ तक पहुंच गई है। तेज और सुविधापूर्वक यात्रा करने के इस युग में पर्यटन उद्योग की क्षमता बहुत अधिक है और हमें इस में पीछे नहीं रहना चाहिये।

इस सम्बन्ध में मैं होटल वर्गीकरण समिति का भी उल्लेख करूंगा। यह गत वर्ष से काम कर रही है और हमें आशा है कि जून के अन्त तक यह समिति अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर देगी। मैं एक बात के लिये सावधान रहने के लिये कहूंगा। हमेशा, यहां और बाहर, हम हवाई जहाजों की कमी अर्थात् वायु-सेवा की क्षमता में कमी, होटलों की कमी, और दूसरी बातों के सम्बन्ध में शिकायतें करते रहते हैं। यह बातें बाहर भी पहुंचती हैं। इस से अनावश्यक रूप से यहां आने की इच्छा करने वाले पर्यटकों के मन में यह आशंका उत्पन्न हो जाती है कि यदि वह यहां आये तो उन्हें होटल इत्यादि में स्थान नहीं मिलेगा।

हम इन बातों पर ध्यान नहीं देते कि यहां होटलों में हजारों पर्यटकों के लिये भोजन इत्यादि की व्यवस्था की जा रही है और एअर लाइन्स और एअर इंडिया पर्यटकों की आवश्यकताओं को

पूरा करने के लिये बहुत अच्छा कार्य कर रही है, उन्होंने उन को भाड़े पर देने के लिये हवाई जहाज सुरक्षित रखे हुए हैं, और हमारे होटलों में भी काफी वृद्धि की जा रही है। इन बातों पर भी महत्व दिया जाना चाहिये और यहां आने की इच्छा करने वाले पर्यटकों तक यह बातें पहुंचा दी जानी चाहियें।

मैं समझता हूं मैंने निश्चित समय में ही सब कुछ कह दिया है।

†श्री वासुदेवन् नायर : दूसरे शिपयार्ड के सम्बन्ध में क्या हुआ ?

†श्री राज बहादुर : इस के सम्बन्ध में अन्तिम स्थिति यह है कि १५ अप्रैल तक हमें जापानी विशेषज्ञों से प्रतिवेदन प्राप्त हो जायेगा। और प्रतिवेदन के आते ही वहां से कोई विशेषज्ञ हमें आवश्यक बातें समझाने के लिये यहां आयेगा और फिर हम इस विषय में आगे चर्चा और विचार कर सकेंगे।

†श्री वासुदेवन् नायर : क्या वह बन्दरगाह के विषय में सहमत हो चुके हैं ?

†श्री राज बहादुर : वह प्रतिवेदन प्राप्त होने के और उनकी बात सुनने के बाद ही कहा जा सकता है। उन्होंने यहां आकर अध्ययन किया और चले गये। उन्होंने अपने अध्ययन को एकत्रित करके कुछ निष्कर्ष निकाले होंगे। जब तक प्रतिवेदन न आ जाये और उन से आगे पत्र-व्यवहार न किया जावे तब तक मेरे लिये किसी भी प्रकार की बात कहना उचित नहीं।

मैं आभारी हूं कि मेरी बात शान्ति से सुनी गई।

†श्री जोकीम आल्वा (कनारा) : क्या आप आयात और निर्यात के लिये विदेशी जहाजों को अधिक भाड़े पर लेते हैं अथवा किसी भी उपलब्ध भारतीय जहाज को इस कार्य के लिये लेते हैं ?

†श्री राज बहादुर : इस विषय का उल्लेख मैं पहले ही कर चुका हूं। नौवहन समन्वय और भाटक के सम्बन्ध में बोलते हुए मैं ने कहा था कि हम ने यह सुनिश्चित करने के लिये पग उठाये हैं कि सरकारी माल के लिये जहां तक संभव हो हमारे ही नौवहन समवायों के जहाजों का उपयोग किया जाता है। दूसरे माल के सम्बन्ध में यह बात जहाज के मालिक की इच्छा पर ही निर्भर करती है। यह बहुत सी बातों पर, जिन में भाड़ा-दरें भी सम्मिलित हैं, निर्भर करता है। जहां तक कॉन्फ्रेन्स लाइन्स का संबंध है भाड़े की दरें इस के अपने निश्चय पर ही निर्भर हैं। अनिर्धारित मार्ग पर चलने वाले जहाजों के सम्बन्ध में यह दरें बाजार की परिस्थिति पर निर्भर करती हैं। यह कहना कि भारतीय जहाजों अथवा दूसरे जहाजों की दरें अच्छी हैं, ठीक नहीं है।

†श्री जोकीम आल्वा : श्रीमान् जी डाक, तार और टेलीफोन के कार्य में विलम्ब के बारे में बहुत सी बातें सुनने में आती हैं। मेरा निजी अनुभव भी ऐसा ही है। हमें चाहिये कि टेलीफोन की व्यवस्था में सुधार करें जिससे गलत 'काल' आना बन्द हो जाये। टेलीफोन व्यवस्था में गड़बड़ी है। मैं मंत्री महोदय से कुछ नहीं कहना चाहता किन्तु विभाग के कर्मचारियों को चाहिये कि कार्य को सुचारू रूप से करें।

तार के संबंध में भी ऐसा ही होता है। निधन संबंधी तारों को प्राथमिकता दी जानी चाहिये। तार देने वालों को भी अपने उत्तरदायित्व का ज्ञान होना चाहिये। संसद सदस्यों के पत्र भी दूसरे

[जोकीम आलवा]

न्यक्तियों को दे दिये जाते हैं। मेरा सुझाव है कि इस काम के लिये मैट्रिक पास लड़के रखे जायें और उन्हें उचित वेतन और कपड़े दिये जायें। मैं चाहता था कि गृह मंत्री यहां उपस्थित होते।

इन लोगों को बर्शीश दिया जाना बन्द कर देना चाहिये।

†श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : आप बर्शीश देते ही क्यों हैं ?

†श्री जोकीम आलवा : कृपया हस्तक्षेप न करें।

†उपाध्यक्ष महोदय : हम गृह-कार्य मंत्रालय की मांगों पर चर्चा नहीं कर रहे।

†श्री जोकीम आलवा : यदि कोई उन्हें बर्शीश नहीं देता तो उनकी गृहणियां दे देती हैं, क्योंकि वह नहीं चाहती कि उनके पत्र इत्यादि फेंके दिये जायें।

यदि हमारी संचार व्यवस्था में विघ्न पड़ता है तो राज्य की सुरक्षा खतरे में पड़ जाती है। मुझे स्मरण है जब बम्बई में हड़ताल हुई थी तो डाक संबंधी व्यवस्था अस्त-व्यस्त हो गई थी। हड़ताल के दिनों में काम चलाने के लिये कोई उचित योजना नहीं बनाई गई थी और टनों पत्र बिखरे पड़े थे। ऐसी स्थिति का सामना करने के लिये हमें योजनाबद्ध तरीके से काम करना चाहिये।

अमरीका में डाक, तार और टेलीफोन सेवायें अत्यन्त कुशलता से काम करती हैं। अतः उनका अनुसरण किया जाना चाहिये।

अब मैं उड्डयन का चर्चा करूँगा। मैं समझता हूँ कि अब समय आ गया है जबकि भारतीय एयरलाइन्स और एयर इंडिया को मिला देना चाहिये ताकि अधिक अच्छे कर्मचारी और सेवायें उपलब्ध हो सकें। पैन अमरीकन और ट्रांसवर्ल्ड एयरलाइन्स ने मिल कर विश्व में दूसरा स्थान प्राप्त कर लिया है। अन्य बहुत सी एयरलाइन्स भी मिल रही हैं। और अब अटलांटिक के लिये दौड़ लग रही है। इस दौड़ में हमारा कौनसा स्थान है? अतः मैं समझता हूँ कि इन दोनों को अवश्य ही मिला दिया जाना चाहिये।

श्री जे० आर० डी० टाटा ने स्वयं कराची से बम्बई तक उड़ान की। मैं चाहता हूँ कि वायु सेना के बड़े बड़े अधिकारी भी उन्हीं के पद-चिन्हों पर चलते हुये स्वयं वायुयान चलायें। मैं समझता हूँ कि यदि भारतीय एयरलाइन्स और एयर इंडिया को मिला दिया जाय तो आक्रमण का सामना हम अधिक अच्छी प्रकार कर सकते हैं।

हम यह देखते हैं कि भारतीय असैनिक सेवा के लोगों को बड़े बड़े पदों पर नियुक्त करने की प्रथा सी हो गई है जो अधिक प्रशंसाजनक नहीं है। भारतीय एयरलाइन्स के आई० सी० एस० सभापति एक आई० सी० एस० को महाप्रबन्धक बना रहे हैं जबकि उपमहा प्रबन्धक मौजूद हैं। होना यह चाहिये कि जिन लोगों को अनुभव है, जिन्हें प्रशिक्षण प्राप्त है उन्हें ऐसे पदों पर नियुक्त किया जाय। केवल आई० सी० एस० होना ही पर्याप्त नहीं होना चाहिये।

बम्बई में हवाई अड्डे में आग लगने से लगभग ५० लाख की क्षति हुई। हो सकता है कल को पालम पर भी ऐसी ही दुर्घटना हो जाय। परन्तु ऐसी दुर्घटनाओं की रोकथा के लिये उचित पग उठाने में अत्यधिक ढील की जा रही है। हम देखते हैं कि लन्दन में हवाई अड्डे बढ़ रहे हैं और वह अधिक अच्छी प्रकार के बन रहे हैं। परन्तु हम देखते हैं कि बम्बई, दिल्ली और अन्य स्थानों पर हवाई

†मूल अंग्रेजी में

अड्डों में आग से बचाव का सामान अन्तर्राष्ट्रीय स्तर का नहीं है। इस बात की अत्यन्त आवश्यकता है कि आग रोकने संबंधी सामान और व्यवस्था आदि में उचित सुधार लाने चाहियें।

विशेषकर बम्बई के हवाई अड्डे पर उचित सुविधाओं का बिलकुल अभाव है। आस्ट्रेलिया के श्री जान स्ट्रीड ने भी इस बारे में टाइम्स आफ इंडिया (बम्बई) में सँकेत किया था। विदेशों में एयर इंडिया के सँकेत बोर्डों को देख कर मुझे अत्यन्त खेद हुआ। आवश्यकता इस बात की है कि इस बारे में तुरन्त कार्यवाही की जाय।

दुर्वटनाओं के बारे में औपचारिक कार्यवाहियां अविलम्ब की जाती हैं। जांच होती है; प्रतिवेदन दिया जाता है। परन्तु खेद की बात है कि न तो उस प्रतिवेदन को कोई पढ़ता है और न उस का समुचित परिणाम ही निकलता है। इसका एक यह भी कारण है कि जांच विभागीय अधिकारियों द्वारा की जाती है जो अधिकारी कि स्वयं इस मामले में उत्तरदायी होते हैं। वास्तव में यह जांच किसी अन्य मंत्रालय द्वारा की जानी चाहिये। मुझे आशा है कि इस तरह की जांचों की व्यवस्था में सुधार लाये जायेंगे।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : परिवहन संबंधी गतिविधियों में सभी क्षेत्रों में विस्तार हो रहा है और यह सन्तोषजनक बात है।

संयुक्त स्टीमर समवाय बँगाल और आसाम के बीच में परिवहन में काफी महत्व रखता है। इस समवाय का लगभग एकाधिपत्य था। अभी कुछ समय पूर्व इस समवाय के नाविक गणों ने हड़ताल की थी जिस पर सभा में काफी चर्चा हुई। परन्तु अभी अभी एक नई बात का पता चला है कि इस संयुक्त स्टीमर समवाय के एक समवाय ने कार्य समाप्त कर दिया है। इसके लिये यह तर्क दिया गया है कि उस समवाय को बहुत घाटा उठाना पड़ा। प्रतिवेदन में इसका वर्णन नहीं मिलता हालांकि सरकार द्वारा इस संयुक्त समवाय को २ करोड़ रुपया ऋण के रूप में दिया गया था। मैं इस बात की सूचना चाहूँगा कि क्या सरकार को कुछ समय पूर्व इस समवाय के कार्य समाप्त करने संबंधी स्थिति का ज्ञान था अथवा नहीं। करोड़ों रुपया इस संयुक्त समवाय को ऋण के रूप में दिया गया था ताकि यह अपने कार्यों में सब प्रकार के सुधार ला सके तो क्या सरकार ने इस समवाय की उधारपात्रता सुनिश्चित की थी? मैं अनुरोध करता हूँ कि इस बारे में पूरी जानकारी उपलब्ध की जाय।

स्वयं मंत्री महोदय ने आश्वासन दिया था कि हड़ताल का असर कर्मचारियों के लिये हानिकारक नहीं होगा और कि इस समवाय के भारतीय कर्मचारियों को क्षति नहीं होने दी जायगी। परन्तु अब स्थिति यह है कि एक समवाय ने कार्य समाप्त कर दिया है और दूसरा भागीदार समवाय भारतीय सेविवर्ग को सूचना दे रहा है कि आवश्यकता से अधिक लोगों को सेवा में नहीं रखा जायगा। सरकार ने हड़ताल का फैसला इसी आधार पर कराया था कि भारतीय सेविवर्ग को हानि नहीं होने दी जायगी। मैं दो बातों के बारे में सरकार से सूचना चाहूँगा; एक तो इस बारे में कि जो धन सरकार ने ऋण के रूप में दिया उसका उपयोग कैसे हुआ; और दूसरी यह कि सेविवर्ग के हितों के संरक्षण के विषय में सरकार अब क्या कदम उठा रही है।

नौवहन के बारे में मंत्री महोदय ने घोषणा की कि राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड की सिफारिशों के आधार पर भारतीय नौवहन में विदेशी पूंजी की भागिता के बारे में निश्चय कर लिया है।

श्री राज बहादुर : मैंने कहा था उनके परामर्श से ”।

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : अन्तिम निर्णय कर लिया गया है।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : भारतीय राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड की सिफारिशों से परिव्राणों का एक महत्वपूर्ण स्थान है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या इस बोर्ड की सिफारिशों में जो परिव्राण हैं उन्हें भी समूचे रूप में स्वीकार कर लिया गया है? वह परिव्राण इस प्रकार हैं: कि विदेशी पूँजी की भागिता के बावजूद भी वाणिज्य नौवहन अधिनियम के उपबन्धों में, प्रबन्ध, नियंत्रण, आदि के बारे में, कोई रूप भेद नहीं किये जायेंगे। दूसरा परिव्राण विदेशी नौवहन अधिकारियों की विश्वसनीयता के बारे में, और तीसरा तटीय व्यापार में विदेशी भागिता में वृद्धि न करने के बारे में है। चौथा परिव्राण यह है कि विदेशी भागिता को ट्रैम्प और टैंकर व्यापारों में ही बढ़ाया जायगा और वह इस तरह की उस से भारतीय नौवहन का हित हो। इन के साथ साथ दो परिव्राण और हैं। अब सरकार ने घोषणा की है कि विदेशी पूँजी की भागिता में वृद्धि की जा रही है परन्तु मैं चाहता हूँ कि इन परिव्राणों के बारे में निश्चित उत्तर दिया जाय।

लोक लेखा समिति के प्रतिवेदन का अध्ययन करके, जिन शर्तों पर जयन्ती नौवहन समवाय को २० करोड़ रुपये का ऋण दिया गया है, हमें अत्यधिक असन्तोष हुआ है। जो उत्तर सरकार द्वारा लोक लेखा समिति को दिये गये हैं वह भी सन्तोषजनक नहीं हैं। एक तो सरकार इस बारे में भेदभाव की नीति पर चल रही है। इतनी बड़ी मात्रा में यदि किसी अन्य समवाय को भी ऋण दिया जाता तो अच्छे से अच्छे परिणाम निकल सकते थे। दूसरे, जयन्ती नौवहन समवाय द्वारा प्राप्त किये जाने वाले जहाजों के वर्तमान मूल्यों तक ही सरकार ने इतने बड़े ऋण को सुरक्षित किया है। यदि इस समवाय द्वारा काम ठीक से नहीं किया जाता, तो सरकार को अधिक घाटा उठाना पड़ेगा क्योंकि उन जहाजों की वर्तमान कीमत मूल कीमत से कहीं कम होगी। इसके अतिरिक्त इस समवाय के अमरीका भागीदार की दशा भी इस समय बहुत खराब बताई जाती है। उस की बहुत सी आस्तियां अमरीका सरकार द्वारा जब्त कर ली गई हैं। इस लिय स्थिति और शोचनीय हो चुकी है। मेरा अनुरोध है कि इस बारे में समुचित प्रकाश डाला जाय।

†श्री राज बहादुर : एक स्पष्टीकरण का मामला है। यदि लोक लेखा समिति द्वारा कथित किन्हीं बातों का उत्तर दिया जाता है तो वह यहां नहीं दिया जा सकता बल्कि उसे पहले समिति के पास जाना होता है। इसलिए, समिति के प्रतिवेदन में कोई गई आपत्तियों का उत्तर हम नहीं दे सकते। यह बहुत आकुलकारी स्थिति है। मैं नहीं कह सकता कि इस विषय में क्या किया जाय।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : किन्हीं विशिष्ट बातों का नहीं परन्तु कुछ सामान्य बातों का उत्तर दिया जा सकता है।

†श्री जगजीवन राम : अच्छी बात है। सामान्य उत्तर आप को मिल जायेगा।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : मैं समझता हूँ कि उत्तर देते समय मंत्री महोदय आपात काल में उस मंत्रालय के सभी कर्मचारियों द्वारा किये गये कार्यों के लिए सराहना अवश्य करेंगे। इन कर्मचारियों के कार्यों को देखते हुए मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इन की मांगों और शिकायतों की ओर सहानुभूतिपूर्ण ध्यान देंगे। इन शिकायतों और मांगों का उल्लेख मैं ने अपने कटौती प्रस्तावों में किया है।

इस के साथ ही मैं अनुरोध करूँगा कि पोस्ट-कार्ड का मूल्य न बढ़ाया जाय।

†श्री राज बहादुर : घाटे का क्या होगा ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : लेखा परीक्षा प्रतिवेदन से विदित है कि इस ३, १५ करोड़ रुपये की राशि को किसी और साधन से पूरा किया जा सकता है ।

†श्री जगजीवन राम : मैं तो ऐसा नहीं समझता ।

†श्री इन्द्रजीत गुप्त : यह प्रतिवेदन आप के सामने है । आप फिजूलखर्ची, घाटे, गबन आदि से इतने धन को बचत कर सकते हैं और गरीबों को इस बोझ से बचा सकते हैं । मुझे आशा है आप इस पर सहानुभूतिपूर्वक पुनर्विचार करेंगे ।

श्री रघुनाथ सिंह (वाराणसी) : उपाध्यक्ष महोदय, आप ने मुझे समय दिया, इसे के लिए मैं आप को बहुत धन्यवाद देता हूँ ।

इस मिनिस्ट्री ने १३ लाख टन शिपिंग के टारगेट से ज्यादा प्राप्त किया है, इसलिए वह बहुत धन्यवाद की पात्र है । लेकिन मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि १९४७ में शिपिंग का टारगेट करीब २० लाख टन का था लेकिन सोलह वर्ष के बाद भी हम उस टारगेट तक नहीं पहुंच पाए हैं । माननीय सदस्य, श्री इन्द्रजीत गुप्त ने कहा कि बहुत ज्यादा लोन दिया जाता है । मैं उन को बताना चाहता हूँ कि एक समय ऐसा था, जबकि सरकार शिपिंग की उन्नति के लिए लोन देना चाहती थी और लोन लेने वाला कोई नहीं था । जब शिपिंग प्राइवेट सैक्टर में है और प्राइवेट सैक्टर ने सोलह बरस के बाद भी १९४७ के २० लाख टन के टारगेट को पूरा नहीं किया, तो यह स्वाभाविक था कि सरकार भी इस व्यापार में आती । सरकार इस व्यापार में आई और काफी उन्नति हुई है ।

चालीस परसेंट पार्टिसिपेशन का जो घोषणा आज हुई है, उस का हम स्वागत करते हैं । सारा शिपिंग वर्ल्ड इस का स्वागत करेगा, क्योंकि अगर हम चाहें कि बिना पार्टिसिपेशन के शिपिंग की उन्नति हो, तो वह सम्भव नहीं है ।

शिपिंग के सम्बन्ध में हम को यह याद रखना चाहिए कि चीन के युद्ध के पश्चात् जापान और पाकिस्तान में शिपिंग का एक समझौता हुआ है और नेपाल तथा पाकिस्तान में भी एक समझौता हुआ है, जिस के परिणामस्वरूप जो माल पहले कलकत्ता पोर्ट से उतर कर नेपाल जाता था, अब वह शायद चटगांव पोर्ट पर उतरेगा और वहां से नेपाल जायगा । पाकिस्तान और जापान का जो सम्बन्ध है, सम्भव है कि चाइना भी उस में सम्मिलित हो जाये । इस प्रकार हम को भारतीय महासमुद्र में एक बड़े संघर्ष का सामना करना होगा । इस दृष्टि से भी यह आवश्यक है कि शिपिंग की उन्नति जितनी शीघ्र हो, उतना ही अच्छा है ।

रत्नागिरि और बम्बई के बीच में जो रैसंजर सर्विस है, करीब छः या सात लाख हमारे श्रमिक भाई रोज रत्नागिरि से काम करने के लिए बम्बई आते हैं और इस सर्विस का उपयोग करते हैं । वहां पर अभी तक शायद एक शिपिंग कम्पनी काम करती थी । अब सरकार ने विचार किया है कि एक दूसरी शिपिंग कम्पनी को भी, जो शायद गोआ की है, ठेका दिया जाये । मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि ये छः सात लाख श्रमिक, जो रोज काम करने के लिए रत्नागिरि से बम्बई आते हैं, बहुत कम तन्हावाह पाते हैं और इसलिए ऐसा उपाय करना चाहिए कि उन को जो भाड़ा देना पड़ता है, वह कम हो । अगर ये दोनों कम्पनियां ठीक तरह से काम न करें, तो सरकार का कर्त्तव्य है कि वह इस स्थिति पर विचार करे और ऐसा बन्दोबस्त करे कि इन छः सात लाख आदमियों को सस्ते भाड़े पर बम्बई आने की सुविधा प्राप्त हो ।

[श्री रघुनाथ सिंह]

माननीय सदस्य, श्री इन्द्रजित गुप्त, ने फ़ारेन सीमैन का सवाल उठाया । एक बात मैं उन से सहमत हूँ कि चीन के साथ युद्ध के समय आसाम में जो स्ट्राइक हुई थी, उस से हमें शिक्षा लेनी चाहिए । हम को ऐसा रूल बनाना चाहिए कि हम अपने शिपिंग कम्पनियों में केवल उन्हीं लोगों को रखें, जोकि हिन्दुस्तान के नागरिक हों । अगर हम उन लोगों को अपने यहां रखते हैं, जोकि हिन्दुस्तान के नागरिक नहीं हैं और किसां दूसरे देश के नागरिक हैं, तो आसाम में जो कुछ हुआ, अगर किसी और देश के साथ हमारा युद्ध आरम्भ हो गया, उस को पुनरावृद्धि हो सकती है ।

