

# लोक-सभा वाद-विवाद

( पहला सत्र )

3rd Lok Sabha

74  
३.८.६२.



( खण्ड ३ में अंक २१ से अंक ३० तक हैं )

लोक-सभा सचिवालय  
नई दिल्ली

**प्रश्नों के मौखिक उत्तर—**

तारांकित प्रश्न* संख्या ६१५ से ६२२, ६२५ से ६२८, ६३० से ६३२, ६३४ से ६३८ और ६४० से ६४४ . . . . .	२७१६—४३
--	---------

**प्रश्नों के लिखित उत्तर—**

तारांकित प्रश्न संख्या ६१४, ६२३, ६२४, ६२६, ६३३, ६३६ और ६४५ से ६४७ . . . . .	२७४५—४६
---	---------

अतारांकित प्रश्न संख्या १६६० से १७५६ और १७५८ से १७७६ . . . . .	२७४६—२८०५
--	-----------

**अविलम्बनीय लोक महत्त्व के विषयों की ओर ध्यान दिलाना . . . . . २८०५—०७**

- कुछ चीनियों का भारतीय राज्य क्षेत्र में कथित प्रवेश और उन के द्वारा जोगबानी नगर के फोटो लिया जाना . . . . .
- भारतीय दूतावास को गणराज्य दिवस मनाने के लिये चीन सरकार द्वारा सुविधाओं का न दिया जाना । . . . .

सभा-पटल पर रखे गये पत्र . . . . .	२८०७—०८
अनुदानों की मांगें . . . . .	२८०८—४५
परिवहन तथा संचार मंत्रालय . . . . .	२८०८—४५
श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह . . . . .	२८०८—०६
श्री जयपाल सिंह . . . . .	२८०६—१०
श्री महीउद्दीन . . . . .	२८१०—१२
श्री याज्ञिक . . . . .	१८१२—१४
श्री उस्मान अली खां . . . . .	२८१४—१५
श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी . . . . .	२८१५—१६
श्री मथिया . . . . .	२८१७
श्री इम्बीचिवावा . . . . .	२८१७—१८
श्री तिरुमल राव . . . . .	२८१८—१९
श्री हरिश्चन्द्र माथुर . . . . .	२८१९—२१
श्री हेम राज . . . . .	२८२१—२५
श्री पृथ्वी राज . . . . .	२८२५

\*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 तीन पर देखिये

# लोक-सभा वाद-विवाद

## लोक-सभा

मंगलवार, २२ मई, १९६२

१ ज्येष्ठ, १८८४ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई  
[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर  
बच्चों का शारीरिक विकास

+  
†\*६१५. { श्री सुबोध हंसदा :  
          { श्री सं० चं० सामन्त :  
          { श्री म० ला० द्विवेदी :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बच्चों के शारीरिक विकास के बारे में कोई अधिकृत सर्वेक्षण अभी हाल में कि गया है ;

(ख) यदि हां, तो कितने बच्चों का परीक्षण किया गया था ;

(ग) क्या यह सच है कि भारतीय चिकित्सा अनुसन्धान परिषद्, ने भी सर्वेक्षण किया है ;  
और

(घ) यदि हां, तो दोनो सर्वेक्षणों की क्या सिफारिशें हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० व० स० राजू): (क) बच्चों के शारीरिक विकास के बारे में कोई अधिकृत सर्वेक्षण नहीं किया गया है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता

(ग) और (घ). बच्चों के शारीरिक विकास के बारे में भारतीय चिकित्सा अनुसन्धान परिषद् द्वारा अध्ययन किये जा रहे हैं । अब तक इस अध्ययन के अन्तर्गत देश के शहरी और ग्रामीण क्षेत्रों के १,१०,००० बच्चे आ गये हैं और अध्ययन अभी जारी है ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री सुबोध हंसदा : भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् ने सर्वेक्षण किया उस के मुख्य पहलू क्या है ।

†डा० द० स० राजू : यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है । बच्चों के वजन और विकास में जो सुधार होता है उस से वास्तविक प्रगति का पता लगाया जा सकता है । इस परिषद् ने कोई ७ यूनिट (एकक) स्थापित किये हैं जिन के अन्तर्गत भौगोलिक क्षेत्र आते हैं । परिषद् ने इन यूनिटों की जांच के लिये एक प्रोफार्मा दिया है । परिषद् विशिष्ट आयु-काल में बच्चों के विकास, वजन और उन के सीने के विकास आदि के बारे में जानकारी चाहती है । इस के साथ ही सामाजिक दशा में, आर्थिक दशा में और स्वास्थ्य सम्बन्धी सफाई आदि बातों पर ध्यान देना होता है । ब्यौरे अभी प्राप्त नहीं हुए हैं ।

†श्री सुबोध हंसदा : क्या यह भी पता चला है कि जलवायु बच्चों के विकास के लिये आवश्यक बातों में से एक है ? यदि हां, तो बच्चों के विकास के लिये कौनसी जलवायु सब से अधिक उपयुक्त है ?

†डा० द० स० राजू : इन बातों के आधार पर जांच की जा रही है ।

†श्री हेम बरुआ : क्या यह सच है राष्ट्रीय पोषण सम्बन्धी सलाहकार समिति ने सुझाव दिया है कि मिठाइयां बनाने के लिये दूध को काम में लाने पर रोक लगा दी जाये ताकि बच्चों के पोषण के लिये दूध उपलब्ध हो सके ? यदि हां, तो सरकार को सुझाव के बारे में क्या प्रतिक्रिया है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न बच्चों के शारीरिक विकास सम्बन्धी अधिकृत सर्वेक्षण के बारे में है ।

†श्री हेम बरुआ : श्रीमन्, इस समिति यह सुझाव दिया है ।

†अध्यक्ष महोदय : दूध को मिठाई बनाने के काम में लाने से बच्चों का विकास प्रभावित होगा या नहीं यह भिन्न प्रश्न है ।

†श्री हेम बरुआ : यह प्रश्न बच्चों के पोषण का है ।

†श्री जयपाल सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्रालय ने पटियाला तदर्थ समिति के प्रतिवेदन को देखा भी है जिस में सिफारिश की गई है कि जहां तक बच्चों के शारीरिक विकास का सम्बन्ध है, हमें उन की अच्छी देखभाल करनी चाहिये ? क्या मंत्रालय ने इस सम्बन्ध में कुछ किया है ?

†डा० द० स० राजू : यह भी विचाराधीन है ; ।

†श्री स० मो० बनर्जी : बच्चों को आम तौर पर जो रोग होते हैं उन की रोकथाम के लिये क्या निवारक उपाय किये गये हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : सर्वेक्षण अभी किया जा रहा है ।

†श्री स० मो० बनर्जी : श्रीमन् यह जानकारी सर्वेक्षण के अतिरिक्त है ।

†डा० द० स० राजू : हमें अपनी नीति निर्धारित करने से पहले यह जानकारी अवश्य प्राप्त कर लेनी चाहिये ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री वारियर : क्या अध्ययन करने वाले यूनिट स्कूलों से एकत्र की गई जानकारी को भी जांच करते हैं ?

†डा० द० स० राजू : खाने-पीने की चीजों के नमूने ?

†श्री वारियर : जिन स्कूलों में डाक्टरों जांच भी की जाती है क्या उन से प्रतिवर्ष प्राप्त जानकारी को काम में लाया जाता है ?

†डा० द० स० राजू : यह भी हमारी योजना का एक अंग है ।

†श्री प्रभात कार : क्या यह जांच प्रदेशवार की जा रही है क्योंकि भारत में हम देखते हैं कि कुछ प्रदेशों में बच्चों का बहुत कम विकास होता है ?

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि क्या यह जांच प्रदेशवार की जाये ।

†डा० द० स० राजू : एक तरीका सीधा है जबकि दूसरे तरीके से ज्यादा समय लगेगा ।

†श्रीमती सावित्री निगम : सर्वेक्षण समिति अपना प्रतिवेदन कब तक दे देगी और समिति किस आयु-खण्ड के बारे में जांच कर रही है ?

†डा० द० स० राजू : इस में कुछ समय लगेगा । यह बहुत बड़ी समस्या है और हम नीति निर्धारित करने से पहले पर्याप्त जानकारी प्राप्त कर लेना चाहते हैं ।

†श्रीमती सावित्री निगम : सर्वेक्षण किस आयु-खंड के बारे में किया जा रहा है ?

†डा० द० स० राजू : सभी आयु-खंड लिये गये हैं ।

सेठ अचल सिंह : क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि कितने वर्ष से कितने वर्ष तक की उम्र के बच्चों का सर्वे कराया गया है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह तो वही प्रश्न है । अगला प्रश्न ;

### नलकूप सिंचाई

†\*६१६. { श्री सुबोध हंसदा :  
श्री स० चं० सामन्त :

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

(क) क्या सभी राज्यों में गहरे नल कूपों से सिंचाई के सम्बन्ध में प्रयोग किये गये हैं ;

(ख) किन-किन राज्यों में यह योजना सफल सिद्ध हुई है ;

(ग) इस प्रयोजन के लिए तीसरी पंचवर्षीय योजना में कितनी रकम नियत की गई है ;

और

(घ) इस योजना के अधीन प्रति परियोजना औसत लागत क्या है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा-सचिव (श्री शिन्डे) : (क) जम्मू और काश्मीर तथा मैसूर राज्य को छोड़ अन्य सभी राज्यों में भूमिगत जल के बारे में परीक्षण किये गये हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यह योजना, जहां कहीं परीक्षण किये गये, देश के प्रायः सभी राज्यों के विभिन्न भागों में सफल सिद्ध हुई है।

(ग) १५० लाख रुपये।

(घ) छिद्रण का व्यय ज़मीन की दशा और छिद्रण की गहराई और कितने छिद्रण किये जाते हैं इस बात पर भी निर्भर करता है इसलिये प्रत्येक परियोजना की लागत का अनुमान नहीं लगाया जा सकता।

†श्री सुबोध हंसदा : क्या यह सच है कि सरकार ने यह नीति अपना ली है कि नलकूप उन्हीं क्षेत्रों में लगाये जायेंगे जिनमें बिजली उपलब्ध हो ?

†श्री शिन्दे : जी, नहीं। सरकार ने ऐसी कोई नीति नहीं अपनाई है। वास्तव में सरकार यह प्रयोग देश भर में करने के बारे में सोच रही है।

†श्री सुबोध हंसदा : सभा-सचिव महोदय ने बताया कि जिन क्षेत्रों में प्रयोगात्मक नल-कूप लगाये गये हैं वहां योजना बहुत ही सफल सिद्ध हुई है। यदि हां, तो इन नलकूपों से सिंचाई के लिये पानी पर कर निश्चित करने के बारे में सरकार की नीति क्या है ? क्या कोई निश्चित नीति निर्धारित की गई है या कि यह राज्य सरकारों पर छोड़ दी गई है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : सरकार की नीति यह है कि जब पानी का अभाव हो तब ये नलकूप लगाये जाय। दूसरी बात यह है कि पानी उपलब्ध है या नहीं। तीसरी बात है बिजली की उपलब्धि जिसके जरिये नलकूप चलाया जाता है।

†श्री इन्द्रजीतलाल मल्होत्रा : यह प्रयोग जम्मू और काश्मीर राज्य में क्यों नहीं किया गया ?

†खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : यह प्रयोग इस राज्य में तीसरी पंचवर्षीय योजनावधि में किया जायेगा।

डा० गोविन्द दास : क्या यह बात सही है कि जहां पर ये पाताली कुएं सफल हुए हैं और जहां पर और बनाने की भी योजना है, वहां भी वे नहीं बनाये जा रहे हैं और खासकर मध्य प्रदेश में उन के बनाये जाने के सम्बन्ध में देर हो रही है ?

श्री स० का० पाटिल : ऐसा तो कुछ खास नहीं है। सेंट्रल गवर्नमेंट तो खाली एक्सप्लोरेशन करती है। जब पानी मिलता है, तो उस को डेवेलप कर के कुंआं बनाना स्टेट गवर्नमेंट का काम है। सम्भव है कि शायद स्टेट के पास कम पैसा हो, या शायद कोई और कारण हो। जनवरी, १९५५ से मार्च, १९६२ तक ३० प्रयोगात्मक कुएं पूरे किये गये तथा ६० कुंआं से पानी निकालना शुरू कर दिया गया। पचास तो ऐवरेज हैं, जो कि मध्य प्रदेश में हो गये हैं। इस से ज्यादा नहीं होते हैं।

†श्री लहरी सिंह : पंजाब के किन-किन भागों में यह प्रयोग शुरू किया गया है और क्या वह सफल रहा या नहीं ?

†श्री शिन्दे : पंजाब के ये जिले योजना में शामिल किये गये हैं : गुड़गांव, हिसार, रोहतक, अम्बाला, होशियारपुर और मोहिन्दरगढ़।

†श्री लहरी सिंह : क्या यह प्रयोग सफल रहा या नहीं ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री प्रभात कार : पश्चिम बंगाल में दामोदर घाटी के निचले हिस्से में पानी सूख गया है और विकास प्राधिकार द्वारा नलकूप लगाने की सिफारिश की जाने के बावजूद वहां बिजली का अभाव होने से वे नहीं लगाये जा सके जिसका परिणाम यह हुआ है कि गत दो वर्षों से उस क्षेत्र की फसल की क्षति पहुंच रही है। क्या यह सच है ?

†श्री स० का० पाटिल : यदि वहां बिजली न होगी तो नलकूप न लगाये गये होंगे। किन्तु मुझे कोई जानकारी नहीं है।

श्री जगदेव सिंह सिद्धान्ती : क्या झज्जर और रेवाड़ी क्षेत्र को, जहां कि पीने के पानी की भी कठिनाई है, इस योजना के अन्तर्गत लाया गया है ?

अध्यक्ष महोदय : यह सवाल स्टेट्स के बारे में है। अब हम क्षेत्रों पर आ गये हैं। इस के बाद शायद ज़िले और तहसील पर आ जायेंगे।

श्री का० रा० गुप्त उठे—

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। मैं प्रत्येक राज्य के बारे में अलग से सवाल नहीं पूछने दूंगा।

†श्री शिवनंजप्पा : यह प्रयोग मैसूर राज्य में क्यों नहीं किया गया ?

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य का प्रश्न मूल प्रश्न से उत्पन्न नहीं होता।

### समुद्री इंजीनियरी प्रशिक्षण

†\*६१७. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि डफरिन तथा समुद्री इंजीनियरी प्रशिक्षण निदेशालय में प्रवेशार्थियों को एक साल तक की अवधि के लिए निःशुल्क व्यावसायिक प्रशिक्षण देने के लिए मर्चेन्ट ट्रेनिंग अकादमी स्थापित करने की योजना किस प्रक्रम पर पहुंच गई है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री ( श्री राज बहादुर ) : मर्चेन्ट नेवी ट्रेनिंग एकेडेमी स्थापित करने का प्रश्न नौवहन के महानिदेशक के विचाराधीन है और पूरा व्यौरा तैयार होने पर भारत सरकार द्वारा प्रस्ताव पर विचार किया जायेगा।

श्री रघुनाथ सिंह : मैं जानना चाहता हूँ कि इस में कितना समय लगेगा ? विलम्ब होने से आदमी तैयार करने में दिक्कत आ रही है, इस वास्ते यह जरूरी है कि शीघ्रातिशीघ्र यह काम आरम्भ हो।

श्री राज बहादुर : जैसा शायद माननीय सदस्य को विदित हो, इस के बारे में मर्चेन्ट नेवी ट्रेनिंग बोर्ड ने अन्तिम सिफारिश ४ जनवरी, १९६२ को की है। मैं आशा करता हूँ कि शीघ्र ही इस के ऊपर विचार हो जायेगा और स्कीम चालू की जा सकेगी।

### कोचीन में दूसरा जहाज कारखाना

+

†\*६१८. { श्री वारियर :  
श्री वासुदेवन नायर :

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

(क) क्या मार्च, १९६२ में कोचीन में दूसरे जहाज कारखाने की स्थापना में सहयोग के

†मूल अंग्रेजी में

लिये ग्लासगो के मेसर्स प्रोडक्शन इंजीनियरिंग लिमिटेड और बैवटी शॉ एण्ड मार्टिन ने सरकार के साथ कोई बातचीत की थी; और

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

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी, हां। बातचीत उन्हें क्रोचान में जहाज कारखाने के लिये प्रविधिक परामर्शदाता नियुक्त करने के लिये की गई थी न कि उनका सहयोग प्राप्त करने के लिये।

(ख) बातचीत चल रही है।

†श्री वारियर : उन्हें प्रविधिक परामर्शदाता नियुक्त करने के लिये जो बातचीत चल रही थी क्या वह पूरी हो चुकी है और यदि हां, तो उनकी नियुक्ति की शर्तें विशेषकर वेतन आदि क्या हैं ?

†श्री राज बहादुर : जी, नहीं। उन पर विचार किया जा रहा है। हमारे सामने दो बातें हैं। एक तो यह कि क्या हमें परामर्शदाता इंजीनियरों की प्रगाली स्वीकार करना चाहिये और क्या हम सामान्य पूंजी में भागीदारी के साथ प्रविधिक और आर्थिक सहयोग प्राप्त करना चाहते हैं। दूसरी बात यह है कि इन दोनों में से किसी भी मामले में हमें परामर्श देने के लिये उचित प्रविधिक दल का चुनाव करना होगा।

†श्री वारियर : क्या सहयोग देने वालों को परामर्शदाता नियुक्त करने की प्रगाली है ?

†श्री राज बहादुर : ये दो कार्य भिन्न हैं। परामर्शदाता प्रविधिक मामलों के बारे में केवल परामर्श देते हैं। वे उभ्रक्रम में कोई खतरा नहीं उठाते। वे आर्थिक सहयोग भी नहीं देते।

†श्री मे० क० कुमारन : मंत्रालय की वार्षिक रिपोर्ट में कहा गया है कि परियोजना निकट भविष्य में कार्यान्वित की जायेगी। मंत्री महोदय एक असें से यह कह रहे हैं। इस परियोजना के कार्यान्वय में कितना समय लगेगा ?

†श्री राज बहादुर : मेरा ख्याल है कि माननीय सदस्य इस बात से सहमत होंगे कि कोई भी काम अच्छे ढंग से शुरू किया जाये तो आधा काम नहीं हो जाता है। इसके लिये हमें उचित सावधानी बरतनी पड़ती है और उचित दल का चुनाव सावधानीपूर्वक करना होता है।

†श्री हेम बहग्रा : क्या प्रविधिक परामर्शदाताओं को जहाज बनाने के कारखाने में जहाज के ढांचे के डिजाइन तैयार करने तथा उनकी सुविधा तथा प्रविधिक लाभ बताने के लिये कहा जाता है ?

† श्री राज बहादुर : जी, हां। वे परियोजना की विस्तृत रिपोर्ट तैयार करते हैं।

### दिल्ली के चारों ओर होटल तथा मोटल

\*६१६. श्री भक्त दर्शन : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री ८ अगस्त, १९६१ के तारांकित प्रश्न संख्या ६० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली और नई दिल्ली के चारों ओर होटलों तथा 'मोटलों' का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव अथवा योजना है; और

(ख) यदि हां, तो उस के बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

†मूल अंग्रेजी में

**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) :** (क) और (ख). दिल्ली और नया दिल्ली के आस पास होटल और मोटल बनाने के बाबत कुछ सुझाव प्राप्त हुए हैं। संबन्धित अधिकारियों के परामर्श से इन सुझावों की जांच की जा रही है।

**श्री भक्त दर्शन :** पिछली बार यह उत्तर माननीय मन्त्री जी ने दिया था कि निर्माण, आवास और सम्भरण मन्त्रालय यानी डब्ल्यू० एच० एस० मिनिस्ट्री इसके बारे में विचार कर रही है। मैं जानना चाहता हूँ कि वह इसके बारे में कहां तक सहयोग दे रही है ?

**श्री राज बहादुर :** उन्होंने लिखा है कि इस मामले को चीफ कमिश्नर के साथ सुलझाना पड़ेगा क्योंकि अन्तिम रूप से उन्हीं को इस बारे में निर्णय देना होगा। उसके उपरान्त चीफ कमिश्नर से परामर्श हुआ। चीफ कमिश्नर ने एक मीटिंग सम्बन्धित मन्त्रालयों के अधिकारियों की बुलाई। उसने एक सब-कमेटी मुकर्रर की है जो सारी तफसील में जा रही है। जब सब-कमेटी अपना काम खत्म कर लेगी और विचार हो चुकेगा तो इस पर आगे कार्रवाई होगी।

**श्री भक्त दर्शन :** मैं यह जानना चाहता हूँ कि कितने व्यक्तियों ने अथवा संस्थाओं ने इस सम्बन्ध में आवेदन पत्र दिये हैं और आपका जो मन्त्रालय है वह इस सम्बन्ध में क्या कार्रवाई कर रहा है या क्या सहायता दे रहा है।

**श्री राज बहादुर :** मेरे पास जो सूचना है उसके अनुसार कोई सात या आठ पार्टियां हैं जिन्होंने अब तक इस सम्बन्ध में कुछ सुझाव दिये हैं, और उनके अतिरिक्त और भी हो सकते हैं।

**श्री तिरूमल राव :** क्या सरकार ने पश्चिमी देशों के बड़े शहरों के आसपास तथाकथित मोटलों और छोटे होटलों के प्रभाव की जानकारी प्राप्त कर ली है ताकि हम वे गलतियां न करें जो वहां हुई हैं ?

**श्री राज बहादुर :** माननीय सदस्य ने जिन गलतियों का उल्लेख किया है उनके बारे में मैं अनभिज्ञ हूँ।

**श्री तिरूमल राव :** इस विषय पर काफी साहित्य प्रकाशित हो चुका है; इन बातों के बारे में व्यक्तिगत जानकारी होना आवश्यक नहीं है।

**श्री अध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्य का सुझाव है कि मन्त्री महोदय वह सारा साहित्य पढ़ें।

**श्री अन्सार हरवानी :** सरकार जो जनता होटल बनाने जा रही है उसके बारे में क्या प्रगति हुई है ?

**श्री राज बहादुर :** यह प्रश्न निर्माण, आवास और सम्भरण मन्त्रालय को सम्बोधित किया जाये तो ज्यादा अच्छा होगा।

**श्री हरिश्चन्द्र माथुर :** होटलों और मोटलों की आवश्यकताओं के बारे में सरकार का क्या अनुमान है ?

**श्री राज बहादुर :** हमारी राय है कि होटलों के विस्तार के लिये और मोटलों की यह नई सुविधा देने के लिये, जो पर्यटकों और मोटरो से सफर करने वालों के लिये बहुत उपयोगी सिद्ध हुई है, काफी कुछ किया जाना है। हमारा ख्याल है कि इसकी काफी गुंजाइश और मांग है।

†श्री हेम बरुआ : इस बात को देखते हुए कि पश्चिमी देशों में मोटल उच्छृङ्खल जीवन व्यतीत करने वाले लोगों के अड्डे . . . . .

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य को सीधा प्रश्न पूछना चाहिये ।

†श्री हेम बरुआ : मैं मन्त्री महोदय का ध्यान लोलिता नामक उपन्यास की ओर दिखता हूँ । मोटलों की पूरी जानकारी प्राप्त किये बिना मन्त्रालय यह परियोजना आरम्भ करने के लिये इतना उत्सुक क्यों है ?

†श्री राज बहादुर : पहली बात तो यह है कि यह कोई नयी चीज़ नहीं है । वह फर्शटकों और यात्रियों को स्थान देने वाली संस्था का ही एक अन्य रूप है । और यदि कहीं कुछ हुआ हो तो हम यह नहीं कह सकते कि संस्था ही खराब है ।

श्री विभूति मिश्र : मैं जानना चाहता हूँ कि यह होटल और मोटल योरोपीयन ढंग के होंगे या इण्डियन ढंग के होंगे, या दोनों मिले जुले होंगे ।

श्री राज बहादुर : मेरा ख्याल यह है कि जनतन्त्र के युग में जनता की भावनाओं, आकांक्षाओं और उनकी आवश्यकताओं का पूरा ध्यान रखा जायेगा ।

### दिल्ली के चारों ओर रेलवे लाइन

+

\*६२०. { श्री महेश्वर नायक :  
श्री प्रकाशवीर शास्त्री :  
श्री प्र० चं० बरुआ :  
श्री दी० चं० शर्मा  
श्री इ० मधुसूदन राव :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली के चारों ओर रेलवे लाइन बिछाने में कोई प्रगति हुई है ;

(ख) क्या दिल्ली में बम्बई और कलकत्ता की भांति बिजली की रेल चलाने की कोई योजना है ; और

(ग) क्या दिल्ली के उपनगरीय स्टेशनों से गाड़ियों में चढ़ने वाले यात्रियों की कठिनाइयों को कम करने के लिए सरकार कोई कार्यवाही करने का विचार कर रही है ?