शिपिंग बोर्ड के बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि जो लोग शिपिंग बोर्ड के मेम्बर हैं—कम से कम तीन सज्जन यहां पर मौजूद हैं—वे जानते हैं कि शिपिंग बोर्ड को कोई अधिकार प्राप्त नहीं है । हम साल में दो-तीन बार मिलते हैं, एक घंटे के लिए बैठते हैं, विचार-विनिमय होता है और उस के बाद उठ जाते हैं । अगर शिपिंग बोर्ड को रखना है, तो उस को अधिकार दिये जाय, ताकि उसे की कुछ उपयोगिता हो, नहीं तो उस को तोड़ देना चाहिये । उस को सिर्फ़ एसेसज़ की तरह रखने की कोई आवश्यकता नहीं है ।

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : उस को एडवाइज़री कैपैसिटी है ।

श्री रघुनाथ सिंह : माननीय सदस्य, श्री तिरुमल राव, ने विशाखापत्तनम् शिपयार्ड का जिक्र किया है, जिस को हिन्दुस्तान शिपयार्ड कहते हैं । जापान की एक टीम आई थी और शायद उस ने इस बारे में अपनी राय दी है । जहां तक मुझे मालूम है, उस रिपोर्ट में कहा गया है कि अगर हिन्दुस्तान शिपयार्ड की तरक्की की जाये तो जितने जहाज़ आज बनते हैं, उस से तीन गुना जहाज़ एक साल में तैयार हो सकते हैं । मेरा अनुरोध है कि जापान की रिपोर्ट के अनुसार हिन्दुस्तान शिपयार्ड का फिर से इन्तज़ाम किया जाये, ताकि हम वहां पर कम से कम तीन गुना जहाज़ बना सकें ।

कोचीन में बनाए जाने वाले सैकंड शिपयार्ड की बात बहुत दिनों से इस सदन में उठाई जाती रही है, लेकिन अभी कोई ठोस कदम उसे तरफ़ नहीं उठाया गया है, सिवाये इस के कि जमीन ली गई है । फ़ारेन कोलैबोरेशन के सम्बन्ध में बात-चीत चल रही है । मेरा निवेदन है कि इस सम्बन्ध में शीघ्रता करनी चाहिये, क्योंकि जो समय आ रहा है, वह बहुत भयंकर है और सम्भव है कि फ़ारेन एक्सचेंज के अभाव में हम को बाहर से जहाज़ प्राप्त न हो सकें । इसलिए हम को हिन्दुस्तान में ही जहाज़ बनाने का प्रबन्ध करना चाहिये ।

माननीय सदस्य, श्री पी० के० देव, ने आपरेशन चार्जिज़ का जिक्र किया । मैं उन को बताना चाहता हूँ कि हिन्दुस्तान की शिपिंग कम्पनीज़ के आपरेशन चार्जिज़ दुनिया में सब से कम हैं, क्योंकि हम अपने मजदूरों और काम करने वालों को उतनी तन्कवाह नहीं देते हैं, जितनी कि फ़ारेन शिपिंग कम्पनीज़ देती हैं । इसलिए इस बारे में उन की एलिगेशन ठीक नहीं है ।

जो लोग हज़ की यात्रा के लिये जाते हैं, करीब तीन महीने पहले उन की बुकिंग होती है और करीब एक महीना पहले उन को वहां पर उतार दिया जाता है, जबकि उन को फ़ारेन एक्सचेंज केवल एक हज़ार रुपये दे दी जाती है । ऐसा प्रबन्ध किया जाना चाहिए कि उन लोगों को इतने दिन पहले न जाना पड़े, क्योंकि सिर्फ़ एक हज़ार रुपये से उन का काम नहीं चल सकता है । इस सम्बन्ध में बहुत शिकायत आ रही है । सरकार को और जहाज़ों को चार्टर करना चाहिए, ताकि हज़ के यात्री ठीक समय पर वहां जा सकें ।

†मूल अंग्रेजी में

जहां तक शिपिंग का सम्बन्ध है, यह हमारा सैकिंड लाइन आफ डिफेंस है। आप देखें कि हमारे पास जहाज कितने हैं। बारह लाख टन के जहाज इस वक्त हमारे पास हैं और दो बरस के बाद शायद चौहदह लाख टन के जहाज हमारे पास हो सकते हैं। आप जानते ही हैं कि जहाजों की क्या उपयोगिता है। भारतवर्ष के लिए तो उन की उपयोगिता और भी अधिक है क्योंकि विदेशों से सिर्फ समुद्र मार्ग से हमारा सम्बन्ध जुड़ा हुआ है, जन से समुद्री जहाज से हमारा सम्बन्ध शेष रह गया है। अगर हम जहाजों की तरक्की नहीं करेंगे तो हमारा यह जो कम्युनिकेशन है, यह एक दम बन्द हो जायगा और विदेशों से अगर हम किस प्रकार का सहायता युद्ध के समय लेना चाहेंगे तो वह सहायता भी हमें प्राप्त नहीं हो सकेगी। आप देखें कि द्वितीय महायुद्ध के समय करीब दो करोड़ पंद्रह लाख टन के जहाज जर्मनी और जापान ने डबो दिये थे। कहां दो करोड़ पंद्रह लाख टन के जहाज और कहां हमारे बारह लाख टन के जहाज जोकि उसका एक परसेंट भी नहीं होता है। हमारा सम्बन्ध इंग्लैंड और अमरीका के समान दूसरे मुल्कों से सिर्फ जहाजों के द्वारा हो हो सकता है। इस वास्ते वह जो हमारा सैकिंड लाइन आफ डिफेंस है, इस के प्रति हमें जागरूक रहना पड़ेगा। जापान को आप देखें। उस के करीब अस्सी लाख टन के जहाज द्वितीय महायुद्ध में डबो दिये गये थे। जापान के पास मकैटाइल नेवी नहीं रह गयी। तब जापान का कोलैप्स हो गया। इस का कारण सिर्फ यही था कि जापान बाहर से अपने यहां सामान मंगा नहीं सका। यही हालत जर्मनी की भी हुई। जर्मनी के पास जैसा मैंने उत दिन कहा था करीब ११६२ यू बोट्स थीं और उस ने समझ लिया था कि इन यू बोट्स की सहायता से ही वह एलाइड पावरज को जीत लेगा। लेकिन जब ये ११६२ यू बोट्स समाप्त हो गईं तो जर्मनी की क्या अवस्था हो गई, इस को आप देखें, जर्मनी को तब न तो इटली से और न ही किसी और सोर्स से सहायता प्राप्त हो सकी और उस का कोलैप्स हो गया। हमें इस बात से आगाह रहना चाहिये। हमारा भी कहीं यही अवस्था न हो, इस का हमें ध्यान रखना चाहिये। अगर हमारे पास जहाज नहीं होंगे तो दूसरे देशों से संकट के समय हम सहायता प्राप्त नहीं कर सकेंगे। इसलिए शिपिंग की जितनी उन्नति आप कर सकें आप को करना चाहिए।

अब मैं सेतुम् समुद्र स्कीम के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। तूतीकोरिन पोर्ट की तरक्की के लिए आपने काफी धनराशि दी है। लेकिन तूतीकोरिन पोर्ट तब तक सफल नहीं हो सकती जब तक कि सेतु समुद्र स्कीम सफल न हो। सेतुम् समुद्र स्कीम का सफल होना इसलिए भी आवश्यक है कि आजकल जो हमारे जहाज आते हैं वैस्टर्न कोस्ट से ईस्टर्न को या ईस्टर्न कोस्ट से वैस्टर्न कोस्ट को जाते हैं वे सारे सीलो की परिक्रमा करके आते जाते हैं। इनको इस तरह से पांच सौ मील की अधिक परिक्रमा करनी पड़ती है और तब जाकर वे बंगाल की खाड़ी में आते हैं। अगर आप इस पांच सौ मील के रास्ते को तय करने से जहाजों को बचाना चाहते हैं तो उसके लिए यह निहायत आवश्यक है कि सेतु समुद्र स्कीम को पूरा किया जाए। अगर यह स्कीम पूरी हो जाती है तो चाहे कोस्टल शिपिंग हो या ओवरसीज शिपिंग हो, वे आपके सी कोस्ट की लाइन में आ जा सकते हैं। आज जो हालत है उसमें आप सेफ नहीं रह सकते हैं। आप देखें कि अगर वे आफ बंगाल में एक भी आज सब-मैरीन हो तो आपके जितने भी जहाज ईस्ट कोस्ट से वैस्ट कोस्ट और वैस्ट कोस्ट से ईस्ट कोस्ट को आते जाते हैं और सीलों के ट्रिकोमाली के पास तक, सारे के सारे जहाज वह समाप्त कर सकती है क्योंकि आप बिल्कुल ओपन सी में चले जाते हैं। अगर आप देश की रक्षा करना चाहते हैं, अपने कोस्ट की रक्षा करना चाहते हैं तो यह जो पांच सौ मील का डिस्टेंस है, इससे जहाजों को बचाना होगा और इसके लिए यह बहुत आवश्यक है कि सेतु समुद्र स्कीम को सफल बनाया जाए।

मैं कलकत्ता पोर्ट के बारे में एक बात कहना चाहता हूं। उसकी हालत बहुत खराब हो गई है। इसका कारण यह है कि वहां शिपिंग बहुत ज्यादा होती है, बालू इतना ज्यादा होता है, बगर इतना अधिक हो जाती है कि आज जो आठ हजार टन का जहाज है, वह कलकत्ता पोर्ट में आकर चार पांच

## [श्री रघुनाथ सिंह]

हजार टन से ज्यादा सामान लाद नहीं सकता है। कलकत्ता पोर्ट में आपरेशनल चार्ज इतना अधिक हो जाता है। वह आप का कारगो ही लादा जाता है। उसके लिए वहां आकर माल लादना इकोनोमिकल नहीं रह जाता है। इसलिए हिन्दुस्तान की शिपिंग कम्पनियां घाटे में चल रही हैं। उनको इतना कारगो नहीं मिलता है। आपरेशनल व्यय जहां तक बे आफ बंगाल का सम्बन्ध है, इतना ज्यादा हो जाता है कि उनको बहुत फायदा नहीं हो सकता है। इसलिए फरक्का बैरेज की जो स्कीम है, चाहे पाकिस्तान राजी हो या न हो, कलकत्ता पोर्ट का सत्यानाश होने से बचाने के लिए, उसको हमें कामयाब बनाना ही होगा। आपका टोटल इम्पोर्ट एक्सपोर्ट का ४५ परसेंट व्यापार कलकत्ता पोर्ट से होता है। इस बास्ते अगर कलकत्ता पोर्ट समाप्त हो गया तो वैस्ट बंगाल की हालत भी आप समझिये खराब हो जाएगी। वैस्ट बंगाल तब बच नहीं सकेगा और आपके व्यापार को बड़ा धक्का लगेगा। इसलिए मेरा नम्र निवेदन है कि फरक्का बैरेज की स्कीम को आप कामयाब बनायें। इस हाउस में स्टेटमेंट दे देने से कि दो तीन या चार बरस के बाद उसको हाथ में लिया जाएगा, उस पर हाथ लगना चाहिये, लाभ नहीं हो सकता है। आपके इंजीनियर्स वहां जाने चाहियें ताकि वे देख सकें कि आठ दस हजार टन के जहाज पूरा पूरा बोझा लाद कर जायें। इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि कलकत्ता पोर्ट की उन्नति निहायत आवश्यक है और इस ओर आपको तुरन्त ध्यान देना चाहिये।

हमारे माननीय मित्रों ने जयन्ती शिपिंग कम्पनी का जिक्र किया है। इस सम्बन्ध में मैं भी एक बात कहना चाहता हूं। जो फारेन सीमैन है, जो फारेन मास्टर है, उन सब को हटा दिया जाना चाहिये। अगर कल आपका किसी ऐसे देश से युद्ध शुरू हो जाए जो कि मैरीटाइम नेशन है तो जो फारेन मास्टर है या सीमैन है या जो फारेन इंजीनियर है, वे अगर काम करने से इंकार कर दें और कह दें कि हम आपकी सर्विस में काम नहीं करेंगे तो जो अवस्था असम में हुई थी, वही अवस्था हिन्दुस्तान के दूसरे भागों में भी हो सकती है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि जहां तक शिपिंग का सम्बन्ध है, चाहे वह जयन्ती शिपिंग कम्पनी हो या कोई दूसरी हो, आपको यह रूल बना देना चाहिये कि जो परसेनल होंगे वे हिन्दुस्तानी होंगे। अगर आपने यह रूल बना दिया तो आपको इंजीनियर्स की आवश्यकता होगी। हिन्दू यूनिवर्सिटी बहुत अच्छी यूनिवर्सिटियों में से एक है। वहां पर बड़ा अच्छा कालेज है। मैंने बात की है। अगर आपको इंजीनियर्स की आवश्यकता हो तो वहां से आपको ये उपलब्ध हो सकते हैं। शिपिंग इंजीनियर्स के दो भाग होते हैं, एक स्ट्रक्चरल इंजीनियर्स और दूसरे इंजिन इंजीनियर्स। जहां तक स्ट्रक्चरल इंजीनियर्स का सम्बन्ध है, हिन्दुस्तान शिपयार्ड, विशाखापत्तनम् में एक छोटा सा अच्छा कालेज खोल सकते हैं और जहां तक इंजीनियर्स का ताल्लुक है, हिन्दू यूनिवर्सिटी इस काम में आपकी पूरी पूरी सहायता करने के लिए तैयार है। हिन्दू यूनिवर्सिटी में हिन्दुस्तान का सबसे अच्छा इंजीनियरिंग कालेज है, उसका आप उपयोग कर सकते हैं।

**श्री गौरी शंकर कक्कड़ (फतेहपुर) :** उपाध्यक्ष महोदय, परिवहन और संचार मन्त्रालय की डिमाण्ड पर बहस करते वक्त यह कहना पड़ता है कि गृह मन्त्रालय के बाद यह दूसरा मन्त्रालय है जिसका कार्य क्षेत्र बहुत व्यापक है। अगर यं कहा जाए कि इसका कार्य क्षेत्र केवल जमीन तक सीमित नहीं है बल्कि समस्त समुद्र और वायु में भी इसका कार्य क्षेत्र व्याप्त है तो यह भी सही होगा। जब से युद्ध छिड़ा है, तथा एमरजेंसी की घोषणा हुई है, तब से विशेषतः इसका कार्य और भी महत्वपूर्ण हो गया है।

जहां तक सिविल एवियेशन का सम्बन्ध है, इसके कर्मचारियों का सम्बन्ध है, मैं, जो कार्य उन्होंने किया है, उसके लिए उनको बधाई देता हूं। जब चीन के साथ युद्ध छिड़ा तब से इसका कार्य क्षेत्र बहुत बढ़ गया और प्रायः देखा गया है कि उन लोगों ने रात दिन बड़ी मेहनत और मुशक्कत से काम किया है और जो एसेंशल कमोडिटीज और सप्लाइज असम में भेजनी थीं उनको भेजने में बड़ी सतर्कता दिखाई

थी, बड़ी त.परता दिखलाई है। इसलिए वे कर्मचारी जो सिविल एविएशन का कार्यभार सम्भाल रहे हैं, बर्खाई के पात्र हैं। मैं मन्त्रालय को भी बर्खाई देता हूँ कि इस कार्य में उसको काफी सफलता मिली है।

परन्तु इस सम्बन्ध में मैं एक दो बातें कहना चाहता हूँ। सिविल एविएशन के कर्मचारियों को अब भी बहुत सी असुविधाओं का सामना करना पड़ता है जिनकी ओर मन्त्रालय का विशेष रूप से ध्यान जाना चाहिये। प्रायः देखा गया है कि जहाँ पर रोड्रोम होते हैं, वहाँ पर उनके परिवारों के सदस्य भी रहते हैं और वहाँ पर उनके बच्चों की पढ़ाई की, स्कूलों की ठीक व्यवस्था न होने के कारण उनको अपने बच्चों को आठ आठ और दस दस मील दूर भेजना पड़ता है। इसमें पैसा भी अधिक खर्च होता है। जो वे बर्दाश्त नहीं कर सकते हैं। जब उनका कार्य इतना सराहनीय रहा है तो इस बात की व्यवस्था भी होनी चाहिये कि जहाँ पर एअरोड्रोम है और जहाँ पर कर्मचारी अधिक संख्या में काम करते हैं वहाँ पर मकान की व्यवस्था की जाय। उनके क्वार्टर भी होने चाहियें ताकि आबादी में जाकर मकान लेने में उनको कोई असुविधा न हो। इन सब चीजों पर हमारे मन्त्रालय का ध्यान अवश्य जाना चाहिये।

जहाँ तक सड़कों का सम्बन्ध है उनके बारे में मुझे दो एक बातें विशेष तौर पर कहनी हैं। नेशनल हाईवेज इस मन्त्रालय के कण्ट्रोल में हैं। उनके अलावा बहुत काफी सरकें इस प्रकार की हैं जो किसी न किसी स्टेट से सम्बन्ध रखती हैं। उनकी हालत भी सम्भल नहीं रही है। आज जबकि नेशनल इमरजेंसी का समय है तब वे सड़कें जो एक प्रान्त से दूसरे प्रान्त को जाती हैं, खास तौर पर वह सड़क जो असम को सीधे उत्तर प्रदेश से मिलाती है, उनकी हालत अच्छी नहीं है। इस ओर विभाग को विशेष तौर पर ध्यान देना चाहिये। जहाँ तक ग्रैंड ट्रंक रोड का सम्बन्ध है, वह अधिकतर शहरों के बीच में से होकर जाती है। आजकल जब यातायात इतना बढ़ गया है तब उसका दुष्परिणाम यह होता है कि आये दिन एक्सीडेंट्स होते रहते हैं। मेरा सुझाव यह है कि जो बड़े बड़े शहर ग्रैंड ट्रंक रोड पर पड़ते हैं और सड़क शहर के बीच में से गुजरती है वहाँ पर सड़क को एक या दो मील का घुमाव देकर वस्तु को उससे बचा देना चाहिये ताकि आये दिन जो दुर्घटनायें होती हैं वह बच सकें। इस सम्बन्ध में मैं एक बात अपने निर्वाचन क्षेत्र के बारे में भी कहना चाहता हूँ। उत्तर प्रदेश में ऐसे जिले तो हैं ही जो पश्चिमी और पूर्वी जिलों में गिने जाते हैं, विशेष तौर पर पूर्वी जिलों को बहुत ज्यादा बैकवर्ड कहा जाता है और उनको प्रो.साहन दिया जाता है परन्तु पश्चिमी और पूर्वी जिलों के अतिरिक्त कुछ और जिले भी हैं जो न तो उन्नतिशील जिलों की श्रेणी में आते हैं और न बैकवर्ड पूर्वी जिलों में आते हैं। मेरा मतलब बुंदेलखण्ड फतेहपुर, राय बरेली, हमीरपुर, उन्नाव आदि से है। इस सम्बन्ध में मुझे इसलिये कहना है कि बांदा सागर रोड जो फतेहपुर डिस्ट्रिक्ट और बांदा डिस्ट्रिक्ट को जोड़ती है उसके बीच में यमुना पड़ती है। वहाँ पर बहुत ज्यादा यातायात है। बांदा जिले में रहने वालों के लिये यमुना बहुत ज्यादा बाधा पैदा करती है। वह लोग फतेहपुर नहीं आ सकते हैं यातायात की सुविधा न होने के कारण। इसलिये यदि एक पुल यमुना नदी के ऊपर बन जाय तो उसका यह फायदा होगा कि यातायात की सुविधा होगी और फतेहपुर और बांदा के अतिरिक्त हमीरपुर, उन्नाव, राय बरेली आदि जिलों को भी फायदा हो सकता है क्योंकि यह सड़क जो बांदा सागर रोड के नाम से है वह गंगा ब्रिज के द्वारा उन्नाव, हमीरपुर, और राय बरेली को भी जोड़ती है। जहाँ तक इन पांच, छः जिलों का सम्बन्ध है, यह बहुत पिछड़े हुए जिले हैं क्योंकि वहाँ पर न कोई व्यवसाय है और न कोई धन्धा है। उनकी आर्थिक दशा बड़ी शोचनीय है। इसलिये अगर किसी प्रकार से यमुना और गंगा के ऊपर पुलों की योजना हो जाय तो बड़ा लाभ हो सकता है।

[श्री गौरी शंकर कक्कड़]

[श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी पीठासीन हुए]

प्रायः यह देखा गया है कि जहां तक नेशनल हाइवेज या उन सड़कों का सम्बन्ध है जो कि दो दो तीन तीन स्टेज्स को कनेक्ट करती हैं, उन का जो निर्माण कार्य होता है वह उसी पुराने प्राइवेट कंट्रैक्टर की पद्धति से आज भी होता है। इस का परिणाम यह होता है कि ठीक तौर पर काम नहीं होता और भ्रष्टाचार जो बहुत दिनों से चला आ रहा है वह अपनी जगह पर कायम है। मैं यह संकेत करना चाहता हूं कि जहां तक सहकारिता आन्दोलन का सम्बन्ध है, सरकार ने विश्वास दिलाया था कि जो लेबर कोऑपरेटिव सोसायटीज हैं उन को प्रोत्साहन दिया जायेगा और प्राइवेट कंट्रैक्टर्स के बजाय उन को काम दिया जायेगा। किन्तु देखा यह जाता है कि लेबर कोऑपरेटिव सोसायटीज के पास अधिक धन नहीं रहता, अधिक सरमाया नहीं रहता जिस के कारण वह इस तरह के कार्यों को सम्भाल नहीं पाती हैं। मैं मंत्रालय का ध्यान इस ओर आकर्षित करूंगा कि जहां तक प्राइवेट कंट्रैक्टर्स का प्रश्न है, हमारे अनन्य प्रधान मंत्री ने खुद कई बार कहा है कि वे इस प्रथा को नहीं चाहते। इस में कोई दो रायें नहीं हैं कि उन के द्वारा कार्य संचालन होने से भ्रष्टाचार रोज ब रोज बढ़ता जा रहा है। इसलिये जहां तक हो सके इन लेबर कोऑपरेटिव सोसायटीज को काम दिया जाय हालांकि उन के इस धन का अभाव है, ता कि यह भ्रष्टाचार का दरवाजा जो प्राइवेट कंट्रैक्टर्स के द्वारा खोला जा रहा है उस को बन्द किया जा सके। आज होता यह है कि करोड़ों रुपया हारी सरकार खर्च करती है लेकिन उस का उचित उपयोग नहीं हो रहा है। अगर एक साल सड़क बनाई जाती है तो दूसरे साल यह देखा जाता है कि उस की दशा खराब हो जाती है। कारण यह है कि किसी भी असली चीज का उपयोग वहां पर नहीं होता है। डिस्ट्रिक्ट लेवल पर जो कंट्रैक्ट प्राइवेट कंट्रैक्टर्स को दिये जाते हैं, जो टेन्डर्स मंजूर किये जाते हैं, उन में जो डिस्ट्रिक्ट इंजीनियर्स और ओवरसियर उन के साथ रहते हैं वे खुद देख कर भी अपनी आंखें बन्द कर लेते हैं, वे आंखों में धूल डाल लेते हैं। परिणाम यह होता है कि सड़क बनाने के कार्य में रोज ब रोज गिरावट आती जा रही है। आज इमजेंन्सी की स्थिति में जब कि यातायात के स.धनों की बड़ी आवश्यकता है, सड़कों का अच्छी स्थिति में होना अत्यन्त आवश्यक है। इस के लिये हमारी सरकार को तेजी से कदम उठाना चाहिये।