रेलवे मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) दिल्ली एवाइडिंग लाइन और रिंग रेलवे की मंजूरी अभी हाल में दी गयी है और इसके लिये ज़मीन लेने की कार्रवाई शुरू की गयी है । ज़मीन पर कब्ज़ा मिलते ही लाइन बनाने का काम शुरू कर दिया जायेगा ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) दिल्ली क्षेत्र के सभी उपनगरीय स्टेशनों पर बुनियादी यात्री-सुविधाएं मौजूद हैं । यदि रकम मिल गयी, तो एक कार्यक्रम के अनुसार यात्री-सुविधाओं में सुधार करने का विचार है ।

†श्री महेश्वर नायक : यह रिंग रेलवे कुल कितने मील लम्बी होगी और उस पर अनुमानतः कितना रुपया खर्च किया जायेगा ?

†मूल अंग्रेजी में

†श्री शानवाज खां : इस रेलवे की लम्बाई लगभग ११ मील होगी और उस पर २.४३ करोड़ पये खर्च होंगे ।

†श्री महेश्वर नायक : क्या सरकार का ख्याल है कि यह रेलवे बनते ही शहर में भीड़भाड़ है वह कम हो जायेगी; यदि नहीं तो क्या सरकार के पास भूमिगत रेल निर्माण के कोई प्रस्ताव हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : पहले इस रेलवे को तो बन जाने दीजिये ।

†श्री स० मो० बनर्जी : इस काम के लिये जमीन ली जा रही है तो मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह काम तीसरी योजनावधि में भी शुरू किया जायेगा या नहीं ?

†श्री शाहनवाज खां : यह जमीन मिलने पर धन उपलब्ध होने पर भी निर्भर करता है ।

†श्री श० ना० चतुर्वेदी : क्या ये रेलें भाप के इंजन से चलेंगी ?

†श्री शाहनवाज खां : जी, हां ।

†श्री हनुमन्तैया : क्या यह योजना अन्य बड़े शहरों में भी लागू की जायेगी और उपनगरों में बिजली की रेलें चलाई जायेंगी ?

†अध्यक्ष महोदय : पहले यहां तो हो ले ।

†श्री शाहनवाज खां : माननीय सदस्य को कुछ गलतफहमी हुई है । यहां जो रेलें चलेंगी वे बिजली के नहीं वरन् भाप के इंजन से चलेंगी ।

### राष्ट्रीय जल संभरण और स्वच्छता समिति

†\*६२१. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने राष्ट्रीय जल सम्भरण और स्वच्छता समिति की रिपोर्ट पर विचार कर लिया है ; और

(ख) उस पर सरकार का क्या निर्णय है और भविष्य में क्या कार्यवाही करने का उसका विचार है ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उप-मंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) और (ख). जल सम्भरण और स्वच्छता समिति ने दूरगामी सिफारिशों की हैं जिन पर सरकार विचार कर रही है । शीघ्र कार्यवाही के तौर पर कुछ मुख्य सिफारिशों के कार्यान्वय हेतु कार्यवाही आरम्भ की जा रही है ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : प्रतिवेदन की जांच इस समय किस अवस्था में है ? प्रतिवेदन की जांच कौन कर रहा है ?

†डा० द० स० राजू : प्रतिवेदन काफी बड़ा है और दो ही दिन पहले प्रकाशित हुआ है । वह केन्द्रीय मन्त्रालय को परिचालित किया गया है ।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर : प्रतिवेदन चार या पांच महीने पहले प्रस्तुत किया गया था । क्या इस मामले पर योजना आयोग के साथ विचार विनिमय किया जा रहा है और क्या ग्रामीण जल सम्भरण योजना के बारे में, जिस पर इस सभा में इतना जोर दिया गया है, कांड आशा की जा सकती है ?

†डा० इ० स० राजू : प्रतिवेदन केन्द्रीय मन्त्रालयों, योजना आयोग, राज्य सरकारों और स्थानीय निकायों को परिचालित कर दिया गया है।

श्री विभूति मिश्र : मैं जानना चाहता हूँ कि यह काम इतना जरूरी है इसको देखते हुए क्या सरकार ने पानी का कोई बटवारा किया है कि फलां स्टेट में इतना देंगे, और इतने दिनों के अन्दर इस काम को करा देंगे ?

अध्यक्ष महोदय : अभी रिपोर्ट को पढ़ेंगे, देख रहे हैं।

### शरवती जल विद्युत परियोजना

†\*६२२. श्री शिवनजंप्पा : क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या शरवती जल विद्युत् परियोजना का काम पूर्व निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार चल रहा है ; और

(ख) उसका पहला तथा दूसरा एकक कब चालू हो जायेगा ?

†सिंचाई और विद्युत मन्त्रालय में राज्य-मन्त्री(श्री अलगेशन) : (क) और (ख). निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार पहले एकक का काम १९६१ के अन्त तक चालू हो जाना था किन्तु अब उसके १९६३ के अन्त तक चालू होने की संभावना है। दूसरा एकक, जो ३-४ महीने बाद चालू हो जाना चाहिये था, अब १९६४ के प्रारंभ में चालू होगा।

†श्री शिवनजंप्पा : यह विलम्ब क्यों हुआ और कार्य निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार क्यों नहीं किया जा सका ?

†श्री अलगेशन : डिजाइन में परिवर्तन के फलस्वरूप निर्माण-कार्यों में विलम्ब हुआ है।

†श्री शिवनजंप्पा : क्या इस परियोजना के लिये आवश्यक कुल विदेशी मुद्रा प्राप्त कर ली गई है ?

†श्री अलगेशन : जी, हां।

†डा० क० ला० राव : मैसूर में और दक्षिण भारत के अन्य भागों में बिजली का अभाव है इस बात को देखते हुए क्या मन्त्रालय उन चार एककों को, जो शरवती परियोजना के लिये प्राप्त किये जाने हैं, मंजूरी देने के लिये कदम उठायेगा ?

†अध्यक्ष महोदय : यह तो कार्यवाही के लिये सुझाव है। अगला प्रश्न।

### फरुक्खाबाद पर रेल गाड़ी का लाइन से उतरना

+

†\*६२५. { श्री विभूति मिश्र :  
श्री विश्वनाथ राय :  
श्री इ० मधुसूदन राव :  
श्री प्र० चं० बरुआ :  
श्री श्रीनारायण दास :  
श्री सरजू पाण्डेय :  
श्री ज० ब० सिंह :

क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि २० अप्रैल, १९६२ को १८४ डाउन शिकोहाबाद-फरुक्खाबाद मालगाड़ी लाइन के 'डेड एण्ड' (बन्दसिरे) से बाहर निकल गई और एक दुकान में घुस गई ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने मामले की जांच की है ;

(ग) क्या कोई आदमी मारा गया या घायल हुआ ; और

(घ) यदि हां, तो श्राद्धे प्राधिकारियों ने दुर्वटनाग्रस्त व्यक्तियों को क्या प्रतिकर दिया है ?

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

(ग) एक आदमी की मृत्यु हुई और पांच व्यक्तियों को मामूली चोटें आईं ।

(घ) अब तक किसी व्यक्ति को प्रतिकर नहीं दिया गया है ।

†श्री विभूति मिश्र : क्या दुर्वटनाग्रस्त व्यक्तियों को कोई भुगतान करने का प्रस्ताव है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : इस सम्बन्ध में कोई दावा ही नहीं किया गया ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों को प्रश्न पूछते ही अपना स्थान ग्रहण कर लेना चाहिये और मंत्री महोदय को उत्तर देने का अवसर देना चाहिये । यदि वे और प्रश्न पूछना चाहें तो उन्हें फिर से खड़ा होना चाहिये ।

†श्री विभूति मिश्र : जिस व्यक्ति की मृत्यु हो गई है उसके आश्रितों को कुछ प्रतिकर देने के बारे में सरकार क्या कदम उठाने का इरादा रखती है ?

†अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय ने बताया कि कोई दावा ही नहीं किया गया । यदि माननीय सदस्य मृत व्यक्ति को तरफ से लिखें तो शायद उस पर विचार किया जाये ।

†श्री विभूति मिश्र : किसी ने प्रतिकर न भी मांगा तो सरकार का कर्तव्य है कि वह कुछ प्रतिकर दे ।

†श्री श्रीनारायण दास : मंत्री महोदय ने भाग (क) और (ख) का स्वीकारात्मक उत्तर दिया है । जांच का क्या परिणाम निकला और दुर्वटना के क्या कारण थे ?

† श्री सें० वें० रामस्वामी : ड्राइवर, गार्ड और पोर्टर ये तीन सम्बन्धित व्यक्ति हैं । जांच से पता चला है कि वे दुर्वटना के लिये उत्तरदायी थे । उनके विरुद्ध उचित कार्यवाही की जायेगी ।

†श्री ज० ब० सिंह : मैं जानना चाहता हूं कि कुल कितने का नुकसान हुआ ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : सम्पत्ति के नुकसान का हमें कोई अनुमान नहीं है किन्तु १,१४,००० रुपये का दावा किया गया है ।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या उस दूकानदार ने, जिसकी दूकान को क्षति पहुंची, कोई दावा दायर किया है ? यदि हां, तो कितने का ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : उसने १ लाख रुपये का दावा किया है ।

†श्री विभूति मिश्र : अगर कोई मर जाय और उस के घर वाले बेवकफ हों और वह क्लेम न करें तो क्या सरकार का यह कर्तव्य नहीं हो जाता है कि उस मृत व्यक्ति के घर वालों को मुआवजा दे ?

†अध्यक्ष महोदय : अगला प्रश्न ।

†मूल अंग्रेजी में

## दिल्ली में 'रात्रि को सफेद कपड़े पहनो' आन्दोलन

†\*६२६. श्री हेम बरुआ : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में 'रात्रि को सफेद कपड़े पहनो' आन्दोलन आरम्भ किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो ऐसे आन्दोलन का क्या विशिष्ट उद्देश्य है और क्या सका प्रयाप्त प्रचार किया गया है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख). सड़क का प्रयोग करने वाले लोगों को रात्रि के समय सफेद कपड़े पहनने के लिये प्रेरित करने का कोई आन्दोलन अभी नहीं किया गया है किन्तु रात्रि के समय पदल चलने वालों और साइकल चलाने वालों के लिये सड़कों के प्रयोग को सुरक्षित बनाने तथा सड़क-दुघटनाओं को रोकने के अपने प्रयत्न के अंगरूप में, दिल्ली पुलिस ने अशोक रोड-पार्लियामेंट स्ट्रीट चौक और हार्डिंग ब्रिज के समीप निम्न शब्दों वाले दो बोर्ड लगाये हैं :—

“यदि आप को देखा नहीं जा सकता, तो आप सुरक्षित नहीं रह सकते : रात्रि के समय सफेद कपड़े पहनिए ।”

†श्री हेम बरुआ : क्या यह सच नहीं है कि दिल्ली में यातायात के नियमों को अच्छी तरह लागू नहीं किया गया और इस शहर में वह दुघटनाओं का एक कारण है ? यदि हां, तो क्या कारण है कि यातायात संबंधी नियम लागू नहीं किये जाते और एक बिल्कुल नया आन्दोलन चला दिया गया है ।

†श्री राज बहादुर : मैं समझता हूँ कि यातायात नियम की सफलता, नागरिकों की उन का पालन करने की क्षमता में अधिकतर होती है । यह सच है कि प्रवर्तन इतना अच्छा नहीं जितना होना चाहिये । शिकायतें आती हैं, यह नहीं कहा जा सकता कि नियम लागू नहीं किये जाते ।

†श्री हेम बरुआ : क्या यह सच नहीं है कि 'रात्रि के समय सफेद वस्त्र पहनो' के इस आन्दोलन से कम से कम कनाट प्लेस का अधिकांश रंग और रुमान समाप्त हो जाएगा, जो साड़ियाँ और सकरटों के कारण इस को प्राप्त है ?

†अध्यक्ष महोदय : दिन में काले कपड़े पहन कर उस की पूर्ति की जा सकती है, रात्रि को सफेद पहनो और दिन में काले ।

†श्री हेम बरुआ : किन्तु रुमान कम हो जाएगा ।

†अध्यक्ष महोदय : वह रुमान को छोड़ कर प्रश्न पूछें ।

†श्री हेम बरुआ : क्या इस आन्दोलन से कनाट प्लेस का अधिकतर रंग समाप्त नहीं हो जाए जो इसे साड़ियों और सकरटों के कारण मिलता है ? यदि ऐसा है तो क्या सरकार ने स समस्या के इस पहलू की भी जांच की है ?

†अध्यक्ष महोदय : यह अपनी अपनी रायें हैं ।

†श्री प्रभात कार : जब कलकत्ता, बम्बई, जैसे बड़े शहरों में यातायात नियमों को कार्य रूप में लाने के लिये ऐसा कोई आन्दोलन नहीं किया गया, तो दिल्ली में यह सुझाव देना क्यों आवश्यक समझा गया है कि 'रात्रि को सफेद कपड़े पहनिये ।’

†मूल अंग्रेजी में

†श्री राज बहादुर : यह आन्दोलन के रूप में नहीं है। वास्तव में यह सड़क सुरक्षा के लिये एक नारा है। मैं ठीक से नहीं कह सकता, कि बंबई या कलकत्ता में क्यों इस का विचार नहीं किया गया। शायद यह दिल्ली के यातायात अधिकारियों की खूब युक्तिपूर्णता तथा कल्पना को दर्शाती है।

†श्री फतेह सिंह गायकवाड़ : क्या दिल्ली में अत्यधिक कम गली रोशनी के कारण यह आंदोलन आरंभ किया गया है ?

†श्री राज बहादुर : मैं समझता हूँ कि सब सड़कों के बारे में यह बात ठीक नहीं।

†एक मा० सदस्य : कुछ सड़कों के बारे में ऐसी बात है।

†श्री राज बहादुर : केवल कुछ सड़कों के बारे में यह सही हो सकता है। जहाँ तक इस आंदोलन का संबंध है, यह समझदारों पर आधारित है। यदि हम वास्तव में रात्रि को सफेद कपड़े पहनें, तो हम सड़क पर सुरक्षित रह सकेंगे।

†श्रीमती सावित्री निगम : दुर्घटनाओं को रोकने के लिये और सड़क सुरक्षा को बढ़ाने के लिये और क्या कदम उठाये गये हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : यह सड़क सुरक्षा संबंधी सामान्य प्रश्न नहीं है।

†श्री मोहसिन : क्या यात्री को लाल टोपी पहनना खतरनाक और जोखिम वाला होता है ?

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति। यहां कुछ शिष्टता हमेशा रहनी चाहिये।

†श्री दाजी : क्या सरकार को पता है कि कुछ कर्कश बोर्ड हैं "अपने समय से पहले मत मरो", अगली संकित है "रात्रि को सफेद वस्त्र पहनो"। "अपने समय से पहले मत मरो" बोर्ड कर्कश है। क्या ऐसे बोर्ड यातायात सिगनलों से हटा दिये जायेंगे ?

†श्री राज बहादुर : मुझे बताया गया है कि यह नारा अन्य देशों में भी है। यह एक सामान्य नारा है जो वे सड़क सुरक्षा के लिये अपनाते हैं। यदि इस से किन्हीं लोगों की भावनाओं को ठेस पहुंचती है तो हम इस की ओर प्रबन्धकारियों का ध्यान आकर्षित करेंगे।

श्री ज० ब० सिंह : "वेयर व्हाइट ऐट नाइट" का एक्सपेरिमेंट क्या किसी और देश में भी किया गया है या हिन्दुस्तान में, और दिल्ली में खास तौर से, पहली मर्तबा किया गया है ?

श्री राज बहादुर : जैसाकि मैं ने कहा है, इस को साधारण समझदारी के आधार पर निकाला गया है, इसलिये कि एक्सिडेंट्स कम हों। मैं नहीं कह सकता कि कहीं और यह एक्सपेरिमेंट किया गया है या नहीं।

### दिल्ली में जल संभरण

+

†\*६२७. { डा० क० ल० राव :  
श्री महेश्वर नायक :  
श्री इ० मधुसूदन राव :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में जल संभरण की हमारी वर्तमान और भावी आवश्यकताओं के बया प्राक्कलन हैं ;

(ख) संभरण के कौन-कौन साधन विचाराधीन हैं ;

†मूल अंग्रेजी में

(ग) क्या दिल्ली को जल संभरण के सम्बन्ध में समझौता कराने के लिये कोई उच्च स्तरीय बैठक बुलाई गई है ; और

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

†**स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू)** : (क) दिल्ली के लिये पीने के जल संभरण की कुल दैनिक आवश्यकता का अनुमान १९८० में २७ लाख जनता के लिये ६०० लाख गैलन लगाया गया है। दिल्ली की भावी आवश्यकता १९६१ में ५५ लाख लोगों के लिये, प्रति दिन प्रति व्यक्ति के लिये ५० गैलन के हिसाब से, २७५० लाख गैलन का अनुमान है।

(ख) प्रविधिक समिति ने जो १९५८ में नियुक्त की गई थी, जल संभरण के निम्न साधनों की सिफारिश की थी :—

#### स्थायीकरण

- (१) सोनीपत क्षेत्र में १०० नलकूप लगाना और उस जल को लाने वाली नाली के द्वारा दिल्ली तक लाना। (यह सिफारिश दिल्ली की नगरपालिका निगम द्वारा स्वीकार नहीं की गई है)।
- (२) हिन्डन नदी से ओखला में १५ क्यूसक जल देना और नल कूपों के द्वारा उतना ही जल उत्तर प्रदेश सरकार को देना।

#### बढ़ाना

- (३) पश्चिम दिल्ली की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये गुड़गांव नाला योजना से २०० क्यूसक जल संभरण। (यह योजना पंजाब सरकार द्वारा छोड़ दी गई है।)
- (४) रामगंगा योजना से दक्षिण दिल्ली के क्षेत्रों को २०० क्यूसक जल का संभरण।
- (५) लोनी क्षेत्र में नलकूपों से शाहदरा तक १५ से ३० क्यूसक जल का संभरण।

(ग) जी नहीं।

(घ) सवाल पैदा नहीं होता।

†**अध्यक्ष महोदय** : यह प्रश्न कल भी लिया गया था। जब उत्तर इतना लंबा है, तो यह सभापटल पर विवरण के रूप में रखा जा सकता है।

†**डा० का० ला० राव** : क्या यमुना के अपर ताजेवाला बांध हैड वर्क्स के निर्माण के कारण दिल्ली के पुराने शहर को जल का प्राकृतिक संसाधन रुक गया था ?

†**डा० द० स० राजू** : स्वभावतः जब बांध बनाया गया, दो प्राकृतिक संभरण में थोड़ी कमी होनी ही थी।

†**श्री दाजी** : जब उत्तर इतना लंबा है और आप अनुभव करते हैं, तो यह सभापटल पर रखा जाना चाहिये और अगले दिन इस को सब से पहले लिया जाय और अनुपूरक पूछने दिये जायें।

†**अध्यक्ष महोदय** : यह नहीं किया जा सकता।

†**डा० क० ला० राव** : दिल्ली में जल संभरण समस्या के महत्व और जरूरत को ध्यान में रखते हुए क्या मा० मंत्री तुरन्त उत्तर प्रदेश और पंजाब से सम्बद्ध मंत्रियों के साथ इस बारे में चर्चा करेंगे ?

†**डा० द० स० राजू** : यह अच्छी बात है। इस पर विचार किया जायेगा।

†**मूल अंग्रेजी में**

†श्री महेश्वर नायक : क्या दिल्ली प्रशासन जल के परिरक्षण की कोई कार्रवाई कर रहा है, जो बर्बाद हो रहा है ।

†डा० द० स० राजू : यह दिल्ली नगरपालिका निगम का काम है । वे कार्यवाही कर रहे हैं ।

श्री ब० बि० मेहरोत्रा : मैं यह जानना चाहता हूँ कि रामगंगा के बांध की योजना, जहां से पानी लाये जाने का विचार किया जा रहा है, अब किस स्टेज पर है ।

†डा० द० स० राजू : इस पर अभी विचार किया जा रहा है । इस के बारे में उत्तर प्रदेश सरकार के साथ बातचीत की जा रही है और अभी उन्होंने इसे स्वीकार नहीं किया ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : राज्यों के मंत्रियों के साथ बातचीत करने का यह अच्छा विचार कई वर्षों से मंत्रालय के पास है । क्या वे पंजाब और उत्तर प्रदेश सरकारों के साथ मतभेद को दूर कर पाये हैं और क्या इस मामले में प्रधान मंत्री द्वारा हस्तक्षेप करवाया गया था और यदि हां, तो क्या हुआ ?

†डा० द० स० राजू : अभी नहीं । अभी यह विचाराधीन है और पंजाब सरकार को इसे स्वीकार करने के लिये मनाया जायेगा ।

### अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना

†\*६२८. { श्री स० मो० बनर्जी :  
श्री मुहम्मद इलियास :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना दिल्ली और अन्य स्थानों में, जहां यह योजना विद्यमान है, सेवा निवृत्त व्यक्तियों पर लागू की गई है ;

(ख) यदि हां, तो इस का क्या ब्यौरा है ; और

(ग) योजना किस तारीख से सेवा-निवृत्त व्यक्तियों पर लागू होगी ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) जी नहीं ।

(ख) और (ग). सवाल वैदा नहीं होता ।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या पेंशनरों की ओर से कोई अभ्यावेदन आया है कि उन को इस योजना के अन्तर्गत लिया जाये और यदि हां, तो उस के बारे में सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

†डा० द० स० राजू : पेंशनरों का एक प्रतिनिधिमंडल प्रधान मंत्री से मिला था और मामला वित्त तथा गृह-कार्य मंत्रालय के सामने लाया गया है और दोनों मंत्रालयों द्वारा इस पर बहुत सहानु-भूति के साथ विचार किया जा रहा है । अब प्रस्ताव यह है कि दिल्ली क्षेत्र के पेंशनरों को इस योजना में शामिल किया जाये, यह प्रायः स्वीकार हो चुका है और इसे शीघ्र ही कार्यान्वित किया जायेगा ।

†श्री स० मो० बनर्जी : मुख्य प्रश्न के भाग (क) के उत्तर में मा० मंत्री ने 'न' कहा है। यदि यह स्वीकार की जा चुकी है तो उत्तर 'न' कैसे हो सकता है ?

†डा० द० स० राजू : अभी यह कार्यान्वित नहीं हुआ ।

†श्री स० मो० बनर्जी : क्या इस विशिष्ट योजना के अन्तर्गत, जहां कहीं यह देश में लागू की जायेगी ; क्या दिल्ली या अन्य शहरों में पेंशनर इस योजना में आयेंगे ?

†डा० द० स० राजू : वित्तीय कारणों से यह योजना केवल दिल्ली में रहने वाले पेंशनरों पर ही लागू होगी और सिंध तथा उत्तर पश्चिम सीमान्त प्रान्त के पेंशनरों पर ।

†श्री स० मो० बनर्जी : योजना को अन्तिम रूप कब तक दिये जाने की संभावना है ?

†डा० द० स० राजू : इस वर्ष के अन्त तक यानि १९६२ के अन्त तक ।

†श्री इकबाल सिंह : जब पेंशनर भी इस योजना के हकदार बन रहे हैं तो क्या संसद् के भूतपूर्व सदस्यों को भी यह लाभ प्राप्त होंगे ?