जहां तक डाक विभाग का सम्बन्ध है, उस का काफी विस्तार हो रहा है, परन्तु अब यह टागेंट होना आवश्यक है कि जो ब्लॉक हेडक्वार्टर हैं वहां पर एक पब्लिक काल आफिस जरूर हो, वहां पर एक सब पोस्ट आफिस जरूर हो। इस बात का प्रयास किया जाना चाहिये कि जो भी पुलिस स्टेशन हैं वहां पर कम से कम एक पब्लिक काल आफिस अवश्य हो। अगर पुलिस स्टेशन पर इस प्रकार की व्यवस्था कर दी जाती है तो इस समय शान्ति कायम रखने में भी काफी सफलता मिल सकती है।

मैं यह भी कहूंगा कि रूरल एरियाज में, ग्रामीण क्षेत्रों में डाकखाने बढ़ रहे हैं और तार घर की व्यवस्थाएँ भी बढ़ रही हैं, परन्तु अब भी कुछ देहाती क्षेत्र ऐसे हैं जहां पर सेविंग्स बैंक आदि की सुविधायें नहीं हैं। हमारी सरकार रोज नई नई स्कीमें गांवों के लिये सामने ला रही है। जल्दी ही कम्पलसरी सेविंग्स की स्कीम चालू होने वाली है। ऐसी दशा में अगर गांवों में सेविंग्स बैंक की सुविधा नहीं दी जाती है तो मेरा विश्वास है कि लाखों गरीब किसान ऐसे होंगे जिन का रुपया बहुत थोड़ी मात्रा में कम्पलसरी सेविंग्स में जमा होगा और वह उन को वापस नहीं हो पायेगा। अगर गांवों में या उन के आस पास सेविंग्स बैंक की सुविधायें हों तब अवश्य किसी हद तक यह विश्वास हो सकता है कि उन को पास बुक मिल जायेगी और वह अपना रुपया पा सकेंगे।

देहातों में अब भी बहुतेरे क्षेत्र ऐसे हैं जहां पर चिट्ठियां एक एक सप्ताह में पहुंचती हैं। इस बात की कोशिश की जानी चाहिये कि आज के युग में तो चिट्ठियों के लिखने में बहुत ज्यादा देरी

न हो। अक्सर आवश्यक समाचार पत्रों में हुआ करते हैं और एक सप्ताह की देरी होने के बाद उस पत्र व्यवहार का सारा मतलब समाप्त हो जाता है, जिस के कारण बड़ी अड़चन और असुविधा हुआ करती है।

इस के बाद मेरा शिपिंग के सम्बन्ध में यह निवेदन है कि हमारे भारतवर्ष का एक बहुत बड़ा हिस्सा समुद्र से खुला हुआ है। जब हमारे ऊपर आक्रमण हो रहा है और एक युद्ध चल रहा है, तो हमें यह चीज भी देखनी चाहिए कि जो हमारा सब से बड़ा क्षेत्र समुद्र की तरफ खुला हुआ है, उस के सम्बन्ध में हम क्या कदम उठा रहे हैं। अभी बहुत से माननीय सदस्यों ने इस बात का संकेत दिया कि जहां तक शिपिंग का सम्बन्ध है, हमारी सरकार का कार्य बहुत संतोषजनक नहीं रहा है। मैं भी इस से सहमत हूं। मैं यह कहना चाहता हूं कि बम्बई और मद्रास के बीच में एक बहुत बड़ा क्षेत्र है जिस में दो सौ मील में कोई बड़ा पोर्ट नहीं है। मेरी मंत्रालय से सिफारिश है कि मंगलोर और कारवार के जो पोर्ट हैं उनको बढ़ाया जाये ताकि यह सुविधा हो सके। किसी समय भी यदि युद्ध छिड़ जाता है तो कम से कम समुद्र द्वारा तो हमारा यातायात खुला रहना चाहिए और अगर कोई ऐसा समय आ जाये तो हमारा ब्लॉकेड न हो सके और यातायात बन्द हो जाने के कारण हमें नुकसान न उठाना पड़े। इसलिए रक्षा कोड के अनुसार भी यह आवश्यक हो जाता है कि हमारे समुद्री क्षेत्र का भी विकास हो। हम को अपना समुद्री यातायात अन्य देशों के मुकाबले में चलाने योग्य हो जाना चाहिए।

जहां तक रेडियो की सुविधा का सम्बन्ध है मुझे एक बात कहनी है कि हर गांव सभा के यूनिट के पास एक रेडियो होना जरूरी है लेकिन आर्थिक स्थिति अच्छी न होने के कारण हर गांव सभा रेडियो नहीं रख सकती। मुझे जो इस समय कहना है वह यह है कि गांव सभाओं और इसी प्रकार की अन्य पब्लिक संस्थाओं के मामले में रेडियो लाइसेंस फीस के मामले में कुछ रिलेजेशन किया जाये। अगर ऐसा हो जायेगा तो यह गांव सभाओं के लिए बड़ी सुविधा की चीज हो जायेगी। इस लाइसेंस फीस का उन पर भार हो जाता है। क्योंकि ये संस्थाएं रेडियो की सालाना फीस नहीं दे पातीं इसलिए उस का लाभ उठाने में असमर्थ हो जाती हैं।

अन्त में मुझे यह कहना है कि इस मंत्रालय को बड़ी सतर्कता के साथ अपने कार्यक्रम को चलाना है। आज कल युद्ध काल का समय है और इस मंत्रालय का रक्षा से सीधा सीधा सम्बन्ध है। अगर यातायात की असुविधा हो जाये तो हम अपना सामान एक स्थान से दूसरे स्थान को नहीं भेज सकते और इससे देश को बहुत घाटा उठाना पड़ सकता है। तो इस मंत्रालय का कार्यक्षेत्र बहुत विस्तृत है। इस महत्व को देखते हुए मेरा सुझाव है कि ट्रांसपोर्ट के लिए एक बिल्कुल अलग मंत्रालय होना ही चाहिए। इस संकट काल में ट्रांसपोर्ट की बड़ी प्रायोरिटी है। एक मंत्रालय में अनेक काम एक साथ होने से इस पर कांसेंट्रेशन नहीं हो पाता और इसके काम में बाधा पड़ती है। इसलिए मेरा सुझाव है कि इस संकट काल को देखते हुए ट्रांसपोर्ट का एक अलग मंत्रालय होना चाहिए जो केवल इसी चीज को देखे और देश की सुरक्षा में पूरा सहयोग दे सके। लड़ाई होने पर हमारे यातायात साधनों में किसी प्रकार की कमी नहीं पायी जानी चाहिए, यह मेरा सुझाव है।

मैं ज्यादा समय न लेकर जो मांगें रखी गई हैं उनका स्वागत करता हूं और आशा करता हूं जो सुझाव मैं ने दिये हैं उन पर अवश्य ध्यान दिया जायेगा।

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : सर्वप्रथम, मैं असेनिक उद्घुयन विभाग, ऋतु विज्ञान विभाग और एयरलाईन्स (भारतीय एयरलाईन्स निगम तथा निजी

[श्री मुहीउद्दीन]

चालक, दोनों को) के उन कर्मचारियों की सराहना करता हूँ जिन्होंने आपात के समय काफी काम किया और देश के एक कोने से दूसरे कोने में कर्मचारियों तथा नौ भार और माल के यातायात में काफी योगदान दिया। अन्य सदस्यों ने भी इस की सराहना की है और मुझे यह जान कर प्रसन्नता हुई कि उन कर्मचारियों के कार्यों की सभी सदस्यों ने प्रशंसा की।

मुझे यह देख कर हर्ष हुआ कि सदस्यों ने परिवहन तथा संचार मंत्रालय के असैनिक उड्डयन विभाग में इतनी दिलचस्पी ली, और बहुत से प्रश्न उठाये।

श्री रा० बरुआ ने कहा कि गत १० अथवा १२ वर्षों में हवाई अड्डों में उतना सुधार नहीं हुआ जितना कि होना चाहिए था, और अभी बहुत सा कार्य शेष है। प्राक्कलन समिति ने भी इन बातों का उल्लेख किया है।

यह सच है कि बहुत से सुधारों की अविलम्ब आवश्यकता है, परन्तु एक अधिक महत्वपूर्ण बात को हमें नहीं भुलाना चाहिए कि गत दस अथवा बारह वर्षों में विभिन्न दिशाओं में काफी सुधार हुए हैं।

मैं कुछ आंकड़े दूंगा। प्रथम पंचवर्षीय योजना काल में वायु पथों और एप्रन्ज के निर्माण और सुधार पर २ करोड़ रुपये व्यय किये गये। इन के अग्रेतर सुधार के लिये द्वितीय योजना में ७.२८ करोड़ रुपये व्यय किये गये। बेशक इन में बम्बई शान्ता कूज वायुपथ और अन्य बड़े हवाई अड्डे भी शामिल हैं। तृतीय योजना में ऐसे सुधारों के लिये ६ करोड़ का उपबन्ध है।

इसी प्रकार वैमानिक संचार में भी काफी सुधार हुआ है। प्रथम योजना में इस के उपर लगभग ६८ लाख रुपया व्यय किया गया और द्वितीय योजना में २.१७ करोड़ रुपया व्यय किया गया। तृतीय योजना काल में लगभग ५ करोड़ का उपबन्ध किया गया है और मैं आशा करता हूँ कि हम इस राशि को व्यय कर सकेंगे, यद्यपि इन में से बहुत सी मदों में, विदेशी विनिमय की आवश्यकता है।

मैं ने पहले ही कह दिया है कि उड्डयन सम्बन्धी प्रायोगिक सुधारों की अपेक्षा भूमि पर सुधार उस गति से नहीं हो सका है। मैं सभा को आश्वासन देता हूँ कि आवश्यक और अविलम्ब किये जाने वाले सुधारों को यथासम्भव शीघ्र किया जायेगा। निस्संदेह, विकास की मंद गति का एक मुख्य कारण धन का अभाव है, विशेषतः विदेशी विनिमय का।

श्री दीनेन भट्टाचार्य ने आश्चर्य प्रकट किया कि एयरलाईन्स का राष्ट्रीकरण हुए आज १२ वर्ष से भी अधिक हो चुके हैं, परन्तु अब भी निजी चालक मौजूद हैं। जब वर्ष १९५३ में ८ एयरलाईन्स का राष्ट्रीकरण किया गया था तो कुछ निजी चालकों को जान बूझ कर छोड़ दिया गया था। कुछ निजी चालकों को काम करने देने की नीति का समय समय पर पुनर्विलोकन किया गया है। इस सम्बन्ध में सरकार की नीति के बारे में मैं ने १ दसम्बर, १९६० को वक्तव्य दिया था। मैं ने कहा था कि निजी चालकों को योहि रहने दिया जायगा क्यों क उन की सेवायें जनता के हित में हैं, और जब तक उन की सेवाओं की आवश्यकता बनी रहेगी उन को अपने अधीन लेना वांछनीय नहीं है। इस के अतिरिक्त, उन के पास केवल थोड़े से डकोटास हैं और भारतीय एयरलाईन्स निगम को बाध्य करना कि वह उन डकोटास को अपने अधीन ले ले, विशेषतया जब कि निगम स्वयं अपने डकोटास का प्रयोग बन्द करने का प्रयत्न कर रहा है, उचित नीति नहीं होगी।

निजी चालक उन क्षेत्रों में सेवा कर रहे हैं जहां निगम की सेवायें नहीं हैं। यदि निगम इस स्थिति में हो कि वह उन क्षेत्रों में सेवा का प्रबन्ध कर सके तो उन निजी चालकों को वहां से हटाना

पड़ेगा। उदाहरणतः, पूर्वी प्रदेश में रूपसी नाम का एक स्थान है। निगम ने सोचा कि वहां पर सेवा उपलब्ध करने से उन्हें लाभ नहीं होता, इसलिये वहां की सेवा समाप्त कर दी गई; परन्तु निजी चालकों को वहां जाने की अनुमति दी गई। वह स्थानीय जनता के लिए लाभदायक कार्य कर रहे हैं।

श्री उ० मू० त्रिवेदी ने कहा था कि इन एयर कारपोरेशनों में बहुत पैसा लगा हुआ है किन्तु इन से लाभ कुछ नहीं। निस्सन्देह प्रारम्भ में इन से हानि हो रही थी और सरकार को १९५३ से १९५७ तक की हानि पूरी करनी पड़ी थी। १९५७-५८ से इंडियन एयर कारपोरेशन को कुछ अतिरिक्त धन प्राप्त हो रहा है जो वास्तव में लाभ नहीं क्योंकि अक्टूबर १९६६ तक उन्हें दी गई पूंजी पर ब्याज में रियायत दी जाती रहेगी। इस निगम के अतिरिक्त धन की स्थिति इस प्रकार रही है १९५६-६० में ७.८ लाख रुपया, १९६०-६१ में ४.६८ लाख रुपया, १९६१-६२ में ७.८० लाख रुपया, १९६२-६३ में ७.६ लाख रुपया जोकि अन्तिम नहीं। आशा थी बड़े हुए यातायात के कारण अतिरिक्त धन १ करोड़ रुपया हो जायेगा। ईंधन आदि पर लगे करों के कारण अतिरिक्त धन ७४ लाख रुपया रह जायगा। किन्तु १९६३-६४ की अनुमित हानि को पूरा करने के बारे में विचार किया जा रहा है।

एयर इंडिया कारपोरेशन प्रारम्भ से व्यय अतिरिक्त धन पर काम कर रही है।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

१९६०-६१ में ६७.६७ लाख रुपया था जो १९६१-६२ में विश्व भर में यातायात में कमी हो जाने के कारण ३८.८७ लाख रुपया रह गया था। १९६२-६३ के लेखे अभी तैयार नहीं हैं किन्तु २.१३ करोड़ रुपये का अनुमान है। वित्तीय स्थिति में यह सुधार बहुत संतोषजनक है अतः श्री त्रिवेदी द्वारा की गई आलोचना अनुचित है।

एयर लाइन्स की कार्य कुशलता संचालन लागत प्रति टन किलोमीटर पर निर्भर करती है। यह लागत इस प्रकार रही है १९५४-५५ में १.२० रुपये, १९६०-६१ में ०.६६ रुपये और १९६२-६३ में ०.८५ रुपये। आशा है १९६३-६४ में यह लागत ०.८३ या ०.८४ रुपया होगी।

विदेशी मुद्रा के अभाव के कारण हम सस्ते और बचत वाले विमान नहीं खरीद सके। हम अब भी डकोटा चलाते हैं जिस का संचालन महंगा पड़ता है। हम केवल दस भयंकर विमान प्राप्त कर सके हैं। जब तक हमें आधुनिक साधन नहीं मिलता तब तक निगम से लाभ प्राप्त करना कठिन है।

इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन और असैनिक उड्डयन के कर्मचारियों के लिए आवास व्यवस्था के बारे में आलोचना की गई है। मैं अनुभव करता हूं कि जब तक इन लोगों को काम के स्थान के निकट आवास नहीं दिया जाता तब तक कार्य कुशलता में वृद्धि नहीं हो सकती। दिल्ली में कुछ भूमि अर्जित की गई थी किन्तु वह ऐसे क्षेत्र में होने के कारण दिल्ली प्रशासन को लौटानी पड़ी, जहां भवन निर्माण नहीं कि ये जा सकते थे। आशा है उस के बदले में भूमि मिलेगी।

संकट काल के कारण कुछ कठिनाई है किन्तु सरकार ने बजट में आवास के लिए उपबन्ध किया है।

असैनिक उड्डयन विभाग में ४००० क्वार्टर बन चुके हैं। आवास पर प्रथम योजना में ६६ लाख रुपया दूसरी में ११५ लाख रुपया खर्च किया गया और तीसरी योजना में १॥ करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है किन्तु सीमेंट आदि की कमी के कारण यह आश्वासन नहीं दिया जा सकता कि कितने क्वार्टर बनाये जायेंगे।

[श्री मुहीउद्दीन]

श्री विश्वनाथ राय ने कहा कि जम्मू और कश्मीर में फ्लाइंग क्लब नहीं। यदि कोई सदस्य इस सम्बन्ध में उपक्रम करें तो मैं विश्वास दिलाता हूँ कि हम पूरी सहायता देंगे। यह क्लब सहकारी समिति या समवाय अधिनियम के अधीन आरम्भ की जानी है या पूंजीबद्ध की जाती है और आरम्भ में कुछ पूंजी एकत्र करनी पड़ती है।

†श्री जोकीम आल्वा : काश्मीर का हवाई मार्ग बहुत खतरनाक है उस में आकर विमान चालू कर के सुधार करने के लिए क्या किया गया है ?

†श्री मुहीउद्दीन : गर्मियों में इस मार्ग पर वाइकाउंट चलाये जाते हैं किन्तु सर्दियों में तूफान और बर्फ के कारण वाइकाउंट नहीं जा सकते। मैं नहीं कह सकता कि सरकार इस मार्ग में चलाये जा सकते हैं या नहीं।

श्री दिनेन भट्टाचार्य और श्री गौरी शंकर कक्कड़ ने कहा है कि बच्चों के स्कूल जाने के लिए सवारी की व्यवस्था होनी चाहिये। कुछ स्थानों पर हवाई अड्डे नगर से मीलों दूर हैं अतः कुछ नियमों के अधीन वहां रहने वाले लोगों के बच्चों के लिए सवारी की व्यवस्था करनी पड़ती है किन्तु जहां बस व्यवस्था उपलब्ध हो वहां इस की जरूरत नहीं। बसों के किराये सामान्य हैं और नागपुर के प्रश्न पर अलग से विचार किया जा रहा है।

एक सदस्य ने कहा था कि कुछ राडर आदि का सामान हवाई अड्डे पर पड़ा हुआ है। कभी कभी ऐसे सामान को लगाने के लिए और सामान आवश्यक होता है। भवन निर्माण के लिये जमीन प्राप्त करने में कठिनाई हो रही है। इन कठिनाइयों पर काबू पाया जा रहा है। मैं सभा को विश्वास दिलाता हूँ कि हवाई पट्टियों, भवन निर्माण और हवाई संचार के सुधार की ओर विशेष ध्यान दिया जायगा।

†डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी : मंत्रालय के प्रतिवेदनों तथा इस के कार्यों का विस्तृत उल्लेख नहीं है और ये संतोषजनक नहीं हैं

परिवहन और संचार मंत्रालय हमारी अर्थ-व्यवस्था का मूल आधार है, किन्तु यह आधार शिथिल है और मैं माननीय मंत्री से निवेदन करता हूँ कि वे बतायें कि इस के कार्य में क्या ठोस सुधार किये गये हैं।

परिवहन अर्थ-व्यवस्था का मुख्य अंग है और इसी पर राष्ट्र की सुरक्षा निर्भर करती है। नेफा में हुई हार की जांच करते समय परिवहन सम्बन्धी असफलताओं पर भी विचार करना होगा।

मैं इस बात पर बल देना चाहता हूँ कि देश की परिवहन व्यवस्था को पुनर्गठित करने के लिए संविधान में संशोधन करना चाहिए। न्योगी समिति ने १९६१ में अपने प्रतिवेदन में कहा था कि क्या संविधान में ऐसा संशोधन किया जा सकता है जिस से एक केन्द्रीय संगठन स्थापित हो जाय जो परिवहन के सभी साधनों में समन्वय पैदा करें।

सीमा प्रदेशों में सड़कों के निर्माण के लिए अधिक प्रभावी संगठन होना चाहिये। मैं ने राज-स्थान पंजाब और काश्मीर में प्रादेशिक समन्वय परिषद् की बात कही थी। माननीय मंत्री से मेरा

†मूल अंग्रेजी में

निवेदन है कि वे बतायें कि इस राज्यों में प्रतिरक्षा की दृष्टि से परिवहन सम्बन्धी क्या सुधार किये गये हैं ?

देश में अन्तर्देशीय जल परिवहन की स्थिति बहुत खराब है । किसी जमाने में कलकत्ता से आगरे तक स्टीमर चल ते थे । अब लगभग ५,७६० मील अन्तर्देशीय जलमार्ग हैं और १५३७ मील जल मार्ग में स्टीमर चल सकते हैं । क्या सरकार ने अन्तर्देशीय जलमार्ग के विकास के लिए बड़ी नदियों को आपस में मिलाने का विचार बिल्कुल छोड़ दिया है अथवा अभी इस पर विचार किया जा रहा है ?

पूर्वी भाग में बीच-बीच में दूसरे देश की भूमि है अतः वहां दो प्रकार की परिवहन व्यवस्था होनी चाहिये ताकि एक व्यवस्था में बाधा उपस्थित हो जाने पर दूसरी से काम लिया जा सके ।

भारत की परिवहन सम्बन्धी समस्याओं के हल के लिए सड़क व्यवस्था का सब से अधिक महत्व है । दूसरे देशों में भी अधिक मात्रा में यातायात सड़क परिवहन द्वारा होता है । भारत में आज अनुमानतः ७,२०,००० मोटर गाड़ियां हैं जबकि अमरीका में १९६० में ७२० लाख मोटर गाड़ियां थीं ।

हमारे देश में सड़क परिवहन के निर्माण के सम्बन्ध में काफी काम किया गया है किन्तु अभी भी स्थिति बहुत खराब है । सामान्य लक्ष्यों पर निर्भर है करने की बजाय हमें इस सम्बन्ध में क्रान्तिकारी कार्यक्रम की आवश्यकता है ।

माननीय मंत्री से निवेदन है कि वे बतायें कि आपातकाल को दृष्टिगत रखते हुए और आर्थिक गति को तीव्र करने के विचार से परिवहन सम्बन्धी क्या लक्ष्य निर्धारित किये गये हैं । अप्रैल, १९५१ से मार्च १९६१ तक राष्ट्रीय आय में ४२ प्रतिशत और औद्योगिक उत्पादन में ८४ प्रतिशत वृद्धि हुई और परिवहन में ३०३० लाख टन मील से ६५३० लाख टन मील तक वृद्धि हुई किन्तु फिर परिवहन व्यवस्था में बाधाएं बनी रहीं । अगले १५ वर्षों में आशा है कि राष्ट्रीय आय में १३० प्रतिशत वृद्धि हो जायेगी । उस के अनुसार परिवहन में ३५० प्रतिशत वृद्धि होनी चाहिये और आपात काल के लिए और अधिक वृद्धि की आवश्यकता है । मंत्री महोदय बतायें कि उन की योजना क्या है ?