†डा० द० स० राजू : वे पेंशनर नहीं हैं ।

### सरकारी ट्रंक काल

†\*६३०. श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकारी ट्रंक काल करने के कोई विशेष नियम हैं ; और

(ख) क्या सरकारी ट्रंक काल की अधिकतम समय सीमा सामान्य ट्रंक काल की अधिकतम समय सीमा से अधिक होती है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) और (ख). एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है ।

### विवरण

प्राथमिकताओं सम्बन्धी वर्गीकरण के मामले को छोड़ कर सरकारी कालों के लिये कोई विशेष नियम नहीं है । ट्रंक कालों की दो श्रेणियां, अर्थात् 'साधारण' और 'आवश्यक' सरकार को और जनता को बहुत जल्दी मिलती हैं । अतिरिक्त प्राथमिकताएं, अर्थात् "महत्वपूर्ण" और 'तुरन्त' कुछ सरकारी और गैर-सरकारी उपभोक्ताओं को उपलब्ध हैं (ऐसे मामलों में विशिष्ट प्राधिकरण की आवश्यकता होती है "कार्यवाही तुरन्त" और "तत्काल" की प्राथमिकतायें केवल कुछ प्रतिरक्षा और सरकारी कालों को ही उपलब्ध होती हैं ।

ट्रंक कालों की विभिन्न किस्मों और श्रेणियों की अधिकतम समय सीमा इस प्रकार है :—

बुलाने वाला	प्राथमिकता	समय-सीमा
जनता की कालें और सरकारी कालें	साधारण और आवश्यक	समय पर कोई प्रतिबन्ध नहीं जब तक कि मार्ग पर अन्य कालें प्रतीक्षा में न हों जबकि समय ६ मिनटों तक सीमित होता है ।
जनता की बाल और सरकारी कालें	महत्वपूर्ण और तत्काल	कोई समय-सीमा नहीं जब तक कि समान या उच्च प्राथमिकता वाली कालें, जो मार्ग पर लम्बित हैं, उन के विलंबित होने की संभावना न हो ।
सरकारी कालें	कार्यवाही तत्काल और सर्वाधिक तत्काल	कोई समय-सीमा नहीं है ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी : जहां तक ट्रंक कालों की अवधि पर प्रतिबन्ध का सवाल है, संभवतः यह सरकारी कालों पर लागू नहीं होता। किन्तु क्या किसी और सरकारी काल को निर्वाचन का समय छोड़ कर, ६ मिनटों से अधिक अनुमति दी जाती है ?

†श्री भगवती : जब मार्ग पर कोई और काल होती है, तब उस को अनुमति नहीं दी जाती, यदि मार्ग पर कोई और काल नहीं, तब अनुमति दी जाती है।

†श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी : क्या ऐसी कोई काल हुई है ? क्या सरकार को इस का पता है क्योंकि साधारणतया ऐसी काल को छः मिनटों से अधिक समय नहीं दिया जाता ?

†श्री भगवती : साधारणतया ऐसा ही होता है।

†श्री हेम बरुआ : क्या यह सच है कि २७ फरवरी, को जब मतगणना हो रहा थी, उड़ीसा के मुख्य मंत्री और उप-मुख्य मंत्री ने दस ट्रंक कालें बुक कीं और उन में से एक ट्रंक काल उस दिन ५.१७ मध्याह्न पश्चात् को भुवनेश्वर और केन्द्रपड़ा के बीच २० मिनट तक चली।

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : मुझे खेद है कि हम व्यक्तिगत ट्रंक कालों की अवधि का हिसाब नहीं रखते, जैसा कि माननीय सदस्य को इस में दिलचस्पी है।

†श्री हेम बरुआ : तब विवरण का क्या हाल है ?

†अध्यक्ष महोदय : संभवतः समय संबंधी सूचना मा० मंत्री के पास नहीं।

†श्री जगजीवन राम : जब तक वह इस के लिये पृथक सूचना न दें, हम व्यक्तिगत ट्रंक कालों में लगने वाले समय का हिसाब रखने में दिलचस्पी नहीं लेते।

†श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी : हिसाब रखने में दिलचस्पी रखने या न रखने का यह सवाल है। मा० मंत्री को सही उत्तर देना चाहिये। यदि उन को सूचना नहीं, तो वह सूचना मांग सकते हैं।

†अध्यक्ष महोदय : यही तो उन्होंने कहा है कि यदि पृथक प्रश्न पूछा जाये तो वह उत्तर दे देंगे।

†श्री प्र० के० देव : विवरण से पता चलता है कि 'महत्वपूर्ण' और 'तुरन्त' जैसी अतिरिक्त प्राथमिकतायें गैर-सरकारी उपभोक्ताओं को उपलब्ध हैं जिस के लिये ऐसे मामलों में विशिष्ट अनुमति की जरूरत होती है। सरकार द्वारा गैर-सरकारी प्रयोक्ताओं के लिये प्राथमिकताओं के मामले निर्धारित करने में क्यों भेद भाव किया जाता है और वे प्रयोक्ता कौन हैं।

†श्री भगवती : गैर-सरकारी प्रयोक्ताओं में कुछ आयोग, कुछ बहुत महत्वपूर्ण अर्ध सरकारी संस्थायें आदि हैं।

†श्री प्रभात कार : क्या राजनीतिक दलों के नेता भी बहुत महत्वपूर्ण गैर-सरकारी लोगों को परिभाषा में शामिल हैं ?

†अध्यक्ष महोदय : उन को महत्व का स्थान केवल निर्वाचनों के समय होता है, सामान्यतया नहीं।

†मूल अंग्रेजी में

## नगर आयोजन संगठन, दिल्ली

†\*६३१. श्री शिवचरण गुप्त : क्या स्वास्थ्य मंत्रों यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नगर आयोजन संगठन ने दिल्ली के घने बसे क्षेत्रों में स्कूलों, शौचालयों और बाल उद्यानों की आवश्यकताओं का अनुमान लगाया था ; और

(ख) यदि हां, तो दिल्ली की जनता के हित में इन स्थानों को उपलब्ध करने के लिये सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) दिल्ली विकास प्राधिकार द्वारा तैयारी की गई दिल्ली की शोधित वृहत् योजना में स्कूलों, खुले स्थानों, स्वास्थ्य केन्द्रों, आदि के लिये उतरते हुए पैमाने पर स्थान के मापकों की सिफरिश की गई है और क्षेत्र की जनता के अनुसार मापकों में अन्तर है। अब योजना सरकार के विचाराधीन है।

(ख) सरकार द्वारा वृहद् योजना अनुमोदित हो चुकने और लागू हो जाने के पश्चात्, दिल्ली नगर पालिका निगम को, जिस के क्षेत्र अधिकार में दिल्ली के अधिकांश घने आवादी वाले क्षेत्र आते हैं, भूमि अधिग्रहण करनी पड़ेगी जो इन सामुदायिक सुविधाओं का व्यवस्था करने के लिये जरूरी होगी।

†श्री शिवचरण गुप्त : क्या उन आवश्यकताओं को दर्शाने वाली क्षेत्रीय योजनाएँ बनाई गई हैं ?

†डा० द० स० राजू : वे तैयार की जा रही हैं।

†श्री शिवचरण गुप्त : क्या सरकार द्वारा किन्हीं सम्पत्तियों का स्थानान्तरण किया गया है? यदि हां, तो कब? क्या इन आवश्यकताओं के लिये इन सम्पत्तियों के उपयोग के बारे में फैसला कर लिया गया है ?

†डा० द० स० राजू : निष्क्रान्त सम्पत्तियों में से कुछ को स्थानान्तरित किया गया है।

## जहाज बनाने और तटीय व्यापार के लिये विदेशी सहायता

†\*६३२. श्री हरि विष्णु कामत : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संसार के कुछ समुद्रतट वाले देशों ने भारत के तटीय व्यापार को बढ़ाने की दृष्टि से जहाज सप्लाई करने तथा जहाज बनाने के लिये प्रविधिक दृष्टि से निपुण लोगों की सवायें प्रदान करने के मामले में अपनी सहायता और सहयोग देने की पेशकश की है ?

(ख) यदि हां, तो उन देशों के नाम क्या हैं;

(ग) क्या उन की प्रस्थापनाएँ विचाराधीन हैं; और

(घ) यदि हां, तो मामला इस समय किस प्रक्रम पर है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) भारत के तटीय व्यापार को बढ़ाने के दृष्टि से किसी देश से सहायता की कोई विधिगत पेशकश नहीं आई।

(ख) . से (घ) सवाल पैदा नहीं होता।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री हरि विष्णु कामत : तटीय व्यापार और नौवहन के विकास की दृष्टि से क्या सरकार ने इनके देशों से विशेषकर समुद्र तट वाले देशों में से किसी देश को इन १५ वर्षों में, इस मामले के बारे में कोई प्रार्थना की है ?

†श्री राज बहादुर : यह भारतीय नौवहन समवाय का साधारण काम है। जब कभी वे जहाज, तटीय या समुद्र भारीय, लेना चाहते हैं, वे तलाश करते रहते हैं, और हम उपयुक्त शिपयाडी ढूँढ़ने आदि के मामले में जहाँ तक हम कर सकते हैं, उन की सहायता करते हैं।

†श्री हरि विष्णु कामत : कुछ दिन हुए मंत्री जी ने इसी विषय पर दूसरे प्रश्न के उत्तर में व्यक्तव्य दिया था। क्या हमारे देश के नौवहन समवायों ने इस संबंध में सहायता के लिये किसी सरकार से प्रार्थना की है ?

†श्री राज बहादुर : यह बड़ा सामान्य प्रश्न है कि क्या इन कम्पनियों ने इन को लेने के लिये सरकार से प्रार्थना की है। उन्होंने प्रार्थना की है।

†श्री हरि विष्णु कामत : क्या सरकार ने इन में से किसी देश से प्रार्थना की है ?

†श्री राज बहादुर : इस प्रकार नहीं नौवहन समवायों या नौवहन निगम तथा दूसरी ओर संबद्ध शिपयाडों के बीच द्विपक्षीय करार या बातचीत होती है। जब वे जहाज बनाने के बारे में किसी अन्तिम शर्तों पर पहुंच जाते हैं तो वे हम से नौवहन ऋण आदि मांगते हैं ?

#### लोक वाहक दायित्व

†\*६३४. श्री महेश्वर नायक : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) "लोक वाहक दायित्व" प्रगाली रेलवेज पर कब से लागू की गई है; और  
(ख) इस प्रगाली के लागू किये जाने से ले कर रेलवे पर कितना वित्तीय भार पड़ा है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) १-१-६२ से।

(ख) परिवर्तन के वित्तीय दायित्व का अनुमान इतनी जल्दी नहीं किया जा सकता।

†श्री महेश्वर नायक : क्या रेलवे द्वारा उठाये जाने वाले अतिरिक्त दायित्व को पूरा करने के लिये कोई अतिरिक्त शुल्क लगाया जाता है ?

†श्री शाहनवाज खां : शुल्क निर्धारित है। जनता उन के बारे में पूरी तरह जानती है। कोई अतिरिक्त शुल्क नहीं है।

†श्री महेश्वर नायक : इस साझा वाहक दायित्व के लागू किये जाने से ले कर, क्या रेलवे द्वारा दिया जाने वाला मुआविजा बढ़ा है या घटा है ?

†श्री शाहनवाज खां : जैसा मैंने कहा, इतनी जल्दी इस विषय पर कुछ नहीं कहा जा सकता।

#### केरल में वेस्ट कोस्ट रोड

+

†श्री पोटेकाट्टु :  
†\*६३५. { श्री अ० क० गोपालन :  
          { श्री उमा नाथ :

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

- (क) केरल में वेस्ट कोस्ट रोड (पश्चिम तट सड़क) का निर्माण कार्य किस प्रक्रम पर है;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) १९६१-६२ में इसके लिये कितनी राशि मंजूर की गई थी; और

(ग) उस वर्ष में कितनी राशि खर्च की गई थी ?

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

#### विवरण

केरल में पश्चिम तटीय सड़क का निर्माण/सुधार काफी आगे बढ़ चुका है। हां बनने वाले नये पुल तक जाने वाली सड़कें और महत्वपूर्ण नगरों के चारों ओर की सड़कें अभी नहीं बनी हैं। नौ पुल बन गये हैं, चार का निर्माण समाप्त होने वाला है, चार बन रहे हैं और सोलह पुल और बनाये जायेंगे।

(ख) और (ग). जानकारी राज्य सरकार से एकत्रित की जा रही है और पटल पर रख दी जायेगी।

† श्री पोद्देकाट्ट : विवरण से पता लगता है कि बनने वाले नये पुल और महत्वपूर्ण नगरों के चारों ओर की सड़कों के अतिरिक्त सड़क का निर्माण बहुत आगे बढ़ गया है। क्या पुल की इन सड़कों और नगर के चारों ओर की सड़कों के निर्माण में भूमि अर्जन की कठिनाई के कारण देर हो रही है ?