असम, राजस्थान और जम्मू और कश्मीर में परिवहन सम्बन्धी सुविधाएं सब राज्यों की अपेक्षा कम हैं । अतः इन प्रदेशों की ओर विशेष ध्यान देना चाहिये ।

सरकार ने कहा था कि ऋतु सम्बन्धी औजारों के निर्यात के लिए प्रयत्न किये जायेंगे और इस से काफी विदेशी मुद्रा प्राप्त होगी किन्तु पांच साल बीत गये हैं और इस सम्बन्ध में कुछ नहीं किया गया ।

अन्त में मुझे यह निवेदन करना है कि डाक और तार विभाग में कार्य कुशलता कम हो रही है । इस संबंध में प्रभावी कार्यवाही की आवश्यकता है । २००० की आबादी के हर गांव के लिए डाकघर होना चाहिये । खत की कीमत नहीं बढ़ानी चाहिये और लोकल लिफाफों की भी व्यवस्था होनी चाहिये ।

देश के विभिन्न भागों में पर्यटक के पर्यटन की बड़ी योजना बनानी चाहिये और विभिन्न रुचियों के स्थानों का विकास होना चाहिये ।

[डा० लक्ष्मी मल्ल सिधवी]

मुझे आशा है कि विदेशी पर्यटकों में कमी के बारे में माननीय मंत्री भी चिंतित होंगे। वे कृपया बतायें कि इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाये गये हैं ?

†श्री नि० रें० लास्कर (करीमगंज) : इस मंत्रालय के विषय इतने अधिक हैं कि कोई भी सदस्य उन्हें विस्तार पूर्वक नहीं ले सकता।

कछार के सीमा जिले में परिवहन की व्यवस्था अवरुद्ध है। राज्य की राजधानी को भी सभी ऋतुओं में काम आने वाली सड़क से नहीं मिलाया गया। भले ही रेलों की अच्छी व्यवस्था देश में विद्यमान है किन्तु फिर भी सड़क परिवहन की ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है।

परिवहन में अवरोध के कारण उद्योग और कृषि के उत्पादन में काफी कमी हुई है। यदि सड़क परिवहन व्यवस्था अच्छी होती तो हम चीनियों के खतरे का अधिक अच्छी तरह मुकाबला कर सकते थे। अब भी हिमालय के खामरिक प्रदेश में सड़कों का विकास नहीं किया जा रहा।

यह प्रसन्नता की बात है कि सीमा सड़क विकास समिति स्थापित कर दी गई है और आशा है कि सीमा की सड़कों का निर्माण तेजी से होने लगेगा। इससे विकास योजनाओं में बाधा भी उपस्थित हो सकती है किन्तु देश की रक्षा की पहले आवश्यकता है।

सड़क परिवहन के विकास में हमारा देश पश्चिमी देशों से ही नहीं प्रत्युत एशियाई देशों से भी पिछड़ा हुआ है। १९५०-५१ से १९५९-६० तक इसमें जो २६ प्रतिशत वृद्धि हुई है वह पर्याप्त नहीं।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

तीसरी योजना में सड़क विकास के लिए २५० करोड़ रुपये की जो व्यवस्था की गई है, वह पर्याप्त नहीं है क्योंकि इस कालावधि में रेलों से सारी मांग पूरी नहीं हो सकेगी।

असम की स्थानीय शिकायतों के सम्बन्ध में मुझे निवेदन करना है कि आर्थिक विकास और राष्ट्रीय प्रतिरक्षा दोनों को ध्यान में रखते हुए वहां कुछ काम की आवश्यकता है। त्रिपुरा को असम से मिलाने की परियोजना आरम्भ की गई है किन्तु यह सड़क भी सब ऋतुओं में काम आने वाली नहीं है। अभी तीन चार पुल बनाये जाने हैं। उनका निर्माण शीघ्र होना चाहिये।

रेलवे और सड़क परिवहन की व्यवस्था की कमी के कारण वहां विमान सेवा को अधिक विकसित करना चाहिये। यदि इम्फाल में फाकर विमान नहीं उतर सकते तो अधिकतम सवारियां ले जाने वाले बड़े विमानों की व्यवस्था करनी चाहिये।

असम में ९३ प्रतिशत चाय और ९० प्रतिशत पटसन विदेश को भेजने के लिए कलकत्ता ले जाया जाता है। यह सारा यातायात अन्तर्देशीय जल मार्ग द्वारा होता है। ब्रह्मपुत्र इस दृष्टि से बहुत उपयोगी है किन्तु उसमें नौवहन के लिए पर्याप्त खुदाई नहीं की जाती। इस कार्य के लिए अधिक धन की व्यवस्था करनी चाहिये।

†मूल अंग्रेजी में

श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह (राजनन्दगांव) : मैं नौवहन मंत्रालय को उस के अद्भुत कार्य के लिए बधाई देता हूँ किन्तु इस क्षेत्र में अभी बहुत काम बाकी है जिससे देश को लाभ हो सकता है ।

मेरे राज्य की ओर उचित ध्यान नहीं दिया जा रहा । पुनर्गठन आयोग ने १९५७ में जो सिफारिशें की थीं उन पर भी कुछ नहीं किया गया ।

वहां का राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या ७ जो नागपुर कलकत्ता को मिलाता है बहुत महत्वपूर्ण है किन्तु उस की मरम्मत नहीं हुई और पुल टूटे पड़े हैं ।

इसी प्रकार उड़ीसा मध्य प्रदेश और आंध्र को मिलाने वाले राजमार्ग का भी बहुत महत्वपूर्ण है किन्तु उस की मरम्मत के बारे में यही निर्णय नहीं हो रहा कि यह काम दण्डकारण्य परियोजना द्वारा होगा या राज्य द्वारा । यह काम जल्दी होना चाहिये ।

पुलों और सड़कों के निर्माण और संधारण के लिए जो धन राज्यों को दिया जाता है उसका ठीक उपयोग होता है अथवा नहीं इस की देख रेख के लिए सरकार को एक इंजीनियर नियुक्त करना चाहिये । धन की मंजूरी प्रायः इतनी देर से दी जाती है कि समय गुजर जाता है और वह धन व्यपगत हो जाता है । यह मंजूरी जल्दी भेजनी चाहिये ।

सहकारी सड़कों की यह हालत है कि वे आरम्भ तो कर दी जाती हैं और फिर पूरी नहीं होतीं । पुलों आदि के बिना इन सड़कों का क्या लाभ है ? कभी कभी सड़कों पर धन तो खर्च कर दिया जाता है किन्तु फिर मरम्मत आदि न होने से वह धन व्यर्थ चला जाता है ।

केवल मध्य प्रदेश का राज्य ही ऐसा है जहां की राजधानी में हवाई अड्डा नहीं है । वहां हवाई अड्डा बनना चाहिये और विमान सेवा द्वारा इस का सम्पर्क भिलाई, रुरकेला, दुर्गापुर आदि महत्वपूर्ण स्थानों से स्थापित होना चाहिये ।

मध्य प्रदेश में डाक तथा तार व्यवस्था की हालत बहुत खराब है । गाड़ी से भोपाल पहुंचने में १५ घंटे लगते हैं किन्तु तार को वहां पहुंचने में ४८ घंटे लग जाते हैं । ऐसी हालत में तो तार प्रणाली का कोई उपयोग ही नहीं रह जाता । भोपाल से पत्र को यहां पहुंचने में ४८ घंटे लग जाते हैं । आशा है सरकार इस की जांच करेगी ।

यद्यपि मध्य प्रदेश की स्थापना हुए ६ वर्ष हो गये हैं तथापि अभी तक मध्य प्रदेश में पोस्ट मास्टर जनरल का प्रधान कार्यालय की स्थापना नहीं हुई है । अतः मध्य प्रदेश के प्रत्येक सदस्य का यह कर्तव्य है कि वह सरकार पर दबाव डाले कि सरकार इस सम्बन्ध में अधिक दिलचस्पी लेवे ।

पर्यटन समिति में जो सदस्य हैं वे अपने दृष्टिकोण से समस्या को देखने के आदी हैं । उसमें ऐसे सदस्यों को स्थान दिया जाये जो पर्यटन के विकास के लिए कार्य कर सकें ।

कई पर्यटन स्थानों में विश्राम गृहों की हालत ठीक नहीं है । इससे विशेषतः विदेशी यात्रियों को बहुत कठिनाई होती है ।

कई पहाड़ी स्थानों में टेक्सियों पर कोई मीटर नहीं हैं फलं यह होता है कि टेक्सी वाले यात्रियों से मन माने पैसे लेते हैं ।

टेलीफोन की व्यवस्था भी ठीक नहीं है माननीय मंत्री महोदय को इस ओर ध्यान देना चाहिये क्योंकि इससे जनता को काफी कठिनाई होती है ।

**श्री बागड़ी (हिसार) :** अध्यक्ष महोदय, आज के विज्ञान के जमाने में, जब कि देश के ऊपर आपत्तियाँ हैं, यह बहुत जरूरी हो जाता है कि सारे देश को एक लड़ी में पिरोया जाये। सारे भारत की जनता एक दूसरे के नज़दीक आ जाये, इस की सब से बड़ी जिम्मेदारी परिवहन और संचार मंत्रालय की है। इस महकमे का यह काम है कि वह सड़कों से, डाक से, तार से दूसरे ज़रीयों से देश की जनता को एक लड़ी में पिरोये।

मैं दो तीन मोटी मोटी बातें डाक तथा तार महकमे के बारे में अर्ज करना चाहता हूँ। हमारा देश गांवों पर निर्भर है और यहां पर साढ़े चार लाख गांव हैं, लेकिन हम देखते हैं कि सब से ज्यादा टैक्स तो उन से लिया जाता है और सहूलियतें उन को सब से कम मिलती हैं। अब अगर कीमत बढ़ी है, तो पोस्ट कार्ड की, जिसे को देश का गरीब से गरीब आदमी इस्तेमाल करता है, लेकिन डाक दस बारह दिन तक नहीं पहुँचती है। इस की वजह यह है कि डाकखाने दूर दूर हैं और अगर हैं भी, तो पार्ट-टाइम हैं। एक मास्टर जी को बिठा दिया जाता है कि बच्चों को भी पढ़ाओ और डाक का काम भी करो। अगर मास्टर जी दस दिन की छुट्टी पर चले गए, तो डाकखाने की भी छुट्टी हो गई। वहां पर दूसरा कोई इन्तज़ाम नहीं है।

डाक भेजने का भी यही तरीका है। एक्सप्रेस डिलिव्री और तार आम साधारण चिट्ठियों की तरह से पड़े रहते हैं। जरूरत इस बात की है कि डाकखानों को स्थायी तौर पर बनाया जाये और मास्टरों को बीस पच्चीस रुपये एलाउंस दे कर जो बेगार ली जाती है, उस बेगार सिस्टम को खत्म किया जाये और डाक-तार के अहम महकमे में बाकायदा तौर पर, मुस्तकल तरीके से पोस्ट मास्टर रखे जायें। इस के अलावा एक्सप्रेस डिलिव्री लेटर्ज और तारों के बारे में डाकखानों और तारघरों को खास तौर से यह हिदायत दी जाये कि चाहे रुपया दो रुपये मज़दूरी के ले लिये जायें, लेकिन उन को वक्त पर सम्बद्ध व्यक्ति के पास भेज दिया जाये।

मैं आप के सामने ज़िला हिसार की मिसाल रखना चाहता हूँ। वहां पर सड़क और रेल से दूर दूर गांव हैं और इसलिए जब दस दस, पंद्रह पंद्रह कोस पर डाक जाती है, तो वह ठीक तरीके से नहीं पहुंच सकती है। डाकिये का हल्का बहुत ज्यादा है इस लिए डाकियों को साइकल या कोई सवारी देने का प्रबन्ध महकमे की तरफ से किया जाना चाहिए। यह विज्ञान का जमाना है। यह पुराने तरीके से पैदल मार्च करने का जमाना नहीं है। इस लिए डाकियों को कोई ऐसा साधन दिया जाये, जिस पर चढ़ कर वे अपनी डाक पहुंचा सकें।

इस महकमे में छोटे मुलाज़मीन की वर्दियां, कपड़ों, चप्पलों और रहने का कोई बन्दोवस्त नहीं है, जिस की वजह से उन लोगों को बड़ा कष्ट उठाना पड़ता है, "भूखे भजन न हो गोपाला, यह लो अपनी कंठी माला।" भूखा आदमी काम नहीं कर सकता है। हिसार में दो साल से वर्दी नहीं मिली थी। मैं ने खुद मिनिस्टर महोदय को लिखा था और तार भी दिये थे। तब जा कर बड़ी मुश्किल से उन को वर्दी दी गई। दिल्ली के कर्मचारियों ने अभी मुझ से कहा कि हमारी वर्दी और जूते वगैरह नहीं मिले हैं। मैं अर्ज करूंगा कि अगर उन गरीब लोगों को वर्दी और कपड़े वक्त पर नहीं मिलते, तो फिर वे काम नहीं कर सकते हैं।

इस के अलावा उन के रहने के लिए बिल्कुल इन्तज़ाम नहीं है। आप देखिए कि मिनिस्टर महोदय तो मीलों-मील कोठियों में रहते हैं, उन पर कितना खर्च होता है, लेकिन इस महकमे के छोटे मुलाज़मीन के बच्चों के रहने की कोई व्यवस्था नहीं है। इस सूरत में वे लोग कैसे काम कर सकते हैं ?

जहां तक टेलीफोन का संबंध है, उस की लाइन तो खराब ही रहती है। पता नहीं टेलीफोन की लाइन पर क्या एक्सीडेंट हो जाता है। चूंकि इस लाइन पर आवाज़ ही चलती है, इसलिए कोई मरता नहीं है। अगर टेलीफोन पर कोई चलने वाली चीज़ होती, तो उस पर हज़ारों एक्सीडेंट होते। अब भी पता करो, तो कभी हिसार की लाइन खराब है और कभी कलकत्ते की लाइन खराब है। पता नहीं कौन सी लाइन ठीक रहती है। सब लाइनें खराब ही मिलती हैं। वैज्ञानिक ढंग से पता लगाना ही चाहिए कि ये लाइनें रोज़ क्यों खराब हो जाती हैं और उन को दुरुस्ती की जानी चाहिए। दुनिया के वैज्ञानिक चांद और सितारों पर पहुंचने की बात कर रहे हैं, लेकिन हमारा यह महकमा टेलीफोन की लाइनों की खराबी की समस्या को हल नहीं कर सका है।

इस के बाद मैं यह कहना चाहता हूं कि पोस्टकार्ड की जो एक पैसा कीमत बढ़ाई जा रही है, वह न बढ़ाई जाये। इस देश की ऐसी रीति बन गई है कि अगर टैक्स लगाओ, तो सब से गरीब और कमजोर पर और अगर कीमत बढ़ाओ, तो उस चीज़ की, जो कि सब से गरीब और कमजोर इस्तेमाल करते हैं। अगर इस छोटी सी रकम को पूरा करना हो, तो इस महकमे की बड़ी तन्ख्वाहों में कुछ कमी कर के, भत्तों वगैरह में कमी कर के और मिनिस्ट्रों की बिजली और कोठियों का खर्च कम कर के पूरा किया जाये और पोस्टकार्ड की कीमत एक पैसा न बढ़ाई जाये।

अब मैं राष्ट्रीय महत्व की सड़कों के बारे में कुछ अर्ज करूंगा। सड़क है, लेकिन अगर बीच में एक छोटा सा पुल आ गया, तो वह पुल नहीं बनाया जाता है। मैं आप को एक बड़ी महत्वपूर्ण सड़क के बारे में बताना चाहता हूं। जब वह सड़क बाराबंकी के इलाके में से दरयाए घाघरा को पार करती है, तो वहां पर रेल का पुल तो है, लेकिन इस महकमे का कोई पुल नहीं है, जिस पर से बरसात के मौसम में मोटरें और दूसरी गाड़ियां गुजर सकें। इस वजह से बड़ी तकलीफ़ होती है। एक ही देश में जब सड़क का पुल न हो, तो दो देश बन जाते हैं और एक इलाके से दूसरा इलाका टूट जाता है। इन पुलों की तरफ़ खास तौर से ध्यान दिया जाए, यह मेरा निवेदन है।

जहां तक सड़कों का सम्बन्ध है, हम उस रोज़ पढ़ते हैं, रात दिन पढ़ते हैं कि चीन ने यहां सड़कें बनाली हैं, वहां बनाली हैं। लेकिन हिन्दुस्तान के अखबारों में हम यह नहीं सुनते हैं कि असम के अन्दर, नेफा के अन्दर, लद्दाख के अन्दर, जो इलाके इतने अहम और जरूरी हैं, हम ने अपनी सड़कों का जाल बिछा लिया है। बातें तो बहुत देश में की जाती हैं, लेकिन काम उसके अनुरूप नहीं होता है। यह कहा जाता है कि देश में समान की कमी नहीं है, राशन की कमी नहीं है, देश में आदमी कम नहीं है और उन में बेकारी भी व्याप्त है। इस तरह से एक तरफ़ा तो बेकारी का ढिंढोरा पीटा जाता है, दूसरी तरफ़ आप कहते हैं कि रोटी सब को मिलनी है, भूखा कोई मर नहीं सकता है, तो फिर कमी किस बात की बाकी रह जाती है। क्यों सड़कें नहीं बना दी जाती हैं, क्यों पुल नहीं बना दिये जाते हैं? मैं समझता हूं कि कमी है तो सिर्फ़ प्लानिंग की है। काम के तरीके आप को सोचने चाहियें। ऐश और आराम को छोड़ कर इस तरफ़ हमें ध्यान देना चाहिये और सड़कें बनानी चाहियें।

देश में जो परिवहन के साधन हैं, ये बहुत कम हैं। आप कहीं पर चले जायें, गाड़ियों को देख लें, बसों को देख लें, हवाई जहाज़ों को देख लें, सब खचाखच भरे रहते हैं, सवारियों की भीड़ लगी रहती है। कमी है तो साधनों की। हमारे देश में कोई २५-२६ लाख के करीब सारे परिवहन के साधन हैं, मोटर गाड़ियां हैं, बसें हैं, स्कूटर इत्यादि हैं जब कि हमारे देश की आबादी ४५ करोड़ है। आप अमरीका के साथ अपना मुकाबला करें। वहां पर बारह करोड़ परिवहन के साधन हैं जब कि उसकी आबादी केवल १६ करोड़ है। उसके मुकाबले में हमारे यहां परिवहन के साधन नफी के बराबर हैं। इसके बावजूद भी परिवहन पर हम टैक्स बढ़ाते जा रहे हैं। मैं समझता हूं कि जब तक हमारे पास परिवहन के साधन अधिक नहीं होंगे तब तक देश आगे नहीं बढ़ सकेगा।

## [श्री बागड़ी]

जिस तरह से हवाई ताकत बढ़ाने की बात है, उसी तरह से हवाई जहाजों की तादाद बढ़ाने की बात भी है। इस की आज देश को जरूरत है। चाहे हम अमनवादी रहें, शान्तिवादी रहें, हमारा पंचशील कामयाब हो या न हो, हमें हवाई जहाजों की तादाद बढ़ानी ही होगी। पिछले दिनों नेफा में सामान भेजने की जब हमें जरूरत पड़ी तो उसका ठेका हमने कार्लिंगा एयरलाइंज को दे दिया। अखबारों में आपने पढ़ा होगा कि जो सामान फौजियों के लिये फेंका जाना था वह सामान कलकत्ता और गोहाटी के बाजारों में जा कर बिका, जिसका इस्तेमाल चीनियों के खिलाफ होना था वह कलकत्ता और गोहाटी में बेचा गया। मैं कहूंगा कि इस तरह की जो कम्पनियां हैं, इनको नैशनलाइज कर लिया जाना चाहिये। जो मुसीबत के वक्त देश के साथ गहारी करती है, ऐसी कम्पनियों की पड़ताल होनी चाहिये, उन से मुकदमें चलने चाहियें, उन के पास जितने हवाई जहाज हैं, जब तक आपको जरूरत रहती है, उनको आप अपने कब्जे में ले लें।

दरभंगा जिले के अन्दर आप एक एयरोड्रोम बना रहे हैं। वहां पर एक कारपोरेशन है जिसके चेयरमैन एक साबिक एम० पी० हैं। उनको उसका ठेका दिया गया है ११० रुपया फी सैकड़ा टन मिट्टी का। उन्होंने आगे वह ठेका किसी छोटे ठेकेदार को ७५ रुपये फी सैकड़ा टन से दे दिया है। उस दूसरे ठेकेदार ने नीचे के और किसी ठेकेदार को पचास रुपये फी सैकड़ा टन के हिसाब से दे दिया है और इसके साथ साथ आप यह देखें कि जो मजदूर हैं, उसको १५ से लगा कर ४६ रुपये तक मिलता है। यह सरकारी पैसा है। एक तरफ तो हम समाजवाद की बात करते हैं और दूसरी तरफ सरकारी पैसे का इस तरह से दुरुपयोग करते हैं, उसको बचाने की कोशिश नहीं करते हैं। हमने ११० रुपये में ठेका दिया, जिसको दिया उसने ७५ रुपये में आगे दे दिया और आगे फिर उसने ५० रुपये में दे दिया और मजदूर को १५ रुपये में ही पड़ता है, यह कहां का समाजवाद है? मैं इसको भी एक प्रकार का भ्रष्टाचार समझता हूं। इस तरह की बातों को रोका जाना चाहिये।

कार्लिंगा एयरलाइंज के खिलाफ मुझे एक शिकायत है, शिकवा है। इस कम्पनी का एक बहुत बड़ा हिस्सेदार हिन्दुस्तान की किसी स्टेट का एक बहुत बड़ा जिम्मेवार मिनिस्टर भी है। इसलिए लोगों में यह आम चर्चा है कि शायद यह भ्रष्टाचार उन के सहारे किया गया है। मैं चाहता हूं कि इसकी इनक्वायरी भी हो और इसको नैशनलाइज भी किया जाए।

श्री रामानन्द शास्त्री (रामसंचोवाट) : अध्यक्ष महोदय, सबसे पहले आपने जो मुझे परिवहन तथा संचार मंत्रालय का मांगों पर बोलने का अवसर दिया है, उसेके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। हमारे मंत्रा महोदय ने इस महकमे को, इस विभाग को बहुत ही खूबसूरती से आगे बढ़ाया है और इसलिए मैं उनको भी धन्यवाद दिये वगैर नहीं रह सकता हूं।

मैं कुछ सूझाव आपको आज्ञा से माननीय मंत्रा जी के सामने रखना चाहता हूं। अभी माननीय सदस्यों ने संकटकालीन स्थिति का मुकाबला करने के लिए हवाई जहाजों और दूसरी जिन जिन चीजों को हमें आवश्यकता है, उनको पूर्ति करने के सूझाव दिये हैं और इस काम के लिए कहा है कि इस महकमे को और बढ़ाना चाहिये। मैं समझता हूं कि हमें अपने देश में ही जहाजों का उत्पादन करने के लिए अधिक से अधिक प्रयत्न करना होगा। अपनी ताकत को बढ़ाना होगा।

१९५६ से लेकर आज तक हमारे देश में, हमारी सीमाओं पर वायरलैस की संतोषजनक व्यवस्था नहीं रही है। हमारी फौज के साथ, हमारे पुलिस के आदमियों के साथ इस

तरह के साधनों की व्यवस्था न होने के कारण बारह बारह दिन तक हमको पता ही नहीं चल सका कि कितने और किन किन भारतीयों को चीन द्वारा बन्दी बना लिया गया है। हमको इसकी सूचना तब मिली जबकि पेरिग से इसकी घोषणा की गई कि अमुक अमुक भारतीय सैनिकों को उसने गिरफ्तार कर लिया है और इतनी संख्या में गिरफ्तार कर लिया है। इस उदाहरण से स्पष्ट हो जाता है कि जहां तक हमारे तार, हमारे टेलीफोन, हमारे विजिलेंस, हमारे वायरलैस सिस्टम का सम्बन्ध है उसकी ठीक व्यवस्था नहीं थी और इन सूविधाओं से हमारी हवाई फौज वंचित थी।

**श्री जगजीवन राम :** तार के साथ इसका क्या सम्बन्ध है ?

**श्री रामानन्द शास्त्री :** तारों की भी आवश्यकता है, टैलीफोन की सूविधा बढ़ाई जायें, इसका भी आवश्यकता है। चूंकि इन सूविधाओं की कमी थी इस वास्ते हमारी फौजों को नुकसान उठाना पड़ा। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि अब जो कुछ हो गया, वह तो हो गया लेकिन आगे के लिए हमें सावधान हो जाना चाहिये और इन सूविधाओं का विस्तार करना चाहिये। आने वालों जो परिस्थितियां हैं, उनका पहले से ही आभास करके, इनका हमें संतोषजनक प्रबन्ध कर लेना चाहिये। मेरी प्रार्थना यह है कि प्रत्येक भारतीय फौजों के पास विशेष प्रकार का प्रबन्ध आप करें, उसके साथ वायरलैस का प्रबन्ध रहे ताकि दुश्मन किस प्रकार के शस्त्रास्त्र उसके पास हैं, इसकी सूचना वह देता रह सके और हम उससे लाभ उठा कर अपनी स्थिति को मजबूत करने के प्रबन्ध सोच सकें। इस प्रकार का प्रबन्ध हमारे मंत्री महोदय अपने विभाग में करें, यह मेरी उनसे प्रार्थना है।

यातायात को जहां तक सम्बन्ध है, उसके बारे में अब मैं एक दो बातें कहना चाहता हूं। एक जिले को दूसरे जिले से मिलाने के लिए बहुत सी बातें यहाँ पर माननीय सदस्यों की तरफ से कही गई हैं और बताया गया है कि फलां फलां जगहों पर पुलों की आवश्यकता है। मैं जिस निर्वाचन क्षेत्र से आता हूं, उसकी बात मैं आपके सामने रखना चाहूंगा। मेरे निर्वाचन क्षेत्रों में बाराबंकी और गौंडा जिले पड़ते हैं। यहाँ पर एक घाघरा नदी बहती है। वह बरसात के दिनों में बहुत विकट रूप धारण कर लेती है। उस वक्त पानी ही पानी उधर हो जाता है। चार महीने, चौमासे के दिनों में, पुल का प्रबन्ध न होने के कारण लोगों को जिसे तकलीफ का सामना करना पड़ता है, उसका अंदाजा नहीं लगाया जा सकता है। मेन सड़क होने पर भी रास्ता बन्द हो जाता है। बाराबंकी और गौंडा के बीच सारा साल यातायात खुला रहे, इसके लिए यह आवश्यक है कि घाघरा नदी पर एक पुल बना दिया जाए। वहाँ पर रेल का प्रबन्ध है, रेल का पुल है लेकिन सड़क पर पुल न होने की वजह से वे जिले एक दूसरे से कट आफ हो जाते हैं। मैं चाहता हूँ कि इस तरफ आप ध्यान दें और सड़क का पुल भी बना दें।

इसी तरह से दो और जिले हैं, बिजौर और सहारनपुर, जिनके बीच सड़क का पुल न होने से, उनका आपस में सम्बन्ध टूट जाता है। उनका आपस में सम्पर्क न टूटे, इसके लिए यह आवश्यक है कि वालावाली पर जहाँ पर रेल का पुल है उसके साथ में ही उसकी बगल में एक सड़क का पुल बना दिया जाए। इस ओर भी मैं आशा करता हूँ आपका ध्यान जाएगा।

कुछ माननीय सदस्यों ने पहाड़ों का जिक्र किया है और कहा है कि पहाड़ों पर सड़कों का प्रबन्ध नहीं है। सड़कों की वहाँ अधिक से अधिक आवश्यकता है। यह ठीक है

[श्री रामानन्द शास्त्री]

कि हमारे पास आज अधिक साधन नहीं हैं लेकिन इस संकट काल में हमें यह साधन जुटाने होंगे और उनके लिये पूर्ण प्रयत्न करने होंगे।

थोड़ा सा जो सरकारी नौकरियां हैं उनके सम्बन्ध में भी कहना चाहता हूं। पिछले दस सालों में हरिजनों का रिजर्वेशन पूरा नहीं हो पाया। दूसरे महकमों में हरिजनों के लिये रिजर्वेशन होने पर भी उसकी अवहेलना की गई। १० और १२ प्रतिशत रिजर्वेशन होने पर भी २ प्रतिशत हरिजनों को भी नहीं लिया गया। हरिजनों के लिये पोस्ट्स रक्खी तो जाती हैं लेकिन यह कह देते हैं कि चूंकि सूटबल हरिजन नहीं मिलते हैं इसलिये उनको नहीं लिया जा सका और दूसरे आदमियों की उनकी जगह पर ले लेते हैं। मैं मानता हूं कि इस विभाग में जब से श्री जगजीवन राम मंत्री होकर आये हैं तब से हरिजनों को कुछ न्याय मिलने लगा है, लेकिन फिर भी बहुत सी जगहें ऐसी होती हैं जहां पर हरिजन नहीं रक्खे जाते हैं। मैं उनके सम्बन्ध में ध्यान दिलाना चाहता हूं कि यह चीज नहीं होनी चाहिये। दूसरे विभागों के महानुभावों से भी कहूंगा कि दस सालों का रिजर्वेशन और मिला है, और इस रिजर्वेशन के सम्बन्ध में हमें अधिक से अधिक न्याय प्राप्त होना चाहिये इसमें पक्षपात नहीं होना चाहिये।

हम देखते हैं कि पिछले दिनों में एक आध वाक्य ऐसे हुए जिनमें डिपार्टमेंट हरिजनों को प्रमोशन दिया गया। उसके लिये बहुत से मेम्बर बौखला गये। वह मामला सुप्रीम कोर्ट तक गया। जब सुप्रीम कोर्ट में पोस्ट मैन के प्रमोशन का सवाल आया तो निर्णय हरिजनों के अनुकूल हुआ। उसके बाद भी पोस्टमैन के प्रमोशन का जो मामला है उसमें हरिजनों को न्याय नहीं मिलता है। माननीय मंत्री महोदय के प्रयत्न से यह चीज सामने आई है लेकिन अभी भी पूरा न्याय नहीं हो सका है। इसलिये इसको तरफ में उनका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

जहां तक पोस्ट कार्ड के दाम बढ़ने का सवाल है, मैं उसके खिलाफ नहीं हूं। हम तो कहते हैं कि अगर राष्ट्र के लिये आप इन चीजों के लिये पैसा बढ़ाते हैं तो हमें आपत्ति नहीं है, लेकिन साथ ही साथ यह होना चाहिये कि पत्र आदि ठीक समय पर पहुंचा करें। गांवों में साप्ताहिक डाक जाया करती है और कहीं कहीं पर अर्द्ध साप्ताहिक डाक जाती है। इसका थोड़ा सा अनुभव मुझे इस लिये है कि मैं भी गांवों में रहता हूं और वहां पर ज्यादा धूमता हूं। आज पहले को अपेक्षा इसकी व्यवस्था बहुत अच्छी है, लेकिन उसके और भी अच्छा करने को मैं प्रार्थना करता हूं।

यहां पर एक माननीय सदस्य ने कहा कि पार्ट टाइम का पैसा देकर डाकखाने खोले जाते हैं। मैं कहना चाहता हूं कि पहले तो एक भी नहीं था तब कितनी कठिनाई होती थी। अब यदि पार्ट टाइम भी खोले गये हैं तो भी वह अच्छी बात है। अगर कहीं पर कोई खराबी हो तो उसको जरूर ठीक करना चाहिये। मैं तो यहां तक कहने के लिये तैयार हूं कि यदि सरकार के पास पैसा नहीं है तो भी वह इस प्रकार के डाकखाने अधिक से अधिक खोले और लोगों को साप्ताहिक और असाप्ताहिक डाक की जगह पर दैनिक डाक मिले तो इसके लिये गांव के लोग अपने आप खर्च उठाने के लिये तैयार हैं। इस रूप में ही सेही, वहां पर डाकखाने अधिक से अधिक खोले जायें ताकि हमारी डाक व्यवस्था अच्छी हो सके।

मैंने यहां पर जो दो चार बात कहीं हैं, मुझे आशा है कि उन पर ध्यान दिया जायेगा, खास तौर पर चूंकि इस वक्त हमारे यहां संकट कालीन स्थिति है इसलिये हमारे यहां जो भी

कमी हो उसको दूर करने की व्यवस्था की जानी चाहिये। इन शब्दों के साथ मैं इन मांगों का समर्थन करता हूँ।

श्री ना नि० पटेल (बुलसारा): अध्यक्ष महोदय, गुजरात के लिये कुछ मौका दिया जाय।

अध्यक्ष महोदय : मुझे ध्यान है।

श्री कंडप्पन (तिरुचेंगोड) : मैं अपना भाषण तामिल में देना चाहता हूँ।

श्री अध्यक्ष महोदय : यदि आप अंग्रेजी जानते हैं और अंग्रेजी में लिख सकते हैं तो मैं आपको तामिल में बोलने की अनुमति किस प्रकार दे सकता हूँ। प्रक्रिया नियमों के अनुसार वे तामिल में तभी बोल सकते हैं जब वे इस बात का प्रमाण दे दें कि वे हिन्दी या अंग्रेजी में नहीं बोल सकते हैं।

श्री कंडप्पन : यदि आपकी यही इच्छा है तो मैं अंग्रेजी में भाषण दूंगा।

मैं आपका कृतज्ञ हूँ कि मुझे चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया है। मैंने श्री रघुनाथ सिंह के भाषण को सुना तथापि मैं उसे ठीक से नहीं समझ पाया जहां तक मंत्री महोदय के भाषण का सम्बन्ध है मैं उनके भाषण से संतुष्ट नहीं हुआ हूँ।

मंत्रालय ने पिछले वर्ष के प्रतिवेदन में तूतीकोरिन बन्दरगाह के विकास की सिफारिश की थी। इस योजना के लिये १०.२७ करोड़ रुपये की राशि रखी गई थी यह योजना तीसरी परियोजना में शामिल की गई थी। तथापि अभी तक इस वर्ष के लिये केवल ४ लाख और १६६३-६४ के लिए १० लाख रुपये रखे गये हैं। इससे तो यही अच्छा था कि सरकार इस योजना को तीसरी परियोजना में शामिल ही नहीं करती।

१९५६ में सरकार को सेतुसमुन्दरम् परियोजना प्रस्तुत की गई थी जिसमें तूतीकोरिन बन्दरगाह का विकास तथा उसे गहरा करना भी शामिल था तथापि उसे तक में रख दिया गया।

सरकार की तटीय रेखा ३५३५ मील लम्बी है। सुरक्षा कारणों से भी यह आवश्यक है कि देश में सीधी तटीय मार्ग का विकास हो इसी उद्देश्य से डा० रामस्वामी मुदालियर की अध्यक्षता में एक समिति बनायी गई थी जिसने सेतुसमुन्दर योजना की सिफारिश की गई। इसमें भारत सरकार के नौसंचालन परामर्शदाता भी शामिल थे तथापि १९५८ में जब इसकी लागत का अनुमान लगाया कि वह २६ से ३० करोड़ तक बैठेगी तो इस योजना को स्थगित कर दिया गया। यद्यपि इसके लिये कई सर्वेक्षण और जांच हो गई थी तथा यह सिद्ध हो चुका था कि यह योजना लाभदायक तथा लाभप्रद सिद्ध होगी। स्वतन्त्रता प्राप्ति के बाद से इस योजना के बारे में बहुत आशाएँ थीं। इससे आप समझ सकते हैं कि द्रविड़ मुनेत्र कजगम दिल्ली के शासन के प्रतिकूल है।

मैं आपको इस परियोजना के लाभ बताना चाहता हूँ। पहिला तो यह है कि हमें एक सीधा समुद्री मार्ग प्राप्त हो जायेगा, दूसरे इससे तटीय वाणिज्य के लिये एक छोटा मार्ग प्राप्त हो जायेगा इससे कई पत्तनों की दूरी कम हो जायेगी तीसरे हमारे जहाजों को खुले समुद्रों का खतरा नहीं उठाना पड़ेगा। चौथे अन्तर्राष्ट्रीय जहाजों के लिये कोलम्बो पर उतरना अनिवायँ नहीं होगा और वे भारत के मार्ग से आ सकेंगे।

मूल अंग्रेजी में

[श्री कंडप्पन]

अतः भले ही इस योजना से घाटा होता हो तो भी हमें इसे क्रियान्वित करने के लिये पूरा प्रयत्न करना चाहिये ।

**श्री ना० नि० पटेल :** अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया उसके लिए मैं आपका बड़ा आभारी हूँ और साथ में ट्रांसपोर्ट और कम्युनिकेशन्स मिनिसट्री को धन्यवाद देता हूँ और उस मंत्रालय के आफिसर्स को भी धन्यवाद देता हूँ क्योंकि इस मंत्रालय के काम में अच्छी प्रगति हो रही है । लेकिन मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ ।

आपकी योजनाएं बहुत सुन्दर हैं लेकिन जिस प्रकार उनका राज्यों में इम्प्लीमेंटेशन हो रहा है उससे लोगों में नाराजगी फैलती है और उसके कारण आपको बदनामी मिलती है ।

पहले मैं आपके सामने नेशनल हाई वे का मामला रखना चाहता हूँ । मैं गुजरात से आता हूँ । गुजरात स्टेट में बम्बई से ले कर के अहमदाबाद तक नेशनल हाई वे नम्बर ८ जाती है । मैंने मंत्री रजी से पूछा था तो मालूम हुआ था कि इस हाई वे रोजाना ४०० हैवी व्हीकिल्स निकलते हैं । बम्बई से विवंडी तक तो यह सीमेंट रोड है लेकिन विवंडी से वाड़ा तक, वाड़ा से मनोर तक और मनोर से कासा तक इस हाई वे की हालत बहुत खराब है और इसको आपका लोगो से मालूम कर सकते हैं जोकि ट्रांसपोर्ट को चलाते हैं । उससे आगे चल कर बड़ोच और बड़ौदा के बीच का रास्ता भी अच्छी हालत में नहीं है । बम्बई से लगा कर अहमदाबाद तक और खासकर जो मेरा चुनाव क्षेत्र है वहाँ पार नदी, कोलक नदी और वमन गंगा नदी के ऊपर लाखों रुपया खर्च करके पुल तो बना दिए गए हैं लेकिन मेरी समझ में नहीं आता कि उन के लिए एप्रोच रोड्स क्यों नहीं अभी तक बनायी गयीं । पुल ऐसे के ऐसे पड़े हैं, उनका उपयोग नहीं हो रहा । मेरा सुझाव है कि जैसे ही मंत्रालय पुल का काम शुरू करे उसको एप्रोच रोड को भी शुरू कर देना चाहिए । इस साल भी मैंने पूछा तो लोग कहते हैं कि हम उन पुलों पर ट्रैफिक ले जाएंगे । मगर जब एप्रोच रोड का काम पूरा नहीं होगा तो ट्रैफिक कैसे चल सकता है । अभी तो एक बरसात में मिट्टी जमेगी, फिर उस पर मैटिल डाला जाएगा, उसके बाद उस पर ट्रैफिक चल सकेगा । तो मेरा सुझाव है कि इन बातों पर ध्यान देना चाहिये ।

आपकी जो रिपोर्ट है उसको देख कर मुझे कुछ दुःख होता है क्योंकि हर राज्य को बराबर रुपया नहीं मिल पाता । हमारे यहां लोकल बोर्ड में अगर कोई आदमी चुन जाता है तो हम देखते हैं कि उसके घर का रास्ता ठीक हो जाता है । वही हालत इस रिपोर्ट को देखने से मालूम होती है । मैं इस में आपको कुछ कोटेशन देना चाहता हूँ ।

वामन बड़े-राजकोट खंड में सीमेंट कंकरीट व डामर बिछाना अर्थात् उत्तरी गुजरात के लिए १ लाख रुपये व्यय किये गये । तथा वामन बड़े-राजकोट-पोरवंदर रोड के लिये १ लाख रुपये की मांग है ।

वामनबड़े-पोरवंदर-रोड राष्ट्रीय राजपथ के लिये सन् ६३-६४ में २५,००० रुपये की डिमांड है ।

राष्ट्रीय हाई वे के मोरवी मलिया खंड के लिए सन् १९६३-६४ में २,५०,००० रुपये की डिमांड है ।

इन सब रोड्स के वर्क को देखने से मालूम होगा कि वह सब पैसा सौराष्ट्र को गया है । सौराष्ट्र के लिए ही यह तमाम इतना सारा रुपया खर्च किया जा रहा है । इसके लिए मेरा

कहना है कि आप यहां सेंटर में बैठे हैं और जब यहां से पैसा स्टेट्स को दिया जाता है तब आप यह क्यों नहीं पूछते हैं कि जो पैसा उनको दिया जाता है वह अमली तौर पर खर्च होता है या नहीं ? आप कोई ऐसी मशीनरी बनायें जिससे स्टेट्स को जो पैसा दिया जाय उसका ठीक से इम्प्लीमेंटेशन हो। आज उसका बराबर बंटवारा नहीं होता है। उसकी ओर देखना केन्द्रीय मंत्री का काम है। जो भी रुपया यहां से दिया जाय उसका समुचित रूप से बंटवारा हो। देखने में यह आता है कि बड़े बड़े मार्गों को बनाने और उनको सुधारने की तरफ तो ध्यान दिया जाता है लेकिन देहातों की तरफ जो छोटे छोटे रास्ते होते हैं उनकी ओर उतना ध्यान नहीं दिया जाता है।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की बाबत बतलाना चाहता हूं कि वह बिलकुल बैकवर्ड, हिली और ट्रोइवल ऐरिया है और उधर सड़कों को सुधारने और बनाने की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये। वापी-मोटापोंडा-धर्मपूर-वांसदा और मांडवी स्टेट हाई वे का काम पिछले कई सालों से शुरू किया जाना है लेकिन वह शुरू नहीं किया जाता है और वह काम अभी तक पूरा नहीं हो पाया है। इसी तरह से एक दूसरा स्टेट हाई वे जो कि बलसार, विल्लीमोरा, नौसारी से सूरत तक जाता है उसका भी कुछ प्राविजन नहीं होता है। इसी तरह से नार्थ गुजरात में जहां से कि हमारे पुरुषोत्तम भाई पटेल आते हैं वहां पर भी जो पाटन, सिहोरी रोड और खेरारू पाटन दाता रोड रूरल ऐरिया में है और वह बिलकुल रूरल ऐरिया है, वहां ऐसी सड़कों और मार्गों को बनाने के लिए कोई प्राविजन नहीं होता है तो मेरा सुझाव है कि उन के लिए भी प्राविजन होना चाहिये।

इस के अतिरिक्त मुझे यह निवेदन करना है कि बलसार के पास जो नेशनल हाई वे है वहां बांकी नदी बहती है। उस के ऊपर कई सालों से एक १२ फुट ऊंचा पुल है जिसके कि ऊपर रोजाना करीब ४०० ट्रक्स पास होते हैं। वह बहुत ही खस्ता हालत में है और कोई पता नहीं कि वह पुल कब गिर जाय। मेरी आशंका है कि इस वर्षा के दौरान उसकी हस्ती बाकी नहीं रहेगी।

जो नेशनल हाई वे बलसार के बाहर से नया बनाया है वह अचल से बलसार, धर्मपुर रोड तक लगभग तैयार हो गया है। इसलिए यह और भी जरूरी हो जाता है कि उसको ठीक बनाया जाय। और यह ठीक नहीं बनाया जायगा तो यह ट्रैफिक बांकी का पुल गिर जाने से बन्द हो जायगा। अगर वह पुल काम न दे तो ट्रैफिक की इस की ओर डाईवर्ट करके लाया जा सकता है। मेरा खयाल है कि आप इस के बारे में भी कुछ सोचेंगे।

मैं पी० एंड टी० डिपार्टमेंट के बारे में भी कुछ निवेदन करना चाहता हूं। कुछ मेम्बरान ने यहां पर कहा कि पोस्टल डिपार्टमेंट में काम अच्छा नहीं चलता है। उनका ऐसा कहना किसी क्रूर ठीक हो सकता है और मैं भी चाहूंगा कि पोस्टल डिपार्टमेंट का काम सही तरह से चले। पोस्टल, पुलिस और रेलवे यह तीन ऐसे विभाग हैं...