† श्री राज बहादुर : संभव है कि यह भी एक कारण हो। मुझे इन में से प्रत्येक के बारे में कुछ पूछ ताछ करनी होगी।

† श्री मे० क० कुमारन : क्या यह सच है कि इन पुलों के निर्माण में सीमेन्ट तथा अन्य सामान की कमी के कारण देर हो रही है ?

† श्री राज बहादुर : हो सकता है कि यह भी एक कारण हो, परन्तु मुझे पता नहीं है।

† श्री वारियर : क्या कुछ पुल पूरे हो गये हैं परन्तु उन तक जाने वाली सड़कें नहीं बनी हैं ?

† श्री राज बहादुर : हां, यही स्थिति है। सड़कें पुल के बाद बनती हैं। कभी-कभी वे साथ-साथ भी बनाई जाती हैं परन्तु कुछ मामलों में उन में देर हो सकती है। विशिष्ट जानकारी राज्य सरकार से प्राप्त करनी होगी क्योंकि वह ही कार्य करती है।

† श्री कोया : उसी सड़क के कुछ भाग राष्ट्रीय राजपथ ४७ कहे जाते हैं जबकि मलाबार में इसे पश्चिमी तट सड़क कहा जाता है। इसका क्या कारण है ?

† श्री राज बहादुर : राष्ट्रीय राजपथ ४७ स्पष्ट है। पश्चिमी तट सड़क पन्वेल से प्रायद्वीप के सिरे तक जाती है। वह पूर्णतया केन्द्र द्वारा वित्तपोषित है परन्तु वह इस रूप में राष्ट्रीय राजपथ नहीं है।

† श्री दाजी : विवरण में उल्लेख है कि सड़क का काम काफी आगे बढ़ गया है और नगर के पास की सड़कें तथा पुलों तक जाने वाली सड़कें तैयार नहीं हैं। गैर-तैयार सड़कों का कुल परिणाम यह है कि सड़क, जिसका कार्य काफी आगे बढ़ गया है, प्रयोग नहीं की जा सकती। सड़क को प्रयोग होने योग्य बनाने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

† मूल अंग्रेजी में

†श्री राज बहादुर : स्पष्ट है कि नई सड़क के कई टुकड़ों और बिना बने टुकड़ों को बनाना है। अनेक नदी और नाले हैं जिन पर पुल बनाने हैं। अतः इस सब में समय लगेगा। वास्तव में, इसे यथाशीघ्र पूरा किया जा रहा है।

†श्री अ० व० राघवन : सोलह पुलों का निर्माण-कार्य क्यों आरम्भ नहीं किया गया है ?

†श्री राज बहादुर : यह सारा निर्माण कार्य कार्यपालक प्राधिकार के रूप में राज्य सरकार ने आरम्भ कर दिया है। यह राज्य सरकार का राजपथ है और हम इसके लिए धन दे रहे हैं। यह काम राज्य सरकार को करना है। अन्तर यह है जैसा कि अभी माननीय सदस्य ने कहा है कि हम धन देते हैं परन्तु रख रखाव राज्य सरकार को करना होगा। उनकी कर्मचारियों, संसाधनों, सामान, आदि की अपनी कठिनाइयां होंगी।

### बम्बई-सिडनी जेट सेवा

+

†\*६३६. श्री रघुनाथ सिंह :  
[ श्री दी० चं० शर्मा :

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

- (क) क्या बम्बई और सिडनी के बीच एक जेट सेवा आरम्भ कर दी गई है; और
- (ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) एयर इण्डिया इन्टरनेशनल ने ७ मई, १९६२ से बम्बई-बेंगकाक-सिंगापुर-डार्विन-सिडनी मार्ग पर बोइंग ७०७ जेट विमान की साप्ताहिक सेवा आरम्भ की है।

† श्री रघुनाथ सिंह : क्या इस में कम व्यय होगा ?

†श्री मुहीउद्दीन : आशा है कि इस पर कम व्यय होगा क्योंकि सुपर कान्स्टेलेशन पर हमारा यातायात काफी अच्छा था।

### खाराघोड़ा से गुजरात तक नमक ले जाने के लिये वैगन

†\*६३७. श्री याज्ञिक : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले तीन वर्षों में खाराघोड़ा और आसपास के स्टेशनों से गुजरात और भारत के अन्य भागों को कितने वैगनों में नमक ले जाया गया;

(ख) क्या यह सच है कि वर्तमान गर्म मौसम में नमक के वैगनों की बुकिंग काफी कम कर दी गई है; और

(ग) क्या सामान्य मात्रा में नमक ले जाने के लिये रेलवे वैगनों की कमी के कारण नमक के भारी स्टॉक को हानि पहुंचने की संभावना है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री ( श्री० वें० रामस्वामी) : (क) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

†मूल अंग्रेजी में

## विवरण

वर्ष १९५६, १९६० और १९६१ में खाराघोड़ा और पास के स्टेशनों से क्रमानुसार १३,६२६, १४,०५१ और १६,१०६ बैगन नमक के लादे गये। वर्ष १९६२ के पहिले चार महीनों में इस क्षेत्र में नमक के ५,३६६ बैगन लादे गये।

(ख) नहीं, श्रीमान् ।

(ग) नहीं, श्रीमान् । नमक का परिवहन जारी रखने के लिए भरसक प्रयत्न किया जा रहा है।

†श्री याज्ञिक : क्षेत्र में १० एकड़ से कम जमीन में नमक बनाने वाले व्यापारियों द्वारा दिये गये नमक के साथ कोई भेदभाव किया जाता है ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : ऐसा कोई भेदभाव नहीं होता। सारी योजना समझनी चाहिये। जयपुर में नमक आयुक्त नमक के लाने वाले जाने से संबंधित वार्षिक कार्यक्रम पेश करता है। क्षेत्रीय नमक को श्रेणी 'ग' की प्राथमिकता मिली है। अन्य वस्तुयें अक्षेत्रीय हैं जो प्राथमिकता की श्रेणी 'ड' में आती हैं। स्पष्ट है कि यह प्राथमिकता 'ग' में नहीं आता।

†श्री याज्ञिक : शिकायत यह है कि प्राथमिकताओं में भेद है।

†अध्यक्ष महोदय : क्या प्रश्न है ?

†श्री याज्ञिक : क्या प्राथमिकता में इस प्रकार का भेदभाव रेलवे अधिनियम की धारा २७ और २८ के विरुद्ध है जिसमें उल्लेख है कि एक ही किस्म की ऐसी वस्तुओं में कोई भेद नहीं किया जाना चाहिये जो निर्यात होने वाली हों या जो एक राज्य से दूसरे राज्य को जाने वाली हों ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : क्षेत्रीय और अक्षेत्रीय आधार पर प्रोग्राम का निर्धारण हम पर निर्भर नहीं है। यह काम नमक आयुक्त, जयपुर करता है। वह करता है, प्राथमिकता निर्धारित करता है और हम उसका पालन करते हैं।

†श्री ओझा : क्या यह सच नहीं है कि छोटी-छोटी सहकारी समितियों द्वारा बनाया गया नमक अप्रयुक्त पड़ा है क्योंकि परिवहन की सुविधा उपलब्ध नहीं है, स्टॉक वहां पड़े हैं और परिवहन में देर होती है। इसके फलस्वरूप राज्य में छोटी सहकारी समितियों को हानि होती है, विशेषकर उस समय जबकि नमक समय पर बाहर नहीं भेजा जाता ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : दो वर्ग हैं। यदि यह प्राथमिकता 'ग' में आता है तो इसे 'ड' की अपेक्षा उच्च प्राथमिकता मिलती है।

†श्री याज्ञिक : मेरा प्रश्न यह था कि यह एक ही किस्म के सामान के बीच प्राथमिकता के आधार पर भेद करना नियमों या रेलवे अधिनियम की धारा २७ और २८ के अनुसार नहीं है। नमक नमक है इसके लिए कोई अलग प्राथमिकता नहीं हो सकती बशर्ते कि रेलवे अधिनियम की इन धाराओं—२७ और २८—का पालन किया जाये।

†श्री सें० वें० रामस्वामी : निस्सन्देह नमक नमक है परन्तु यह इस पर निर्भर है कि वह किस प्राथमिकता में आता है। यदि यह प्राथमिकता 'ग' में आता है और क्षेत्रीय है तो इसे उच्च प्राथमिकता मिलती है।

†श्री प्र० र० पटेल : व्यापारियों और सहकारी समितियों ने महीनावार कितने वैगन रजिस्टर कराये थे और वैगन कितने समय में दिये गये ?

†श्री सें० वें० रामस्वामी : पृथक् प्रश्न पूछा जा सकता है ।

#### आंध्र प्रदेश के अकालपीड़ित क्षेत्रों की सहायता

†\*६३८. श्री ईश्वर रेड्डी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आंध्र प्रदेश सरकार ने आंध्र प्रदेश में अनन्तपुर के अकाल पीड़ित क्षेत्रों में लोगों को सहायता देने के लिये केन्द्रीय सरकार से वित्तीय और अन्य सहायता मांगी है; और

(ख) यदि हां, तो कितनी वित्तीय तथा अन्य सहायता दी गयी है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्री के सभा-सचिव (श्री शिन्दे) : (क) और (ख). यह प्रश्न वित्त मंत्रालय से सम्बन्धित है और वित्त मंत्रालय प्रश्नोत्तर के लिये नियत दिन इस प्रश्न का उत्तर देगा ।

श्री स० मो० बनर्जी उठे --

†अध्यक्ष महोदय : शान्ति, शान्ति । माननीय सदस्य को भी इस बात की सूचना दी जानी चाहिये थी । हम इस मामले में पहले निर्णय कर चुके हैं ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : यह बात अब आम हो गई है । पहले तो ऐसा नहीं होता था ।

†अध्यक्ष महोदय : मैं माननीय मन्त्रियों से प्रार्थना करूंगा कि वे इस बात को ध्यान में रखें । मैं उनसे पहले भी दो बार अनुरोध कर चुका हूँ कि जब कभी कोई प्रश्न दूसरे मन्त्रालय को सौंप दिया जाये तो उसकी सूचना सम्बन्धित सदस्य को भी दे दी जाये । यह सम्भव नहीं तो सूचना कार्यालय को दी जाए ताकि वह सम्बन्धित सदस्य को सूचित कर सके । कोई प्रश्न किसी विशिष्ट दिन नहीं लिया जायेगा इस बात की जानकारी सदस्य को होनी चाहिये । माननीय सदस्य प्रश्न पर पूरक प्रश्न पूछने के लिये तैयारी करते हैं इसलिये यदि प्रश्न का उत्तर कोई और मन्त्रालय देने वाला हो तो माननीय सदस्यों को उसकी जानकारी होनी चाहिये । मैं माननीय मन्त्रियों से पुनः प्रार्थना करूंगा और मुझे आशा है कि वे इस बात का ध्यान रखेंगे ।

†श्री स० मो० बनर्जी : श्रीमन्, मेरा निवेदन है कि हमने अकाल-पीड़ित क्षेत्रों के बारे में कई प्रश्नों की सूचनाएँ दी हैं और खाद्य मन्त्रालय के पास जानकारी होते हुए उत्तर नहीं दिये जा रहे हैं ।

†अध्यक्ष महोदय : भविष्य में इस तरह की बात हो तो माननीय सदस्य आपत्ति कर सकते हैं और मैं दोनों मन्त्रालयों को उत्तर देने के लिये कहूंगा । अगला प्रश्न ।

#### टेलीफोन से तार का सन्देश देना

†\*६४०. श्री समनानी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आने वाले तार के सन्देशों को तार पाने वालों को टेलीफोन से देने का प्रयोग सफल सिद्ध हुआ है ;

(ख) क्या, विशेषत, दिल्ली में इन सन्देशों को देर से देने के बारे में कोई शिकायतें प्राप्त हुई हैं ; और

(ग) यदि हां, तो १ जनवरी से ३१ मार्च, १९६२ तक कितनी शिकायतें प्राप्त हुईं ?