**अध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य का समय समाप्त हो रहा है।

**श्री ना० नि० पटेल :** अध्यक्ष महोदय, आप ने मेरी सुनवाई बहुत देर बाद की है और इसलिए अगर मैं भी कुछ देर और बोलता रहूं तो मुझे इस के लिए माफ किया जाय।

**अध्यक्ष महोदय :** अगर माननीय सदस्य आज मेरी सुन लें तो मैं आगे हमेशा उन की सुनता रहूंगा।

**श्री ना० नि० पटेल :** आज के दिन तो सुन लीजिए और थोड़ा निवेदन और कर लेने दीजिये ।

श्री जगजीवन राम जब रेलवेज में थे तो उन्होंने क्लास ३, क्लास ४ और दूसरे स्टाफ़ के लिए बड़ी सहूलियतें दीं । मुझे आशा है कि पोस्टल डिपार्टमेंट के नीचे के कर्मचारियों को भी वे अवश्य जरूरी सहूलियतें देंगे । बेचारे पोस्टमैन बरसते पानी में और चिलचिलाती धूप में अपने कर्तव्य का पालन करते हैं, काफ़ी पैदल उन्हें चलना पड़ता है, और चिट्ठियां पहुंचाने के लिए उन्हें २, २, ३, ३ और ५, ५ मंजिल पर जाना पड़ता है । अब इसके विपरीत पुलिस डिपार्टमेंट में एक सिपाही अगर किसी साइकिल सवार को बग़ैर लाइट के पकड़ता है तो साइकिल वाला चालान से बचने के लिए सिपाही को १, २ रुपया दे देता है । अब इस तरह की ऊपर की आमदनी पोस्टल डिपार्टमेंट के कर्मचारियों को सुलभ नहीं है । बेचारे पोस्टमैनों को कोई होली, दिवाली की त्योहारी के रूप में अठन्नी या रुपया दे दे तो ठीक है वरना उन्हें ऊपर से कोई भी आमदनी नहीं होती है । पोस्टल कर्मचारी जो कि इतनी मेहनत और ईमानदारी से काम करते हैं उनकी सुविधाओं का जितना खयाल होना चाहिए वह नहीं किया जाता है । उन के रहने के लिए न तो क्वार्टर्स का प्रबन्ध है, और न ही उन के दवादारू का कोई समुचित प्रबन्ध होता है । श्री जगजीवनराम जब रेलवे मिनिस्टर होते थे तो उन्होंने रेलवे के कर्मचारियों को आवास सम्बन्धी और डाक्टरी इलाज व अस्पताल आदि की काफ़ी सहूलियतें सुलभ की थीं । मुझे आशा व विश्वास है कि श्री जगजीवन राम यहां भी, स्टाफ़ के लिए सब आवश्यक सुविधाओं का प्रबन्ध करेंगे ।

पोर्ट्स के बारे में मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि हमारे साउथ गुजरात में पोर्ट्स बिल्कुल कम हैं । मेरे सुनने में आता है कि जितना पैसा वहां के मगदल्ला पोर्ट के लिये देना चाहिए उतना दिया नहीं गया है । मंत्री महोदय इस चीज़ के ऊपर भी ध्यान दें । उसका भी प्रबन्ध होना चाहिए ।

दमन पोर्ट के अंदर पोर्चगीज़ शासन काल में बड़े स्टीमर्स भी वहां आते थे और छोटे स्टीमर्स भी आते थे और उन लोगों के ट्रांसपोर्ट का कामकाज चलता था । अब वह हमारे भारत के साथ हैं । जरूरत इस बात की है कि उस पोर्ट को डेवलप किया जाय और आवश्यक सुधार उस में किये जायें । मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इधर ध्यान देंगे ।

दमन में अभी भी ऐयरोड्रोम हैं । अभी थोड़े दिन पहले जब श्री मुरारजी देसाई गये तो उन्होंने उसे देखा भी था । मैं श्री जगजीवनराम और श्री राजबहादुर जी से भी प्रार्थना करता हूं कि वह लोग भी जाकर उस ऐयरोड्रोम को देखें । पोर्चगीज़ जाते वक्त उसे ख़राब कर के गये हैं । लेकिन जहां तक रनवे का ताल्लुक है वह ठीक है और वहां पर वाईकाउंट प्लेंस बड़ी अच्छी तरह से उतर सकते हैं । मेरी प्रार्थना है कि उसकी उचित देख भाल करायी जाय और उसको ठीक से मेंटेन कराया जाय ताकि वहां पर ऐयरसर्विस आप पूरी तरह से चालू कर सकें ।

इसी तरह से सूरत के पास एक परसोली नाम का ऐयरोड्रोम है जहां कभी कोई मिनिस्टर आते हैं तो वहां वे डकोटा से उतरते हैं । उसको भी डेवलप करने की जरूरत है । वहां पर भी इम्प्रूवमेंट वर्क शुरू किया जाय । अब सूरत दिन पर दिन डेवलप हो रहा है इसलिए उधर भी मंत्रालय को सोचना चाहिए ।

**अध्यक्ष महोदय :** अब माननीय सदस्य मेरी बात मान लें और बैठ जायें ।

**श्री ना० नि० पटेल :** हमारे श्री राजबहादुर जो कि शिपिंग का काम सम्हाले हुए हैं वे बिल्लीमोरां में आये थे और उन को उस वक्त मालूम हुआ कि हमारे यहां कंट्री क्रैफ्ट्स बड़े चलते हैं । वे करीब

५०० हैं। उन कंट्री क्रैफ्ट्स को सड़ने से बचाने के लिये और पानी उन के अन्दर न घुस जाये उस के लिए उन लोगों ने डामर वाटू जो कि काला रंग होता है उसके लिए उन्होंने ऐप्लीकेशन दी थी क्योंकि उसके लगाने से उनकी लकड़ी खराब नहीं होगी लेकिन उस के लिए कौमर्स एन्ड इंडस्ट्री मिनिस्ट्री कहती है कि वह आइटम बैंड है। मेरा कहना है कि अगर यह काला रंग उन्हें नहीं दिया जायगा तो उनके सब क्रैफ्ट्स खराब हो जायेंगे। मेरी प्रार्थना है कि मंत्री महोदय इस के बारे में सोचें और आवश्यक कदम उठायें।

अध्यक्ष महोदय, जिन्होंने कि मुझे इतना समय दिया उनको धन्यवाद देते हुए मैं अपनी जगह पर बैठता हूँ।

श्री यशपाल सिंह (कैराना) : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय श्री जगजीवनराम को इस बात के लिए मुबारकबाद देता हूँ कि संकट की घड़ियों में उन्होंने बड़ी मुस्तकल-मज्जाजी से काम किया। मैं उन को जो राय दूंगा, वह कोई किताब से नहीं ली गई है। किताबों में आरिजिनल बातें बहुत कम हैं। उन के नाम में भगवान राम का नाम आता है। और मैं जो राय दूंगा, वह भी परमात्मा की बंदगी से ही हासिल हुई है। अगर वह उस राय को मान लेंगे, तो सब दिक्कतें हल हो जायेंगे।

मैं ने रुड़की यूनिवर्सिटी के हाइएस्ट इंजीनियरिंग से हिसाब लगवाया है—रुड़की यूनिवर्सिटी मेरी अपनी यूनिवर्सिटी है—कि अगर हम मोटर के बजाये जल से चलने लगे, नावों और स्टीमरों से चलने लगे, तो रुड़की से हरिद्वार जाने में बीस नये पैसे खर्च होते हैं। जब कि अब पांच रुपये खर्च होते हैं। इसलिए सब से अच्छा तरीका जल से सफ़र करने का है। इस से देश की बहुत सी दिक्कतें हल हो सकती हैं। ट्रांसपोर्ट की दिक्कत, बेरोगज़गारी की दिक्कत, मोटरों की कमियों की दिक्कत और बाढ़ों की दिक्कत, ये सब दिक्कतें हल हो सकती हैं। अगर यात्रा करने के लिए नहरें खुदवा दी जायें, तो सारी बेरोगज़गारी दूर हो जायगी, ट्रांसपोर्ट का मसला हल हो जायेगा और इसके साथ साथ बाढ़ों का मसला भी हल हो जायगा। इसलिए सब से ज्यादा जरूरी यह है कि जो काम बीस नये पैसे से हो सकता है, उस पर पांच रुपये न खर्च किये जाय।

हमारे देश में कुल ५५ लाख व्हीकल्स हैं। ४४ करोड़ की आबादी में ५५ लाख व्हीकल्स बहुत घोड़ी हैं। अमरीका में सोलह करोड़ की आबादी है और बारह करोड़ सिर्फ कारें हैं, बसों, स्टेशन वैगन्स और स्कूटर्स वगैरह अलग हैं। हमारे देश की हालत यह है कि हमारे जिले बस्ती की आबादी ३२ लाख है और वहां पर सिर्फ २८ कारें हैं। डी० एम०, डिस्ट्रिक्ट एण्ड सेशन जज, ए० डी० ओ० और पी० डी० ओ० आदि सब अधिकारियों की कारें उसी में हैं। इस कमी को सिर्फ जल से दूर किया जा सकता है, सिर्फ नौकाओं और स्टीमरों से दूर किया जा सकता है, और किसी तरह से दूर नहीं किया जा सकता है।

जब माननीय मंत्री जी ने बड़ी मुस्तकल-मज्जाजी से हर एक मसले को हल किया है और उनका यश है, तो यह अच्छा नहीं लगता कि दिल्ली में ही हजारों आदमी इसलिए खड़े रह जाते हैं कि उनको सवारी नहीं मिलती है। शाम को चल कर देखिए कि रीगल, चांदनी चौक और फ़व्वारे पर हजारों आदमी इस लिए खड़े रहते हैं कि उनको सवारी नहीं मिलती है। यह बड़ा मामूली काम है। अगर एक हफ्ते की मेहनत की जाये, तो एक हफ्ते में यह मसला हल हो सकता है। कारों में बैठ कर वे लोग निकलते हैं, जो देश की सेवा नहीं कर सकते, जो बीमार हैं, जो अनपढ़ हैं, जो कमजोर हैं, जो रात भर बलगम उगलते हैं। और जो अच्छे अच्छे नौजवान हैं, जिनकी चौड़ी चौड़ी छातियां हैं, जिनके लम्ब लम्ब बाजू हैं, जो देश की रक्षा कर सकते हैं, वे हजारों की तादाद में इस लिए खड़े रहते हैं कि उनको सवारी नहीं मिलती है। यह मंत्री महोदय की शान के शायं नहीं है और उनको इसका इन्तज़ाम करना चाहिए। जब तक वह ट्रांसपोर्ट के ऊपर से यह प्रतिबन्ध नहीं हटा लेंगे, तब तक यह मसला हल नहीं

[श्री यशपाल सिंह]

हो सकता है। वह देखें कि उनके अण्डर बस के लिए दरखास्त दिये हुए दो दो साल गुजर जाते हैं, लेकिन वह दरखास्त मंजूर नहीं होती है और फिर कहा जाता है कि करप्शन का इलाज नहीं है। करप्शन का इलाज तो एक हफ्ते में हो सकता है, अगर उन अफसरान को बरखास्त कर दिया जाये, जो एक हफ्ते में प्राम्प्ट एक्शन न ले सकें। इस में सब लोगों का कुसूर है। मैं ऐसे भी लोगों को जानता हूँ, जिन्होंने अपने नाम के परमिट बनवा लिए हैं और जो घर बैठे हुए सौ रुपये रोज हासिल कर लेते हैं। व न कभी जाते हैं और न कभी देखते हैं और उन्होंने परमिट किराये पर दिये हुए हैं।

जरूरत इस बात की है कि जो टैक्स बढ़ाया गया है, उसको घटाया जाये। कुल मिला कर ५४,८१ लाख रुपये का टैक्स बढ़ाया गया है। ४,७८ लाख रुपये का टैक्स, दस परसेंट, मोटरों पर बढ़ाया गया है। ५,७५ लाख रुपये का टैक्स पेट्रोल पर बढ़ाया गया है। हाई स्पीड डीजल पर ५,०२ लाख रुपये का टैक्स बढ़ाया गया है। टायरों पर ३,४० लाख रुपये का टैक्स बढ़ाया गया है और प्राई-वट मोटर व्हीकल पर २,६० लाख रुपये का टैक्स बढ़ाया गया है। इस तरह कुल मिला कर ५४,८१ लाख रुपये का टैक्स बढ़ाया गया है। आदमी घोड़े पर भी सवारी करता है, बैलगाड़ी, घोड़ा गाड़ी और ऊंट पर भी चलता है, लेकिन किसी पर कोई टैक्स नहीं है। किसी भी सभ्य देश में, जहां जनतन्त्रवाद होता है, ऐसा टैक्स नहीं लगाया जाता है। जनतन्त्रवाद में यह बात शोभा भी नहीं देती है। यह बात कैसे शोभा देती है कि जो आदमी फर्स्ट क्लास में चलाता है, चाहे वह अनपढ़ या बीमार हो और दूसरी तरफ जो आदमी देश की सेवा कर सकता है, वह थर्ड क्लास में पिसता है, जबकि समाजवाद का नारा लगाया जाता है। अगर सच्चा समाजवाद लाना है, तो एजुकेशनल क्वालिफिकेशन को देख कर, आदमी की फ्रिजिकल क्वालिफिकेशन को देख कर फर्स्ट क्लास, सैकण्ड क्लास और थर्ड क्लास कायम किये जायें, रुपये के बेसिस पर न किये जायें।

जैसा कि हमारे स्वामी जी महाराज ने कहा है, सर्विसिज में रिजर्वेशन की जरूरत नहीं है। इससे बहतर तो यह है कि स्कूलों और कालेजों में शोषित वर्गों के छात्रों को भर दिया जाये। हर एक गांव में, जहां शोषित वर्ग हैं स्कूल और कालेज खोले जायें और उनकी तालीम पर करोड़ों रुपये खर्च किये जायें। हर क्षेत्र में उनकी तरक्की के लिए कोशिश की जाये, लेकिन सर्विसिज में उनके लिए रिजर्व-वेशन करने से इनएफिशेन्सी और इनकम्पीटेंसी बढ़ेगी और बार बार नुकसान होगा। सरकार उन लोगों को पूरी सुविधायें दे। उनको रिजर्वेशन के बेसिस पर लोक-सभा, राज्य सभा, असेम्बलीज और कौंसिलों में चाहे भर दिया जाये, क्योंकि यहां पर हम एक दूसरे की कमी को पूरा कर सकते हैं। अगर मैं गलती करता हूँ, तो मिनिस्टर साहब उसको दूर कर सकते हैं। अगर मिनिस्टर साहब गलती करते हैं, तो हमारे स्पीकर साहब उसको दूर कर सकते हैं। लेकिन सर्विसिज में एक शख्स खुद जिम्मेदार है, खुद स्टेट का काम करता है, खुद खड़ा हो कर सारी स्टेट को रिप्रेजेंट करता है। वहां पर एक दूसरे की कमियों को दूर नहीं किया जा सकता है। श्रीमन्, यहां पर अगर कोई गलत बात करता है, तो आप फ़ौरन उसको ठीक कर देते हैं। लेकिन सर्विसिज में यह बात नहीं है। बल्कि यहां तो मुझे तो यह शिकायत रहती है कि हमारे स्पीकर साहब को "स्पीकर साहब" कहा जाता है, लेकिन उनकी स्पीच कभी सुनने को नहीं मिलती है। जब मैं गुरुकुल में था, तो आचार्य-देव सबेरे ही स्पीच देते थे और हम गलती नहीं करते थे, लेकिन यहां पर जब हम गलती करते हैं, तो स्पीकर साहब बोलते हैं। अगर हम गलती न करें, तो स्पीकर साहब की स्पीच भी सुनने को नहीं मिलती है। बल्कि मैं तो जान-बूझ कर कभी एक-आध गलती इसलिए भी करता हूँ कि स्पीकर साहब के मुखारबिन्द से "आर्डर, आर्डर" सुनने को मिल जाये जैसा कि मैंने निवेदन किया है, पार्लियामेंट और असेम्बलीज में तो एक की कमी को दूसरा दूर कर सकता है, लेकिन सर्विसिज में नहीं।

**अध्यक्ष महोदय :** मुझे इसी लिए यहां पर बिठाया गया है कि मैं बोल न सकूँ ।

**श्री यशपाल सिंह :** और हम लोग यहां पर इसलिए आए हैं कि हम आपको ओबे करें ।

सर्विसिज में यह स्थिति नहीं है । एक स्टेशन मास्टर की गलती को दूर करने के लिए कोई दूसरा उसके पास नहीं है । आधी रात के वक्त एक ड्राइवर की गलती को दूर करने के लिए कोई दूसरा नहीं है । इसी तरह एक गार्ड की गलती को दूर करने के लिए कोई दूसरा नहीं है । इस लिए रिजर्वेशन की जरूरत नहीं है । इक्वल आपरचुनिटी होनी चाहिए । “फ़ेयर फ़ील्ड एण्ड नो फ़ेवर” की नीति अपनाई जानी चाहिए । अगर सर्विसिज में रिजर्वेशन होगा, तो उनमें इन-एफ़िशेन्सी बढ़ेगी ।

जो लो-पेड स्टाफ़ है, आज तक उसकी कोई तरक्की नहीं हुई है । माननीय श्री जगजीवनराम ने सारी दुनिया में सुधार किया है, लेकिन अपने लो-पेड स्टाफ़ की तरफ़ आज तक ध्यान नहीं दिया है । जो हरकारा गांव में डाक लाता है, वह आज तक चालीस रुपए माहवार पाता है । उस चालीस रुपये में वह क्या कर सकता है । वह न अपने बच्चों को तालीम दे सकता है और न अपने घर का गुजारा कर सकता है । गांव के पोस्ट मास्टर को बीस रुपया माहवार एलाउन्स दिया जाता है । इस तरह इन-एफ़िशेन्सी बढ़ती है । मैंने तो एक दिन पार्लियामेंट के कर्मचारियों को कहते सुना है कि हम अपनी तनखाह पचास रुपये माहवार अपने घर भेजते हैं, तो पोस्ट मास्टर साहब उसको ब्याज पर चढ़ा देते हैं और दो महीने ब्याज लेने के बाद वह रकम घर पर डिलीवर की जाती है । इसलिए उन लोगों को यह काम न दिया जाये, जो कि दूसरे रोज़गार में लगे हुए हैं । इस से इन-एफ़िशेन्सी बढ़ती है । हर एक पोस्ट मास्टर पर बड़ी भारी जिम्मेदारी होती है और इसलिए सिर्फ़ ऐसे लोगों को उस पोस्ट पर रखना चाहिए, जो उस जिम्मेदारी को पूरी तरह निभा सकें ।

माननीय श्री राज बहादुर को मैं मुबारकबाद देता हूँ कि मैंने ज़रा सा फ़ोन कर दिया था, ज़रा सा ख़त लिख दिया था और हालांकि मुझे ख़त लिखने में तो देर हुई, लेकिन जो महकमे की गलती थी, वह फ़ौरन दूर की गई और मुलजिम को फ़ौरन राजा दी गई । लेकिन मैं अर्ज़ करना चाहता हूँ कि देहात का स्टाफ़ बड़ा इन-एफ़िशेन्ट और इनकम्पीटेंट है । जब तक उन लोगों की तनखाह नहीं बढ़ाई जायगी और उनको अलग अलग काम नहीं सौंपा जायेगा, तब तक यह काम अच्छी तरह से चलने वाला नहीं है । हरकारे से लेकर पोस्ट मास्टर तक हर एक की तनखाह बढ़ाई जाये ।

मैं एक छोटी सी बात कहना चाहता हूँ । एक्सप्रेस डिलीवरी के टिकट छपते हैं । क्या जरूरत है कि एक्सप्रेस डिलीवरी के अलग टिकट छपें कोई जरूरत नहीं है । एक्सप्रेस डिलीवरी के नाम का लिफ़ाफ़ा होना चाहिए, जिससे वे टिकट उतारे न जा सकें । आप जानते हैं कि दिल्ली में एक केस चला था, जिसमें दो सौ एक्सप्रेस डिलीवरी चिट्ठियां गन्दे नाले में डाल दी गई थीं । जिसने यह काम किया था, उसको सज़ा हुई, लेकिन जिन लोगों को एक्सप्रेस डिलीवरी लैटर्ज पहुँचने थे, वे महरूम रह गए । ये बहुत मोटी बातें हैं और बहुत थोड़े से पुरुषार्थ से सब समस्याओं को हल किया जा सकता है ।

मद्रास इतना इम्पोर्टेंट सिटी है । वहां से जब कोई हवाई जहाज से यहां कैपिटल में आता है, तो यहां पर रात के एक या दो बजे उतरता है ।

**श्री इन्द्रजीत गुप्त :** अब बदल गया है ।

**श्री यशपाल सिंह :** रास्ते में ऐसी दिक्कतें पेश आ जाती हैं कि कैपिटल तक वह पहुँच भी नहीं सकता है । ये दिक्कतें मैन-मोड हैं, गाड गिवन नहीं हैं । इन मसलों को बड़े अच्छे तरीके से हल किया जा सकता है ।

मूल अंग्रेजी में

[श्री यशपाल सिंह]

इस के साथ साथ जब तक सड़कें नहीं बनेंगी और खास तौर पर बार्डर एरियाज़ में सड़कें नहीं बनेंगी, तब तक काम नहीं चलेगा। पंजाब में एक काश्तकार चीफ मिनिस्टर है। मुझे उनकी तारीफ नहीं करनी चाहिए, क्योंकि मैं मुखालिफ पार्टी का हूँ, लेकिन अगर किसी के गुणों का बखान न किया जाये, तो उचित नहीं होगा। पंजाब का चीफ मिनिस्टर काश्तकार है और उसके हर एक गांव में स्कूटर पहुँचता है। उसके हर एक गांव में कार पहुँचती है। श्री प्रताप सिंह कैरों जो पंजाब के चीफ मिनिस्टर हैं उन्होंने अपने यहां के हर एक गांव के लिए इस तरह का ट्रांसपोर्ट का इन्तिजाम कर रखा है। लेकिन हमारे यहां उत्तर प्रदेश में अनेक गांवों से रेलवे स्टेशन बीस बीस मील दूर हैं, बसों के स्टेशन बीस बीस मील दूर हैं और बीस बीस मील दूर पर डाकखाने स्थापित किए गए हैं। इन दिक्कतों को दूर किया जा सकता है। लेकिन ये दिक्कतें तभी दूर हो सकती हैं जब छोटे स्टाफ की तनख्वाह बढ़ायी जाएगी, जबकि हर एक आदमी अपनी जिम्मेवारी समझेगा, जबकि हर एक कर्मचारी को यह अहसास होगा कि हम चीनियों से ज्यादा काम करें, जबकि हर पोस्ट मास्टर यह सोचेगा कि मैं चीनी पोस्ट मास्टर से ज्यादा काम करूँ, जब हर मिनिस्टर यह सोचेगा कि मैं चीनी मिनिस्टर से ज्यादा काम करूँ। जब यह अवस्था होगी तभी हमारे देश का मसला हल हो सकेगा।

और जहां तक हमारे कोआपरेशन का सवाल है, हम उसके लिए हाजिर हैं। यह विभाग स्वर्गीय श्री रफी अहमद किदवाई के अधीन रह चुका है। इसको आपको भी पूरी सावधानी से चलाना चाहिए क्योंकि इस पर देश का सारा दारोमदार है।

इन शब्दों के साथ मैं इस ५४ करोड़ ८१ लाख का जो टैक्स है उसके सम्बन्ध में कहना चाहता हूँ कि इसको कम किया जाए और ट्रांसपोर्ट पर जो प्रतिबन्ध लगा है उसको हटाया जाए, एक एक परमिट के लिए जो चार चार हजार रिश्वत ली जाती है उसको दूर किया जाए। जब आप इसको नेशनलाइज कर देंगे और लोगों से टैक्स लेना छोड़ देंगे और इस पर प्रतिबन्ध न रहेगा तो हमारा देश भी अमरीका की तरह तरक्की करेगा।

श्री जेना (भद्रक) : यह मंत्रालय बहुत महत्वपूर्ण काम करता है यह विमान सेवाओं, मार्गों तथा जहाजरानों से भी सम्बन्ध रखता है। देश के कई भागों में जहां पर रेलें नहीं हैं। सड़कें बहुत महत्व रखती हैं। उड़ीसा राज्य भी एक ऐसा ही अविकसित राज्य है।

यदि हम उड़ीसा की सड़कों की तुलना अन्य राज्यों से करें तो ज्ञात होगा कि उन की हालत बहुत खराब है। घने जंगलों के कारण वहां सड़कें बनाने में बहुत व्यय करना होता है।

मैं मंत्रालय को बधाई देता हूँ कि उन्होंने ने राष्ट्रीय राजपथों की मरम्मत तथा पुनर्निर्माण का काम आरम्भ किया है तथापि पुलों के पुनर्निर्माण का कार्य नहीं किया जा रहा है। मैं इस सम्बन्ध में मंत्रालय को यह सुझाव देता हूँ कि इन सभी कामों को राज्य सरकार के परामर्श से किया जाये अन्यथा बहुत जटिलतायें पैदा हो जाती हैं।

मेरा सुझाव है कि मार्ग परिवहन का यथासंभव राष्ट्रीयकरण किया जाये। तथा राज्यों द्वारा इन का संचालन लाभकारी और कुशलता से किया जाये।

डाक तथा तार विभाग ने प्रशंसनीय कार्य किया है यह बात उन के आंकड़ों को देखने से प्रगट होती है। १९५०-५१ में डाकघरों की संख्या ३६००० थी १९६१ में इन की संख्या ७७००० हो गयी।

मूल अंग्रेजी में

देश में इस समय ७००० तारघर हैं। डाकतार विभाग को लाखों शिकायतों का फैसला करना होता है अतः कुछ मामलों में विलम्ब या त्रुटियां होना स्वाभाविक है।

उड़ासा में डाक तथा तार निदेशक का कार्यालय कटक में है अद्यपि वहां की राजधानी भुवनेश्वर में चला गया है। अतः मेरा सुझाव है कि निदेशक के कार्यालय का भी भुवनेश्वर में स्थानांतरण किया जाये।

बालासोर नगर में एक उपडाकखाना है उस के अधीन कई शाखा कार्यालय हैं तथा वहां बहुत काम होता है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूं कि शाखा कार्यालय को प्रधान कार्यालय बना दिया जाये।

†श्री जगजीवन राम : मैं सदन के उन सदस्यों का आभारी हूं जिन्होंने इस वादविवाद में भाग लिया है और इस मंत्रालय के अध्वन विभागों में काम करने वाले कर्मचारियों के काम के बारे में उत्साह पैदा करने वाले शब्द कहे हैं।

इस मंत्रालय के अधीन जो विभाग हैं वे देश के विकास और सुरक्षा के लिए अत्यावश्यक हैं, चाहे वे सड़क परिवहन हो, या अन्तर्देशीय परिवहन या नौवहन या डाकतार, टेलीफोन या वायरलेस। चीनी आक्रमण के कारण जो स्थिति उत्पन्न हुई थी, उस का मुकाबला इस मंत्रालय के विभागों में काम करने वाले कर्मचारियों ने बहुत अच्छी तरह किया है। इस मंत्रालय के कर्मचारियों में देश-भक्ति की भावना, जिस से प्रेरित हो कर लोग रक्षम करते हैं और देश के लिए कुर्बानियां देते हैं, बहुत देखने में आई। डाक और तार विभाग के कर्मचारियों को बहुत सीमित सामान के साथ जब बहुत कठिन क्षेत्रों में सशस्त्र बलों के लिए दूरसंचार साधनों की व्यवस्था करना पड़ा तो उन्होंने २० घंटे लगातार काम कर के भी इस को निभाया। असैनिक उड्डयन विभाग और विमान निगमों के कर्मचारियों ने भी इसी तरह काम किया। इसी तरह गोदियों या पत्तनों या ऋतु विज्ञान कार्यालयों या वेधशालाओं में काम करने वाले सभी कर्मचारियों ने देशभक्ति की भावना से परिश्रम किया है।

एक घंटे के समय में सब बातों का उत्तर देना मेरे लिए संभव नहीं होगा, किन्तु मैं कुछ महत्वपूर्ण बातों का उल्लेख करने का प्रयत्न करूंगा।

इस बात से इन्कार नहीं किया जा सकता कि परिवहन देश के विकास के लिए बहुत महत्वपूर्ण है और देश के विकास की वर्तमान अवस्था में, हमें परिवहन के सब साधनों का समन्वय करना पड़ेगा, ताकि परिवहन क्षमता बिल्कुल व्यर्थ न जाये। यह समन्वय तो सामान्य रूप से अब भी है, कई बार स्थिति की आवश्यकताओं के कारण और कई बार स्वयं प्रयत्न कर के किया जाता है।

इस समन्वय के लिए एक युक्तियुक्त तराई निकालने के लिये, इस मामले को श्री के० सी० नियोगी को निर्दिष्ट किया गया था और वे इस की गहरा अध्ययन कर रहे हैं। उन की कठिनाई यह थी कि सड़क और अन्य परिवहन के बारे में उन्हें अपेक्षित सामग्री उपलब्ध नहीं थी। हमें आशा है कि जब वे अपनी रिपोर्ट पेश करेंगे तो हमें परिवहन प्रबन्धकों के मार्गदर्शन के लिए समन्वय की योजना उपलब्ध हो सकेगी।

†डा० मा० श्री० अणे (नागपुर) : यह रिपोर्ट कब तक प्राप्त हो जायेगी ?

†श्री जगजीवन राम : यह कहना बहुत कठिन है।

हम जानते हैं कि उपलब्ध परिवहन क्षमता हमारी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। योजना आयोग ने हमें जो साधन दिये हैं, उन को सहायता से हम राष्ट्रीय राजपथों

[श्री जगजीवन राम]

को चौड़ा करने, एक के स्थान पर दो मार्ग बनवाने, पुलों को मजबूत करने और सड़कों को मिलाने और नदियों पर, जहां पुल नहीं हैं पुल बनाने के लिए पग उठा रहे हैं। दूसरी योजना के अन्त तक १२० बड़े पुलों का काम था। तासरा योजना के अन्त तक उन में से बहुत से बन जायेंगे। केवल १६ मामलों में पुल नहीं बनाये जायेंगे।

घने बसे हुए शहरों में महत्वपूर्ण सड़कों का, चाहे वे राष्ट्रीय राजपथ हो या राज पथ हों, मार्ग बदलना आवश्यक हो गया है इस सम्बन्ध में, मैं ने अपने सलाहकारों को भूमि अर्जित करने के लिए कह दिया है, ताकि चौथा योजना तक हम यह कार्य आरम्भ कर सकें। किन्तु तासरा योजना में सभी राष्ट्रीय राजपथों पर दुहरी सड़क बनाना संभव नहीं होगा। आपातकाल के कारण हमें सामावर्ती राज्यों में अधिक कार्य करना पड़ा है और बिहार, पश्चिम बंगाल और आसाम में बहुत शोघ्रता से काम किया गया है। मैं इंजिनियरों तथा श्रमिकों का आभारी हूं जो इस काम में लगे हुए हैं और जिन्होंने हमें आश्वासन दिया है कि वर्षा शुरू होने से पहले आसाम में, कोसी नदी पर एक बड़े पुल को छोड़कर सभी सड़कें बना दी जाएंगी।

अन्तर्देशीय जल परिवहन को बहुत विकसित किया जा सकता है। किन्तु इस अवस्था पर नालियां खोद कर मुख्य नदियों को मिलाना संभव नहीं होगा, क्योंकि धन उपलब्ध नहीं होगा। किन्तु गंगा-ब्रह्मपुत्र जल परिवहन बोर्ड का प्रतिवेदन प्राप्त हो चुका है और गंगा को बनारस से इलाहाबाद और यदि हो सके तो कानपुर तक इसे जहाजरानों के योग्य बनाया जायेगा।

मैं श्री इन्द्रजित गुप्त को बताना चाहता हूं कि आई० जे० एन० एंड आर का परिसमापन नहीं हो रहा है। इस को रिवर्ज कम्पनों के साथ मिला दिया गया है। उस कम्पनों को विदेशो मुद्रा मिलेगा। कर्मचारियों के हितों को कोई हानि नहीं पहुंचेगी और उन को सेवा को शर्तों में कोई परिवर्तन नहीं होगा और न कोई छंटनी होगी। यदि अन्य कारणों से छंटनी का कोई खतरा हुआ, तो हम अवश्य उस का ध्यान रखेंगे।

दूसरी बात जो श्री गुप्ता ने उठाई थी, कम्पनों को दिये गये ऋणों के बारे में है। मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि वे पूरी तरह सुरक्षित हैं। आई जे० एन० आर० कम्पनी को हम ने १९५८ में ३० लाख रुपये दिये थे, १२ लाख उन्होंने लौटा दिये हैं और १८ लाख बकाया है। ये राशि कम्पनों को आस्तियों के विरुद्ध सुरक्षित है। १ करोड़ रुपये का ऋण जो हम उन्हें दे रहे हैं उन के द्वारा बनाये गये जहाजों के विरुद्ध सुरक्षित होगा और १७ लाख रुपये का ऋण भी बनाये जाने वाले जहाजों के विरुद्ध सुरक्षित रहेगा अतः इस कम्पनी को जो भी ऋण दिया गया है, उस को पूरी तरह सुरक्षित किया गया है।

सड़क परिवहन के बारे में, हम इस बारे में पग उठा रहे हैं कि लम्बे फासले के लिए चलने वाले ट्रकों को बार बार अपने लाइसन्सों और परमिटों का पृष्ठांकन नहीं करवाना पड़ेगा। हम यह भी देख रहे हैं कि क्या अन्तर्राज्यीय और बांच का अवस्थाओं के लिए भी लम्बे फासले के परमट विभिन्न राज्यों में जारी किये जा सकते हैं।

सड़क परिवहन पर करों के अधिक भार के मामले में मैं ने सड़क परिवहन कर्मचारियों के प्रतिनिधियों से कहा है कि वे केन्द्रिय और राज्य दोनों करों का ब्योरा दें, ताकि हम देख सकें कि क्या कार्यवाही की जा सकती है। वे ऐसा कर रहे हैं। मोटर चालकों को भी राष्ट्रीय राजस्व में अपना हिस्सा देना है। इसलिए हम नहीं कह सकते कि प्रस्तावित सभी कर कम कर दिये जायेंगे किन्तु लम्बे फासले के परिवहन की कठिनाइयां कम करने का अद्वय्य प्रयत्न किया जायेगा।

श्री इन्द्रजीत गुप्त और एक दो और सदस्यों ने हमारे वणिक नौवहन में विदेशियों के हिस्से में वृद्धि का उल्लेख किया है। यद्यपि साम्य हिस्सेदारी में २५ से ४० प्रतिशत तक वृद्धि हुई है, यह ध्यान रखा गया है कि वणिक नौवहन अधिनियम की अन्य शर्तों को बदला न जाये। सभापति, प्रबन्ध निदेशक और तीन-चौथाई निदेशक भारतीय ही रहेंगे। यह काफी परित्राण है। अतः प्रबन्ध भारतीयों के हाथ में रहेगा। यह भी प्रयत्न किया जा रहा है कि वणिक नौवहन में विदेशी कम से कम हों।

यह कहा गया था कि तटीय नौवहन के लिए और बड़े जहाजों के लिए कुछ सुरक्षण होना चाहिये। वणिक नौवहन अधिनियम के अन्तर्गत हम उन में विभेद नहीं कर सकते, किन्तु प्रशासनिक उपायों के द्वारा हम यह देख सकेंगे कि विभिन्न कम्पनियों के बीच कोई अनुचित मुकाबला न हो। जहां तक तटीय नौवहन का सम्बन्ध है, यह निर्णय करना हमारा काम होगा कि जहाजों को तटीय नौवहन के लिए प्रयोग किया जाये और कब दूसरे कामों के लिए। राष्ट्रीय हित में, हम नौवहन कम्पनियों को कह सकते हैं कि वे अपने जहाज तटीय नौवहन के लिए प्रयोग करें। तटीय नौवहन में अधिकतर सामान सरकार द्वारा ही दिया जाता है। हाल में ऐसी स्थिति उत्पन्न हो गई है कि हमें बड़े मात्रा में बर्मा का चावल ले जाना पड़ा है। इसलिए बड़े जहाजों को भी तटीय नौवहन में लगाना पड़ेगा। किन्तु इस कार्य में भी सावधानी बरतनी पड़ेगी।

जयन्ती नौवहन कम्पनी को जो रुपया सरकार देगी, वह पूरी तरह सुरक्षित होगा। यह कहा गया है कि इस कम्पनी के साथ पक्षपात किया गया है। मैं यह कह सकता हूँ कि यदि अन्य कम्पनियां भी वही शर्तें दे सकें, जो जयन्ती ने दी हैं, तो उन्हें भी वही सुविधायें देने में कोई कठिनाई नहीं होगी। उन के एक विदेशी भागीदार को बहुत कठिनाई का सामना है और वह गिरने ही वाला है। किन्तु इस का जयन्ती या सरकार पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या सरकारी ऋण जहाजों के चालू मूल्य के विरुद्ध या अवक्षयण के बाद मूल मूल्य के विरुद्ध सुरक्षित है ?

श्री जगजीवन राम : यह केवल कुछ जहाजों के मामले में लागू होता है। जो ऋण हम दे रहे हैं, वे नये जहाजों के विरुद्ध हैं, जो कि बनाये जा रहे हैं। इस समय तक हम २० से २२ लाख रुपये तक ऋण दे चुके हैं, किन्तु जहाज हमारे लिए बन्धकग्रस्त हैं।

एक माननीय सदस्य : अब ४२ लाख रुपये है।

श्री जगजीवन राम : जी हां। ४२ लाख रुपये हैं। जो नये जहाज बनाये जा रहे हैं उन के आधार पर यह ऋण लिया जाता है और जहाज हमारे पास रहन रख दिये जाते हैं। अतः उसका काफी संरक्षण हुआ है।

बम्बई-रत्नगिरि सेवा के सम्बन्ध में हमने मुसाफिरों का किराया बढ़ाने की सभी कोशिशों का विरोध किया है। हम उस में कोई वृद्धि नहीं होने देंगे।

हज यात्रियों के लिए मुगल लाइन्स को जगह की कठिनाई नहीं थी। विदेशी मुद्रा की कठिनाई है और चूंकि हमारे पास विदेशी मुद्रा की कमी है, अतः हज यात्रियों की संख्या पर प्रतिबन्ध लगा दिया गया था।

जहां पर हमारे पास संसाधन हैं वहां हम राष्ट्रीय राजपथों के रास्ते में रुकावटें दूर करेंगे।

मूल अंग्रेजी में

[श्री जगजीवन राम]

हम ने यह निर्णय किया है कि ग्रामीण क्षेत्रों में डाक, तार और टेलीफोन सुविधाएं दी जायेंगी। यह निर्णय किया कि २,००० और इस से अधिक जनसंख्या वाले गांवों में डाकखाना खोला जायेगा चाहे विभाग को ७५० रुपये प्रति वर्ष की हानि उठानी पड़े। हम ने अधिकतर ऐसे सभी गांवों में डाकखाने खोल दिये हैं।

हम ने निर्णय किया है कि दो मील की परिधि में २,००० या उससे अधिक जनसंख्या वाले सभी गांवों में डाकखानों की व्यवस्था की जाये। कई ऐसे ग्राम हैं जहां डाकखाने नहीं हैं। तृतीय योजना में हम २०,००० और डाकखानों की व्यवस्था करेंगे। इस से देश में लगभग १००,००० डाकखाने हो जायेंगे।

यह भी निर्णय किया है कि जिला या विभाग मुख्यालयों, तहसील और थाना मुख्यालयों और उन स्थानों में जहां की जनसंख्या ५,००० या उस से अधिक हो तारघर खोला जायेगा।

इस वर्ग के अन्तर्गत ७५ प्रतिशत ग्राम आये हैं। सामान की कठिनाई थी। कार्यक्रम मंजूर किये जा चुके हैं, परन्तु सामान की कमी होने के कारण कुछ देरी हुई है।

श्री पु० र० पटेल : मेरे निर्वाचन क्षेत्र में, जहां गांव की आबादी ६,००० है, भी तारघर या टेलीफोन देने के लिए यह शर्त है कि हानि के लिए गांव के लोग कुछ राशि प्रतिवर्ष दें।

श्री जगजीवन राम : १,००० रुपये की हानि होते हुए भी हम तारघर आरम्भ कर देते हैं, परन्तु यदि हानि अधिक होगी तो यह काम कठिन होगा।

श्री लक्ष्मी मल्ल सिंघवी : क्या सभी पंचायत समिति मुख्यालयों में यह सुविधा नहीं देनी चाहिए ?

श्री जगजीवन राम : हम उस का निरीक्षण कर रहे हैं।

श्री जोकीम आल्वा : सारी नीति बदलनी चाहिए। गरीब लोगों को धन देने के लिए नहीं कहना चाहिए।

श्री जगजीवन राम : यदि श्री आल्वा अधिक धन प्राप्त करने का कोई तरीका बतायें तो मैं वह नीति बदल दूंगा।

श्री पें० वेंकटामुब्बया (अडोनी) : तारघर खोलने से पहले किसी गांव की आय का अन्दाजा कैसे लगाया जा सकता है ? इस का तरीका ठीक नहीं है। आप आय का पता नहीं कर सकेंगे।

श्री जगजीवन राम : जो भी तरीका है वह एक रूप में ही लागू किया जाता है।

देहली, कलकत्ता, बम्बई और मद्रास चार बड़े शहरों में टेलीफनों की कमी है। देहली और बम्बई में सब से अधिक कमी है। गांवों में जनता के लिए टेलीफोन लगा दिये हैं। लम्बे फासले पर भी टेलीफोन करने के लिए सुविधा कर दी है। फिर भी लोगों की मांग पूरी नहीं हो सकी है। सेवा संतोषजनक नहीं है। जब तक ऊपर की तारें हैं तो बाधाएं होंगी ही। जमीन के नीचे तारें लगाने से ही इस मामले का हल होगा। इस काम को हम ने बड़े पैमाने पर आरम्भ किया है। देहली और कलकत्ता में 'को-एक्सल केबल्स' का काम शीघ्र समाप्त हो जायेगा। इस तरह से देहली

मूल अंग्रेजी में

और कलकत्ता और रास्ते में आने वाले सभी स्थानों में बिना रुकावट के संचार होगा। इसी प्रकार से हम देहली और बम्बई और बम्बई और मद्रास के बीच संचार स्थापित कर रहे हैं।

ग्रामीण क्षेत्रों में 'दूर के स्थानों' के लिए हम भूमि की लाइनों की संख्या बढ़ा रहे हैं। परन्तु टेलीफून सिस्टम पर अधिक बोझ है। जब किसी नई लाइन की आवश्यकता होती है हम उस की व्यवस्था नहीं कर सकते हैं। 'एक्सटेंशन' देने से भी सिस्टम पर अधिक भार पड़ता है और कार्य-कुशलता कम होती है। हम संसाधनों के अनुसार शिकायतें दूर करने की कोशिश कर रहे हैं।

†डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी : क्या मंत्री महोदय को भी कठिनाई हुई है ?

†श्री जगजीवन राम : तभी तो मैं ने कहा है कि मैं सेवा से संतुष्ट नहीं हूँ। जब मुझे कठिनाई होती है तो मैं सम्बन्धित अधिकारी को बुलाता हूँ और उसे कठिनाइयाँ बताता हूँ।

जब मैं मंत्री के रूप में 'काल' 'बुक' कर सकता हूँ तो कठिनाई नहीं होती है, परन्तु जब मैं साधारण नागरिक के तौर पर काल बुक करवाता हूँ तो मुझे साधारण नागरिक की कठिनाइयों का पता चलता है।

डाक और तार विभाग के दो हिस्से हैं। एक डाक का और दूसरा इंजीनियरिंग का। डाक और तार विभाग में तो हानि होती है। पोस्ट कार्डों पर नुकसान होता रहा है। पोस्ट कार्डों पर लगभग ३ करोड़ रुपये का नुकसान होता है। कपड़े की मिल, खान आदि में एक कर्मचारी कितने पोस्ट कार्ड लिखता है। पोस्टकार्ड अधिकतर व्यापारी प्रयोग में लाते हैं। विज्ञापन के लिए वे हजारों पोस्टकार्ड इस्तेमाल करते हैं। एक मजदूर पर जो एक महीने में दो पोस्टकार्ड लिखता है पोस्टकार्ड की कीमत एक नया पैसा बढ़ाने से एक वर्ष में केवल २४ नये पैसे का अधिक भार होगा। कीमत बढ़ाने पर भी पोस्टकार्डों पर नुकसान पूरा नहीं होगा।

हम स्थानीय पोस्टकार्डों की व्यवस्था हटा रहे हैं। उन से अधिक कठिनाइयाँ पैदा हुई हैं।

बड़े बड़े नगरों में एक्सप्रेस चिट्ठियों के बांटने में कुछ सुधार हुआ है। गांवों में पत्रों का बांटा जाना पत्रों की संख्या पर निर्भर है। कई स्थानों पर हर रोज पत्र बांटे जाते हैं, कई स्थानों में हफ्ते में दो बार और कइयों में हफ्ते में एक बार। हर जगह पत्रों के बांटे जाने के बारे में स्थिति ठीक नहीं है। इस में सुधार करने के लिए कदम उठाये जा रहे हैं। इस काम में जनता का सहयोग भी चाहिए। यदि वे पत्र मिलने में कुछ देरी के उदाहरणों की ओर मेरा ध्यान आकर्षित करेंगे तो मैं देरी की जांच करवाऊंगा और देरी के कारणों को दूर करवाऊंगा।

†श्री उ० मू० त्रिवेदी (मन्दसौर) : तार डाक द्वारा भेजी जाती है।

†श्री जगजीवन राम : जब लाइनें ठीक न हों तो तारें डाक द्वारा भेजी जाती हैं।

†श्री उ० मू० त्रिवेदी : तो बारह आने न लीजिये।

†श्री जगजीवन राम : ऐसे मामलों में यदि प्रेषक मांगे तो हम पैसे वापिस कर देते हैं।

†अध्यक्ष महोदय : शायद पैसे वापिस मांगने पर अधिक खर्च आयें।

†श्री जगजीवन राम : नहीं जनाब, ऐसी बात नहीं है।

दफ्तरों में काम करने के लिए और रहने के लिए मकानों की हालत संतोषजनक नहीं है। मकान बनाने के लिए मैं ने कुछ कार्यवाही की। मैं ने डाक और तार निदेशालय में एक अलग मकानों

†मूल अंग्रेजी में

[श्री जगजीवन राम]

से सम्बन्धित विभाग बनाने की कोशिश की। आपातकाल के कारण आशानुसार प्रगति नहीं हुई है। मैं दफ्तरों और रहने के लिए भकान बनाने के काम को तेज करने का इच्छुक हूँ।

काम बढ़ने से हम ब्रांच आफिसों को सब-आफिस बना रहे हैं और सब-आफिसों को हेड आफिस। इस योजना की अवधि में हमारा २,५४२ ब्रांच आफिसों को सब-आफिस बनाने का इरादा है। अनिवार्य बचत से भी डाक और तार विभाग पर भार बढ़ेगा। हम उस के लिए तैयारी कर रहे हैं। कुछ माननीय सदस्यों ने सुझाव दिया कि जब तक उचित दूरी पर बचत बैंकों की सुविधाओं की व्यवस्था नहीं की जाती और जब तक पास बुक नहीं दी जाती तो पांच वर्ष के समय के बाद बचत वापिस लेना कठिन होगा। मैं यह आश्वासन देता हूँ कि हम इस तरह के कदम उठा रहे हैं।

डाक और तार विभाग के कर्मचारी अपने उत्तरदायित्व की ओर जागरूक हैं। उन्होंने बड़ी कुशलता से काम किया है। इतने बड़े विभाग में कुछ ऐसे भी लोग हो सकते हैं जो अच्छी तरह से काम न करें। उन के कारण विभाग की बदनामी हो जाती है। डाक और तार विभाग के प्रत्येक कर्मचारी को तो चाहे वह अफसर हो या अन्य कर्मचारी अपने विभाग के सम्मान की रक्षा करना चाहिए। और अच्छे काम और मेहनत से अपने विभाग का सुधार करना चाहिए।

मैंने मंत्रालय और डाक और तार विभाग के कर्मचारियों के कल्याण की ओर भी ध्यान दिया है। जिन कर्मचारियों का वेतन ४२५ रुपए से कम है उन के बच्चों के लिए मैट्रिक के बाद टैक्नीकल शिक्षा के लिए छात्रवृत्तियां देने का मैंने सुझाव दिया। हम ने इस तरह की २०० छात्रवृत्तियां मंजूर की हैं। छात्रवृत्तियां १५ रुपए से ५० रुपए तक हैं और छात्रवृत्ति की राशि विद्यार्थी के माता पिता या संरक्षक की आय पर निर्भर है।

**श्री विभूति मिश्र (मनोतिहारी) :** अगर कोई विदेश पढ़ने के लिए जाना चाहे तो क्या आप उस की स्कालरशिप देंगे ?

**श्री जगजीवन राम :** यदि कोई लायक व्यक्ति इस देश में अपनी शिक्षा समाप्त करने के बाद आगे प्रशिक्षण के लिए विदेश जाना चाहे तो भारत सरकार ने कई सुविधाएं दे रखी हैं।

फिर मैंने प्रत्येक सर्किल के शुरू में एक डिस्पेंसरी स्थापित करने का निर्णय किया है और कई सर्किलों में डिस्पेंसरियां आरम्भ हो चुकी हैं। प्रत्येक सर्किल में एक हस्पताल खोलने का भी विचार है। शीघ्र ही सभी सर्किलों में हम डिस्पेंसरियां खोल रहे हैं।

इस मंत्रालय का उत्तरदायित्व संभालने के बाद मैंने अफसरों और कर्मचारियों में अच्छे सम्बन्ध कायम रखने के लिए बातचीत द्वारा समझौते की पुनः व्यवस्था की है। इस प्रकार बातचीत द्वारा झगड़े नियटाने के ढंग को प्रोत्साहन देना चाहिए। मैं इस व्यवस्था को अधिकतर प्रभावशाली बनाने के प्रश्न पर विचार कर रहा हूँ। समझौता अधिकारियों या निकायों को कुछ समय के बाद बँठके होनी चाहिए।

**श्री स० मो० बनर्जी :** बैठकें शुरू होने के लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ। मेरा सुझाव है कि अधिक बैठकें होनी चाहिए ताकि जमा हो रहे मामलों का निबटारा हो जाए।

†श्री जगजीवन राम: हम कोशिश करेंगे कि समझौता अधिकतर प्रभावशाली हो।

पिछली हड़ताल के कारण जिन कर्मचारियों को सलाह दी गई थी उन में जिनकी सजा की अवधि समाप्त नहीं हुई है उन के मामलों पर पुनः विचार हो रहा है।

†श्री स० मो० बनर्जी : देर हुई है। जिन कर्मचारियों की वृद्धि रोकी गई थी उन्हें ब्रेतन वृद्धि पहली अक्टूबर, १९६२ को दी गई है।

†श्री जगजीवन राम : जिन मामलों में सजा खत्म नहीं हुई है उन को पुनः देखा जा रहा है और हर एक मामले पर गुणों के अनुसार विचार किया जा रहा है।

श्री का० स० तिवारी ने मध्य प्रदेश सर्किल के बारे में पूछा। हम ने मध्य प्रदेश सर्किल बनाने का फैसला कर लिया है। भोपाल में जगह मिलने पर सर्किल आफिस को नागपुर से भोपाल भेज दिया जाएगा। इसी प्रकार ही भुवनेश्वर में मकान बनने पर डी० पी० टी० का आफिस कटक से वहां भेज दिया जाएगा।

श्री उ० मू० त्रिवेदी ने प्रश्न उठाया कि वायुचर्या पर नुकसान हो रहा है। जब मैं ने देखा कि गैर सरकारी हाथों में वायुचर्या ठीक प्रकार से नहीं चल सकती तो मैं ने उनका राष्ट्रीयकरण कर दिया। जब वायुचर्या गैर सरकारी हाथों में थी तो विमान चालन स्पिरिट पर जो उत्पादन कर लिया जाता था वह उसे वापिस दे दिया जाता था। वायुचर्या के राष्ट्रीयकरण के बाद वायु निगम सरकार को विमान का चालन स्पिरिट पर कर के रूप में ५० लाख से लेकर एक करोड़ से अधिक रुपए प्रति वर्ष देती थी। अतः इन्डियन एयरलाइन्स कोरपोरेशन ने दिखाई गई राशि से स्पिरिट पर कर के रूप में कहीं अधिक राशि दी है।

दोनों निगमों के सम्मेलन का प्रश्न भी उठाया गया है। इस में एक कठिनाई यह है कि एयर इण्डिया ने विश्व बैंक से लगभग ११२ लाख डालर का ऋण लिया है और वह ऋण वापिस किया जाना है। इस ऋण में एक यह शर्त है कि एयर इण्डिया ऋण देने वाले प्राधिकार की मंजूरी के बिना किसी अन्य निगम में शामिल नहीं होगी। दोनों निगमों के सम्मेलन से स्थापना में अधिक बचत नहीं होगी।

हम कोशिश कर रहे हैं कि पालम में सैनिक और असैनिक अड्डे विभिन्न स्थानों को चले जाएं। गौहाटी और अन्य स्थानों से अलग को हवाई अड्डों की आवश्यकता नहीं है।

काम के घण्टे असामान्य नहीं हैं। तीन प्रकार के मजदूर होते हैं। एक तो स्थायी, दूसरे समय समय पर बुलाए जाने वाले और तीसरे सामयिक। तीनों प्रकार के मजदूरों के काम के घण्टे अलग अलग हैं। लगातार काम से कभी कभी होने वाले काम में घण्टे अधिक होंगे। और आकस्मिक आय में काम के घण्टे और भी अधिक होंगे। मैं इस बात की जांच करूंगा कि कुछ मजदूरों को एक हफ्ते में या दो हफ्तों में छुट्टी दी जाए। मैं अधिसमय भत्ते के प्रश्न की भी जांच करूंगा।

एक माननीय सदस्य ने यह प्रश्न उठाया कि ऋतु सम्बन्धी यन्त्र इस देश में बनाए जाएं और विदेशी मुद्रा प्राप्त करने के लिए उन्हें पड़ोसी देशों को दिया जाए। हम वहां अपने दूतावासों द्वारा जांच कर रहे हैं।

†डा० लक्ष्मी मल्ल सिंघवी: पिछले पांच वर्ष से यह मामला चल रहा है। प्राक्कलन समिति ने भी बड़ी जोरदार सिफारिश की है। पांच वर्षों में कुछ कार्यवाही क्यों नहीं की है।

†श्री जगजीवन राम : जब तक अन्य देशों की आवश्यकताओं का नहीं पता चलता तब तक कैसे कार्यवाही की जा सकती है। ज्योंही यह जानकारी हमें अपने उच्चायुक्त कार्यालयों या दूतावासों द्वारा पता चल जाएगी हम इन यन्त्रों को बनाना आरम्भ कर देंगे।

सामुदायिक विकास खण्डों और केन्द्रों और ग्राम पंचायतों में रेडियो लाइसेंस शुल्क कम की है। इन से १० रुपए शुल्क लिया जाता है जब कि वैसे १५ रुपए लिए जाते हैं।

श्री उ० मू० त्रिवेदी ने डाक और तार विभाग में नियुक्तियों के बारे में प्रक्रिया से सम्बन्ध शिकायत की। इस विभाग में तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों की नियुक्तियां सर्किल के आधार पर की जाती हैं। राजपत्रित अधिकारी तो संघ लोक सेवा आयोग द्वारा लिए जाते हैं। तृतीय और चतुर्थ श्रेणी की नियुक्तियां प्रतियोगिता के आधार पर होती हैं। किसी विशेष क्षेत्र के लिए सीमित नहीं हैं।

निर्माण तथा अन्य ठेके के कामों में सरकारी संस्थाओं को प्रोत्साहन दिया जाना चाहिए।

मैं माननीय सदस्यों का उन्होंने जो मेरे मंत्रालय के बारे में अच्छे शब्द कहे हैं उस के लिए धन्यवाद करता हूं। इसका श्रेय इस मंत्रालय के कर्मचारियों को है। इस प्रकार के शब्द हमें अच्छा काम करने और हमारी कुशलता बढ़ाने में प्रोत्साहन देते हैं।

†अध्यक्ष महोदय : अब मैं कटौती प्रस्ताव मतदान के लिए रखूंगा।

अध्यक्ष महोदय द्वारा सभी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिये रखे गये तथा अस्वीकृत हुए।

अध्यक्ष महोदय द्वारा परिवहन तथा संचार मंत्रालय की निम्नलिखित मांगें मतदान के लिए रखी गईं और स्वीकृत हुईं।

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रुपये
६०	परिवहन तथा संचार मंत्रालय . . . . .	६३,७३,०००
६१	ऋतु-विज्ञान . . . . .	१,६३,७४,०००
६२	केन्द्रीय सड़क निधि . . . . .	३,६८,७५,०००
६३	संचार (राष्ट्रीय राजपथों सहित) . . . . .	६,७६,४४,०००
६४	वणिक नौवहन . . . . .	६१,२७,०००
६५	प्रकाश-स्तम्भ और प्रकाश पोत . . . . .	१,०१,२१,०००
६६	उड्डयन . . . . .	५,०५,४३,०००
६७	समुद्र पार संचार सेवा . . . . .	१,२८,२८,०००
६८	परिवहन तथा संचार मंत्रालय का अन्य राजस्व व्यय . . . . .	३,०१,४३,०००

†मूल अंग्रेजी में

मांग संख्या	शीर्षक	राशी
६६	भारतीय डाक व तार विभाग (कार्यवहन व्यय सहित)	८७,६६,३४,०००
१००	सामान्य राजस्व में डाक व तार का लाभांश और रक्षित निधि में विनियोग	१८,३०,७७,०००
१३६	सड़कों पर पूंजी परिव्यय	५७,११,६४,०००
१४०	पत्तनों पर पूंजी परिव्यय	६,४३,८७,०००
१४१	असैनिक उड्डयन पर पूंजी परिव्यय	३,३५,२२,०००
१४२	परिवहन तथा संचार मंत्रालय का अन्य पूंजी परिव्यय	६,६५,६७,०००
१४३	भारतीय डाक व तार विभाग का पूंजी परिव्यय (राजस्व से नहीं दिया गया)	३५,४८,६८,०००

इस के पश्चात् लोक सभा गुरुवार, ११ अप्रैल, १९६३/२१ चैत्र, १८८५ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

बुधवार, १० अप्रैल, १९६३  
२० चैत्र, १८८५ (शक)

	विषय	पृष्ठ
	प्रश्नों के मौखिक उत्तर . . . . .	३८६९—६५
	<b>तारांकित</b>	
	<b>प्रश्न संख्या</b>	
८००	किरीबुरु लौह अयस्क परियोजना . . . . .	३८६९—७१
८०१	माध्यमिक स्कूलों में विस्तार सेवा कार्यक्रम . . . . .	३८७२
८०२	मंत्रियों को भत्ते . . . . .	३८७३—७६
८०३	दिल्ली में अपराध . . . . .	३८७६—७९
८०४	इंडिया आफिस लाइब्रेरी . . . . .	३८७९—८१
८०५	मैसूर में क्रोमाइट का निक्षेप . . . . .	३८८१—८२
८०६	आसाम में तेल के कुओं की खुदाई ] . . . . .	३८८३—८४
८०७	राष्ट्रीय प्रशासन अकादमी, मसूरी . . . . .	३८८४—८५
८०८	हिन्दी में "त्रिपिटक" . . . . .	३८८६—८८
८१०	विश्वविद्यालय के अध्यापकों के वेतनक्रम ] . . . . .	३८८८—९०
८११	अधिक ऊंचाई संबंधी वैज्ञानिक समस्याएँ . . . . .	३८९०—९२
८१२	राष्ट्रीय साइकिल प्रतियोगिता में दुर्घटना . . . . .	३८९३—९५
८१४	बिहार में अभ्रक की खानें . . . . .	३८९५
	प्रश्नों के लिखित उत्तर . . . . .	३८९६—३९२५
	<b>तारांकित</b>	
	<b>प्रश्न संख्या</b>	
८०९	दिल्ली में "कुत्ता दस्ते" . . . . .	३८९६
८१३	मध्य प्रदेश में खनिज विदोहन . . . . .	३८९६
८१५	वाणिज्यिक संस्थाओं में वरिष्ठ सरकारी अधिकारी (सिविल सर्वेंट्स) . . . . .	३८९६—९७
८१६	मैंगनीज तथा लौह अयस्क की खानें . . . . .	३८९७

## प्रश्नों के लिखित उत्तर—जारी

	विषय	पृष्ठ
<b>तारांकित</b>		
<b>प्रश्न संख्या</b>		
८१७	लिग्नाइट उत्पादन . . . . .	३८६७-६८
८१८	दिल्ली राज्य संस्कृत विश्व परिषद् . . . . .	३८६८
<b>अतारांकित</b>		
<b>प्रश्न संख्या</b>		
१६८०	विदेशी भाषाओं में छात्रवृत्तियां देने की योजना . . . . .	३८६८
१६८१	विदेशों को भेजे गये छात्र . . . . .	३८६८
१६८२	विदेशों में प्रशिक्षण के लिये उड़ीसा के विद्यार्थी . . . . .	३८६९
१६८३	संयुक्त अरब गणराज्य को प्रतिनिधिमंडल . . . . .	३८६९
१६८४	शैक्षणिक आंकड़ों संबंधी गोष्ठी . . . . .	३९००
१६८५	बाल सेविकाओं के प्रशिक्षण के लिये केन्द्र . . . . .	३८६९-३९००
१६८६	खनिज तेल . . . . .	३९००-०१
१६८७	उड़ीसा में प्रौढ़ शिक्षा . . . . .	३९०१
१६८८	उड़ीसा में प्राथमिक शिक्षा . . . . .	३९०१
१६८९	छात्रवृत्तियां . . . . .	३९०१
१६९०	उड़ीसा में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के छात्रों के लिये छात्रावास . . . . .	३९०१-०२
१६९१	सेवानिवृत्ति की आयु . . . . .	२९०२
१६९२	उड़ीसा में विज्ञान मन्दिर . . . . .	३९०२-०३
१६९३	उड़ीसा में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिये सहायता . . . . .	३९०३
१६९४	उड़ीसा में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिये आवास योजनाएँ . . . . .	३९०३-०४
१६९५	उड़ीसा में सांस्कृतिक केन्द्र . . . . .	३९०४
१६९६	झांसी में महारानी लक्ष्मीबाई का महल . . . . .	३९०४-०५
१६९७	पश्चिम बंगाल का पुनः बंगाल नाम रखना . . . . .	३९०५
१६९८	ईराक से क्रूड आयल . . . . .	३९०५
१६९९	खनिज परिष्करण समिति . . . . .	३९०५-०६
१७००	गैर सरकारी नौकरी में प्रविधिक कर्मचारी . . . . .	३९०६
१७०१	विकलांग की संख्या . . . . .	३९०७

## प्रश्नों के लिखित उत्तर—जारी

अतारांकित प्रश्न संख्या	विषय	पृष्ठ
१७०२	उच्च न्यायालयों तथा उच्चतम न्यायालय में लम्बित मुकदमें .	३६०७
१७०३	राइफल ट्रेनिंग . . . . .	३६०८
१७०४	दिल्ली में जमीन . . . . .	३६०८
१७०५	दिल्ली में अपहरण के मामले . . . . .	३६०८-०९
१७०६	अन्तर्राष्ट्रीय युवक होस्टल, दिल्ली . . . . .	३६०९
१७०७	अधिसूचित क्षेत्र . . . . .	३६०९-१०
१७०८	मनीपुर में प्राथमिक स्कूलों के अध्यापक . . . . .	३६१०
१७०९	महाराष्ट्र में कामटी में कोयला खानें . . . . .	३६१०-११
१७१०	पवन शक्ति . . . . .	३६११
१७११	भूतपूर्व आजाद हिन्द फौज के सैनिक . . . . .	३६११
१७१२	मद्रास में सार्वजनिक पुस्तकालय . . . . .	३६११-१२
१७१३	मद्रास राज्य में भारतीय प्रशासन सेवा तथा भारतीय पुलिस सेवा के अधिकारी . . . . .	३६१२
१७१४	अनुसूचित जातियों के लिये आवास योजनायें . . . . .	३६१२
१७१५	पंजाब की टेक्निकल संस्थाओं में छात्रवृत्तियां . . . . .	३६१३
१७१६	केन्द्र में पंजाब सरकार के अधिकारी . . . . .	३६१४
१७१७	विदेश भेजे गये विद्यार्थी . . . . .	३६१४
१७१८	दिल्ली के स्कूलों में दाखिला . . . . .	३६१५
१७१९	आई० सी० एस० पदाधिकारी . . . . .	३६१५
१७२०	भारत में अवैध प्रवेश . . . . .	३६१५
१७२१	हिमाचल प्रदेश में प्राथमिक स्कूल . . . . .	३६१५
१७२२	शिक्षा तथा व्यावसायिक मार्गदर्शन विभाग . . . . .	३६१६
१७२३	पुलिस अधिनियम के अन्तर्गत पगड़े गये व्यक्ति . . . . .	३६१६
१७२४	सिंगरेनी कोलियरीज कम्पनी . . . . .	३६१६-१७
१७२५	उच्च शिक्षा की ग्रामीण संस्थायें . . . . .	३६१७
१७२६	दिल्ली विश्वविद्यालय के अध्यापक . . . . .	३६१७-१८
१७२७	टेक्निकल कर्मचारी . . . . .	३६१८
१७२८	आदिम जातियों के लिये आवास बस्तियां . . . . .	३६१८
१७२९	आंध्र प्रदेश में अनुसूचित जातियों के लिये बस्तियां . . . . .	३६१९

प्रश्नों के लिखित उत्तर—जारी

	विषय	पृष्ठ
<b>अतारंकित</b>		
<b>प्रश्न संख्या</b>		
१७३०	इलाहाबाद में इंजीनियरिंग कालेज . . . . .	३६१६
१७३१	नये पोलीटेकनिक . . . . .	३६१६-२०
१७३२	गुन्टूर जिले में तांबा अयस्क . . . . .	३६२०
१७३३	दिल्ली में विदेशी छात्र . . . . .	३६२०—२१
१७३४	कोयले का उत्पादन : . . . . .	३६२१
१७३५	राष्ट्रीय श्रव्य दृश्य शिक्षा संस्था . . . . .	३६२१-२२
१७३६	दिल्ली में नये कालेज . . . . .	३६२२
१७३७	नेपाल को भारत के पुरातत्वीय सर्वेक्षण विभाग की सहायता . . . . .	३६२२
१७३८	राज्यों में अंग्रेजी के स्थान पर प्रादेशिक भाषाओं का प्रयोग . . . . .	३६२२-२३
१७३९	तीसरी पंचवर्षीय योजना के लिये शिक्षक . . . . .	३६२३
१७४०	दिल्ली में जमीन . . . . .	३६२३
१७४१	नई दिल्ली में इंडियन आयल कम्पनी का पेट्रोल डिपो . . . . .	३६२४
१७४२	दिल्ली में नये स्कूल . . . . .	३६२४
१७४३	हिन्दी का प्रचार . . . . .	३६२४-२५
१७४४	राष्ट्रगीत . . . . .	३६२५
<b>सभा पटल पर रखा गया पत्र . . . . .</b>		<b>३६२५-२६</b>

मंत्रियों के वेतन और भत्ते अधिनियम, १९५२ की धारा ११ की उप-धारा (२) के अन्तर्गत दिनांक ८ मार्च, १९६३ की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० ४३१ में प्रकाशित मंत्रियों के (भत्ते, चिकित्सा सुविधायें तथा अन्य विशेषाधिकार) संशोधन नियम, १९६३ की एक प्रति सभा पटल पर रखी गयी।

**गैर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति का प्रतिवेदन—उपस्थापित . . . . .** ३६२६

उन्नीसवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया।

**प्राक्कलन समिति का प्रतिवेदन—उपस्थापित . . . . .** ३६२६

पैंतीसवां प्रतिवेदन उपस्थापित किया गया।

**अनुदानों की मांगें . . . . .** ३६२६—७७

परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा समाप्त हुई। मांगें पूरी पूरी स्वीकृत हुईं।

**गुरुवार, १३ अप्रैल, १९६३/२१ चैत्र, १८८५ (शक) के लिए कार्यावलि**

खान और ईंधन मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर विचार और मतदान।

## विषय-सूची—चारी

पृष्ठ

### अनुदानों की मागें—(जारी)

#### परिवहन तथा संचार मंत्रालय—(जारी)

श्री कंडप्पन . . . . .	३९६१-६२
श्री ना० नि० पटेल . . . . .	३९६२-६५
श्री यशपाल सिंह . . . . .	३९६५-६८
श्री जैना . . . . .	३९६८-६९
श्री जगजीवन राम . . . . .	३९६९-७७
बैनिक संक्षेपिका . . . . .	३९७८-८१

---

© १९६३ प्रतिलिप्यधिकार लोक-सभा सचिवालय को प्राप्त

लोक-सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियम (पांचवां संस्करण) के नियम ३७९ और ३८२ के अन्तर्गत प्रकाशित और भारत सरकार मुद्रणालय, नई दिल्ली की संसदीय शाखा में मुद्रित ।