†मूल अंग्रेजी में

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) जी, हां ।

(ख) जी हां । बहुत थोड़ी शिकायतें प्राप्त हुई हैं ।

(ग) दिल्ली में तीन ।

### सागर तथा तालगप्पा के बीच रेलवे लाइन

†\*६४१. श्री मोहसिन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड ने मैसूर राज्य में सागर और तालगप्पा के बीच रेलवे लाइन बन्द करने का इरादा जाहिर किया है ; और

(ख) क्या यह भी सच है कि इसके विरुद्ध मैसूर सरकार ने एक जोरदार अभ्यावेदन भेजा है और इस रेलवे लाइन को गोआ तक बढ़ाने का सुझाव दिया है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). विरूर-तालगप्पा सेक्शन की सागर—तालगप्पा लाइन को चलाने में हो रहे नुकसान को कम करने के लिये रेलवे बोर्ड ने मैसूर राज्य सरकार को सुझाव दिया था कि सागर और तालगप्पा के बीच चलने वाली बसों को लाइसेंस देना सीमित कर दिया जाये । राज्य सरकार को यह परामर्श भी दिया गया था कि यदि वह ऐसा नहीं कर सकती तो उक्त लाइन पर यात्री परिवहन बन्द कर देने के सिवा और कोई चारा नहीं रह जायगा । राज्य सरकार यात्री बसों के लाइसेंस की अवधि समाप्त हो जाने पर उन्हें रद्द करने पर सहमत हो गई । जहां तक लाइन को तालगप्पा से बढ़ा कर गोआ तक ले जाने का सम्बन्ध है, राज्य सरकार से ऐसा कोई सुझाव प्राप्त नहीं हुआ है ।

†श्री मोहसिन : चूंकि बसों की सेवा बन्द हो जायेगी । तो क्या सरकार इस रेलमार्ग को बनाये रखने का विचार कर रही है ?

† श्री शाहनवाज खां : हमने जो सुझाव दिया है उसका उद्देश्य यही है ।

†श्री हनुमन्तैया : क्या सरकार को ज्ञात है कि तालगप्पा शरावती घाटी और जोग जलप्रपात के बहुत निकट है जो एक पर्यटन का स्थान है ?

†श्री शाहनवाज खां : जी, हां । हम यह जानते हैं ।

### कुट्टियादी और इडुकी जल विद्युत् योजनायें

+

†\*६४२. { श्री कोया :  
श्री अ० व० राघवन :

क्या सिंचाई तथा विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने केन्द्रीय सरकार से कुट्टियादी और इडुकी जल-विद्युत् योजनायें आरम्भ करने के लिये बिना और विलम्ब के योजना आयोग से मंजूरी प्राप्त करने को कहा है ;

(ख) क्या मंजूरी दे दी गई है ; और

(ग) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†सिंचाई तथा विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री ( श्री अलगेशन ) (क) जी, हां ।

(ख) अभी नहीं ।

†मूल अंग्रेजी में

(ग) कुट्टियादी परियोजना सम्बन्धी प्रतिवेदन और प्राक्कलनों की परीक्षा के दौरान यह पाया गया कि परियोजना अधिकारियों से कुछ स्पष्टीकरण प्राप्त करना आवश्यक है। जानकारी मांगी गयी है। और वह अभी प्राप्त नहीं हुई है। जहां तक इडुकी परियोजना का सम्बन्ध है, परियोजना सम्बन्धी प्रतिवेदन और प्राक्कलन को अन्तिम रूप दिया जा रहा है।

†श्री कोया : क्या यह सच है कि मंजूरी देर से दी गई जिसके फलस्वरूप परियोजना में विलम्ब हुआ है ?

†श्री अलगेशन : जैसा कि मैं बता चुका हूं, हमने राज्य सरकार से कुट्टियादी परियोजना के बारे में कुछ जानकारी मांगी है। किन्तु इस बीच हमने उसे टेंडर मंगाने के लिये कह दिया है। परियोजना का प्रारम्भिक कार्य आरम्भ हो गया है और धन का आवंटन कर दिया गया है।

†श्री वारियर : मद्रास और केरल राज्य के बीच नदियों के पानी को लेकर जो विवाद उत्पन्न हुआ था वह अब किस अवस्था में है ?

†श्री अलगेशन : मद्रास सरकार ने इडुकी परियोजना के बारे में कहा है कि जलाशय का कुछ पानी राज्य के रामनद जिले में सिंचाई के लिये काम में लाने दिया जाये। इस पर अभी विचार किया जा रहा है।

†श्री मे० क० कुमान : परामर्शदात्री समिति में हमें जो नोट दिया गया उसमें कहा गया है कि परियोजना सम्बन्धी प्रतिवेदनों में कुछ त्रुटियां होने के फलस्वरूप इन राज्यों की कई परियोजनाओं के कार्यान्वयन में विलम्ब हो रहा है। क्या सरकार इस विलम्ब से बचने के लिये कोई प्रणाली या योजना बनाने का इरादा रखती है ?

†श्री अलगेशन : सभी सम्भव विलम्ब को दूर करने के लिये लगातार कोशिश की जा रही है। कुछ प्रोफार्मा आदि तैयार किये जा रहे हैं और जानकारी मांगी जा रही है। यदि कोई जानकारी नहीं मिली और यदि वह केन्द्रीय जल और विद्युत् आयोग के दफ्तर में आसानी से मिलती हो तो वह प्राप्त कर ली जाती है। किन्तु कुछ जानकारी ऐसी होती है जो राज्य सरकारों द्वारा दी जाती है और हमें वह प्राप्त करनी पड़ती है।

†श्री अ० व० राघवन : क्या सरकार को ज्ञात है कि केन्द्र से मंजूरी मिल जायेगी इस आशा से केरल सरकार ने कुट्टियादी परियोजना का काम शुरू कर दिया है ?

†श्री अलगेशन : मैं माननीय सदस्य की बात को समझ नहीं सका हूं। मैंने इस परियोजना के सम्बन्ध में बताया कि हमने राज्य सरकार को टेंडर मंगाने के लिये कहा है और परियोजना का कुछ प्रारम्भिक कार्य आरम्भ कर दिया गया है।

†श्री वारियर : मद्रास और केरल राज्य के बीच नदियों के पानी को लेकर जो विवाद उठ खड़ा हुआ है उसे हल करने के लिये केन्द्रीय जल और विद्युत् आयोग ने क्या कदम उठाये हैं ?

†श्री अलगेशन : इस मसले पर योजना आयोग से शीघ्र ही विचार-विमर्श किया जायेगा और हम परियोजना को कार्यान्वित कर सकेंगे।

पश्चिमी दिल्ली में पीने के पानी में गन्दगी मिलना

†\*६४३. { श्री प्र० रं० चक्रवर्ती :  
श्री रा० गि० दुबे :  
श्री राम सेवक यादव :  
श्री भगवत झा आजाद :  
श्री प्र० चं० बरुआ :

क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम दिल्ली की मोती नगर, रमेश नगर, क्रीति नगर आदि बस्तियों में पीने का पानी गन्दा आ रहा है ;

(ख) क्या यह सच है कि नजफगढ़ रोड को चौड़ाहे करने के लिये पानी लेने के कारण पानी का मेन पाइप कई स्थानों पर खोल लिया गया है ; और

(ग) क्या सरकार को जनता से पेट की बीमारियों की शिकायतें मिली हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) जी, नहीं ।

(ख) जी, हां । पानी का मेन पाइप कई स्थानों पर खोल दिया गया है ।

(ग) जी, नहीं ।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या सरकार को ज्ञात है कि पानी के मेन पाइप से जहां से पानी चूता था उसे बन्द करने के लिये सीसा नहीं बरन् लकड़ी काम में लाई गयी थी ?

†डा० द० स० राजू : कहीं कहीं लकड़ी के टुकड़ों का प्रयोग किया गया था । बाद में नगर-पालिका के अधिकारी और इंजीनियर मौके पर गये और उन्होंने इस गलती को दूर कर दिया । उन्होंने परामर्श दिया कि रिसते पानी को बन्द करने के लिये सही सामान को काम में लाया जाये ।

†श्री प्र० रं० चक्रवर्ती: क्या सरकार के सम्बन्धित अधिकारियों को दण्ड देने के लिये कोई कदम उठाये हैं ?

†डा० द० स० राजू : इस सम्बन्ध में निगम ही कार्यवाही कर सकता है ।

†श्री शिवचरण गुप्त : क्या ये सब निगम की अनुमति से किया गया था या बगैर अनुमति लिये और यदि बगैर अनुमति लिये किया गया था तो सम्बन्धित अधिकारियों के खिलाफ क्या कार्यवाही की गयी है ?

†डा० द० स० राजू : ऐसा प्रतीत होता है कि निगम की अनुमति नहीं ली गई थी ।

अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना

\*६४४. श्री भक्त दर्शन : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अंशदायी स्वास्थ्य सेवा-योजना को केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लाभार्थ दिल्ली व नई दिल्ली के अतिरिक्त कलकत्ता, बम्बई व मद्रास में भी चालू करने का प्रश्न कुछ समय से विचाराधीन है ;

(ख) यदि हां, तो उस के बारे में क्या निश्चय किया गया है ; और

(ग) उस योजना के उन तीनों नगरों में कब तक चालू कर दिये जाने की आशा है ?

†मूल अंग्रेजी में

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) हां ।

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजना में केवल बम्बई नगर में अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना लागू करने का निश्चय किया गया है ।

(ग) चालू वित्तीय वर्ष के अन्त तक योजना के बम्बई में लागू होने की संभावना है ।

†श्री भक्त दर्शन : यह केवल बम्बई नगर में ही क्यों है और अन्य नगरों में क्यों नहीं ?

†डा० द० स० राजू : यह वित्त का प्रश्न है । अनुमान है कि मद्रास और कलकत्ता में इस पर लगभग ४ करोड़ रु० व्यय आयेगा जबकि तीसरी पंचवर्षीय योजना में इस के लिये केवल ८० लाख रु० आवंटित किये गये हैं ।

## प्रश्नों के लिखित उत्तर

### चीनी का उत्पादन

६१४. { श्री म० ला० द्विवेदी :  
श्री स० चं० सामन्त : }

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

(क) दूसरे देशों के उत्पादक हमारे देश की अपेक्षा कम लागत पर चीनी का उत्पादन किस प्रकार कर लेते हैं और भारत में कम लागत पर चीनी उत्पादन क्यों सम्भव नहीं है ताकि इस का निर्यात कर के लाभ अर्जित किया जा सके ;

(ख) क्या सरकार इस बात के लिये कोई कदम उठा रही है कि चीनी निर्यात से लाभ होने लगे और यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ;

(ग) इस समय देश में आवश्यकता से अधिक कितनी चीनी का उत्पादन हो रहा है और इस अतिरिक्त चीनी की खपत के लिये क्या कार्यवाही की गई है ; और

(घ) तीसरी पंचवर्षीय योजना में चीनी के उत्पादन लक्ष्यों में क्या हेरफेर किये गये हैं और ऐसा करने के क्या कारण हैं ?

खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) विभिन्न देशों में चीनी उत्पादन की लागत की तुलनात्मक सामग्री उपलब्ध नहीं है क्योंकि यह प्रकाशित नहीं की जाती तथापि, दूसरे देशों में बढ़िया किस्म के गन्ने की उपज प्रति एकड़ अधिक होने के कारण लागत कम हो सकती है । तब भी, निर्यात करने वाले देशों को सदैव निर्यात को किसी न किसी रूप में साहाय्य करना पड़ता है ।

(ख) गन्ना उत्पादन में वृद्धि करने के लिये विकासपूर्ण कदम उठाये जा रहे हैं ।

(ग) सन् १९६०-६१ में चीनी का उत्पादन २९.८१ लाख टन और खपत २०.९३ लाख टन थी । सितम्बर १९६१ में चीनी पर से नियंत्रण उठा देने पर अपक्रय बढ़ता जा रहा है और आशा की जाती है कि सन् १९६१-६२ में २४ लाख टन हो जायगा ।

(घ) कोई भी नहीं ।

†मूल अंग्रेजी में

## बड़े बन्दरगाह

†\*६२३. { १ शिवमूर्ति स्वामी :  
श्री जसवन्त मेहता :

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

(क) तीसरी पंचवर्षीय योजना में देश के कितने नये बड़े बन्दरगाहों को विकास के लिए शामिल किया गया है ;

(ख) वास्तव में अब तक कितना काम हुआ है और उन पर कितनी रकम खर्च की जा चुकी है ;

(ग) उन का पूरी तौर से विकास करने में इतनी अधिक देर होने के क्या कारण हैं ;

(घ) क्या इन बड़े बन्दरगाहों से सम्बन्ध जोड़ने के लिये किन्हीं नयी रेल लाइनों की योजना बनायी गयी है ; और

(ङ) यदि हां, तो तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में कौन-कौन सी लाइनें शुरू की गई हैं या शुरू की जायेंगी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ङ) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६१]

## पर्यटन सम्बन्धी विधान

†\*६२४. १ विद्याचरण शुक्ल : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पर्यटन सम्बन्धी केन्द्रीय विधान कब तक तैयार होने की संभावना है ; और

(ख) इस विधान के पेश किये जाने में इतनी देर क्यों हो रही है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) पर्यटन संबंधी व्यापक विधान बनाने की हमारी कोई इच्छा नहीं है। पर्यटन के कुछ पहलुओं पर विधान बनाने का प्रस्ताव कुछ समय से सक्रिय रूप से सरकार के विचाराधीन रहा है और आजकल गाइडों/दुभाषियों के विनियमन के लिये विधान बनाने का विचार है। यात्रा और शिकार एजेंसियों के कार्य के विनियमन के प्रश्न पर भी विचार हो रहा है।

(ख) क्योंकि पर्यटन की समस्याएँ अनेक अन्य एजेंसियों के कार्य पर अनाधिकार चेष्टा करना है, इसलिये स्पष्ट है कि विधान बनाने में पर्याप्त समय लग गया है।

## पश्चिम बंगाल में पीने के पानी का संभरण

†\*६२६. श्रीमती रेणु चक्रवर्ती : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या २४ परगना की कलकत्ता के चारों ओर घनी बसी नगरपालिकाओं तथा कलकत्ता नगर निगम के क्षेत्र में जल संभरण करने और नलों द्वारा पानीके संभरण बढ़ाने के लिये तीसरी पंचवर्षीय योजना में कोई वित्तीय आवंटन किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो कितना ;

†मूल अंग्रेजी में

(ग) क्या कार्य आरम्भ हो गया है ; और

(घ) क्या इस क्षेत्र में पानी की भारी कमी को कम करने के लिये तत्काल कोई सहायता दी जायेगी ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) पश्चिम बंगाल की पंचवर्षीय योजना में नगर जल संभरण के लिये तीसरी पंचवर्षीय योजना में २३० लाख रु० का उपबन्ध किया गया है और इस में कलकत्ता निगम की योजनाओं सहित सफाई योजनायें भी शामिल हैं ।

(ग) और (घ) निम्नलिखित जल संभरण योजनायें जो दूसरी पंचवर्षीय योजना में आरम्भ की गई थीं, तीसरी पंचवर्षीय योजना में कार्यान्वित की जा रही हैं :—

- |                  |            |
|------------------|------------|
| (१) बड़ानगर      | (१ अवस्था) |
| (२) कमरहाटी      | (१ अवस्था) |
| (३) भाटपाड़ा     | (१ अवस्था) |
| (४) हालीसाहा     | (१ अवस्था) |
| (५) दक्षिण उपनगर | (१ अवस्था) |

निम्न जल संभरण योजनायें तीसरी पंचवर्षीय योजना में आरम्भ की जा रही हैं :—

- |                   |            |
|-------------------|------------|
| (१) गार्डन रीच    |            |
| (२) हालीसाहा      | (२ अवस्था) |
| (३) दक्षिणी उपनगर | (२ अवस्था) |
| (४) भाटपाड़ा      | (२ अवस्था) |
| (५) डमडम          |            |
| (६) उत्तर डमडम    |            |
| (७) दक्षिण डमडम   |            |

#### कोयला परियोजना से गोआ को बिजली संभरण

†\*६३३. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गोआ के उद्योगीकरण की योजना के लिये बिजली देने की दृष्टि से कोयला परियोजना से बिजली देने के बारे में महाराष्ट्र सरकार के साथ एक करार किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उस करार के मुख्य निबंधन क्या हैं ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) नहीं श्रीमान् ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

#### नागपुर को रात्रि विमान डाक सेवा

†\*६३६. श्री बालकृष्ण वासनिक : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंडियन एयरलाइंस कारपोरेशन ने नागपुर के रास्ते रात्रि विमान डाक सेवा बन्द करने का फैसला किया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) और (ख) इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन ने बताया है कि १ अक्टूबर, १९६२ से रात्रि डाक सेवा में परिवर्तन करने का उन का विचार है। उन का विचार है कि चार बड़े नगर अर्थात्, दिल्ली, बम्बई, मद्रास और कलकत्ता को नागपुर गये बिना विस्काउन्ट की सीधी सेवा आरम्भ हो जाये। बम्बई/नागपुर/कलकत्ता और कलकत्ता/नागपुर/बम्बई मार्ग पर स्काईमास्टर सेवा जारी रहेगी। फिर भी, नागपुर का डकौटा द्वारा दिन में दिल्ली से सम्बन्ध रहेगा जिस का मार्ग दिल्ली/ग्वालियर/भोपाल/नागपुर होगा। इस मामले में अभी कोई अन्तिम निश्चय नहीं किया गया है।

#### मिदनापुर में अदरा तक दुहरी लाइन का उखाड़ना

†\*६४५. श्री सुबोध हंसदा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण-पूर्व रेलवे में मिदनापुर से अदरा तक दुहरी लाइन को उखाड़ने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

#### जम्मू तथा काश्मीर में होटल

†\*६४६. श्री समनामी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जम्मू और श्रीनगर में पर्यटकों के लिये नये होटल बनाने के लिये जम्मू तथा काश्मीर राज्य में किसी होटल-मालिक को कोई वित्तीय सहायता दी गयी है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या ब्यौरा है और वर्ष १९६१-६२ में कुल कितनी धनराशि मंजूर की गयी है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) नहीं, श्रीमान्।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

#### रेल गाड़ी रोक कर बारात का लूटा जाना

\*६४७. { श्री प्रकाशवीर शास्त्री :  
श्री बृज बिहारी मेहरोत्रा :  
श्री भक्त दर्शन :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ गुंडों ने झांसी-कानपुर रेलवे लाइन पर पामन और पुख रायां के बीच गाड़ी रोक कर एक बारात को लूट लिया ;

(ख) क्या यह भी सच है कि लूट का यह सिलसिला लगातार एक घंटे तक जारी रहा ; और

(क) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी नहीं। झांसी-कानपुर सेक्शन पर सफ़र करती हुई किसी बारात के लुट जाने की कोई घटना नहीं हुई।

(ख) और (ग) सवाल नहीं उठता।

#### उत्तर रेलवे पर यात्रीघर

†१६६०. श्री दी० चं० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे के ऐसे कितने स्टेशन हैं जिन पर यात्रीघर नहीं है ;

(ख) आगामी वर्ष उस रेलवे पर कितने यात्रीघर बनेंगे ; और

(ग) इस कार्य के लिए कितना धन स्वीकार किया गया है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : कदाचित माननीय सदस्य ठके प्लेटफार्मों का उल्लेख कर रहे हैं। यदि हां, तो स्थिति निम्न है :—

(क) ८५० स्टेशन।

(ख) १०।

(ग) ६,०७,००० रु०।

#### बिना आदमी के रेलवे फाटक

†१६६१. { श्री मे० क० कुमारन :  
श्री विभूति मिश्र :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेलों पर बिना आदमी के कितने रेलवे फाटक हैं ;

(ख) क्या इन फाटकों को आदमी वाला फाटक बनाने का सरकार के समक्ष कोई प्रोग्राम है ; और

(ग) यदि हां, तो प्रोग्राम किस स्थिति में है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) दोर फाटकों को छोड़कर लगभग १६,००० फाटक हैं।

(ख) और (ग) बिना आदमी वाले सारे फाटकों पर आदमी रखना न तो संभव है और न आवश्यक है। बिना आदमी के ऐसे रेलवे फाटकों के पृथक् पृथक् मामलों पर जहां स्थानीय और विशेष कारणों से आदमी का होना आवश्यक है, असैनिक अधिकारियों के परामर्श से समय समय पर विचार होता है। प्रत्येक मामले में विशेषताओं के आधार पर निश्चय किया जाता है।

#### मध्य प्रदेश में सिंचाई और विद्युत की योजनायें

†१६६२. श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश सरकार की सिंचाई और विद्युत की कितनी योजनायें स्वीकृति के लिए भारत सरकार के पास पड़ी है (जिनमें आवश्यक धन का ब्यौरा और उससे होने वाले लाभ का उल्लेख है) ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) पिछले वर्ष ऐसी कितनी योजनायें अस्वीकृत हुई हैं ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलमेशन) : (क)

(१) विद्युत् योजनायें

तीसरी पंच वर्षीय योजना में शामिल मध्य प्रदेश की बिजली बनाने की पांच नई योजनाओं में से अभी तक दो योजनायें योजना आयोग द्वारा स्वीकृत हुई हैं। वर्तमान स्थिति और उस पर व्यय होने वाली राशि और अन्य तीन योजना से होने वाले लाभ का उल्लेख निम्न है :—

क्रम संख्या	योजना का नाम	प्राक्कलित लागत रु० लाख में	लाभ मेगावाट में	वर्तमान स्थिति
१	सतपुरा तापीय योजना	१६३८.६२	१८७.५	राज्य सरकार से परिवर्तित रिपोर्ट नहीं मिली है।
२	गांधी सागर ५वां यूनिट	२०.००	११.५	राज्य सरकार से वित्तीय अनुमान नहीं मिला है।
३	पुनासा बहुप्रयोजनीय परि- योजना (मध्य प्रदेश सरकार का अंश)	२५१५.३४	२८८.०	राज्य सरकार से परियोजना रिपोर्ट नहीं मिली है।

(२) सिंचाई की योजनायें

तीसरी योजना में शामिल मध्य प्रदेश की ३२ सिंचाई योजनाओं में से, १४ योजनायें अभी तक योजना आयोग द्वारा स्वीकृत हो चुकी हैं। वर्तमान स्थिति और उनके व्यय का ब्यौरा और अन्य १८ योजनाओं से होने वाले लाभ निम्न हैं :—

क्रम संख्या	योजना का नाम	प्राक्कलित अनुमान रु० लाख में	लाभ लाख एकड़ में	वर्तमान स्थिति
१	खरारी टेंक	२४.८६	०.०१	केन्द्रीय जल तथा विद्युत आयोग के विचारारधीन है।
२	महानदी नहर प्रणाली का पुनः बनाना	३००.०	—	राज्य सरकार से संशोधित रिपोर्ट नहीं मिल है।
३	महले सारा	७०.४०	०.०६	राज्य सरकार से परियोजना की संशोधित रिपोर्ट नहीं मिली है।
४	कालिया सोरे	११४.०	०.१५	—तदर्थ—

मूल अंग्रेजी में

क्रम संख्या	योजना का नाम	प्राक्कलित अनुमान रु० लाख में	लाभ लाख एकड़ में	वर्तमान स्थिति
५	रायवान	६३.५०	०.०८	राज्य सरकार के पास अनिश्चित पड़ी है।
६	जसैमा वंसाखेड़ी (कोंचा)	७७.६०	०.१४	—तदर्थ—
७	देवेन्द्र नगर	३०.६०	०.०६	—तदर्थ—
८	गलहटा	१६६.१०	०.०८	—तदर्थ—
९	वंसाखेड़ी	२२.४५	०.०३	—तदर्थ—
१०	अखाजेरी	३०.१०	०.०४	परियोजना की रिपोर्ट नहीं मिली है।
११	चप्पी	३५.००	—	—तदर्थ—
१२	केतान	३०.००	—	—तदर्थ—
१३	पम्पावती टैंक	१७.५०	०.०३	—तदर्थ—
१४	गोपालपुरा टैंक	१३.३०	—	—तदर्थ—
१५	भैसापर टैंक	१२.६२	—	—तदर्थ—
१६	हसदेव (सिंचाई)	२५००.००	३.००	(३३४.७३ लाख रु० की लागत की परियोजना रिपोर्ट प्राप्त हो गई है। दिग्गम को अन्तिम रूप दिया जा रहा है।
१७	हलाली (वेतवा घाटी का विकास)	४११.६१	०.७३	केन्द्रीय जल तथा विद्युत आयोग के विचाराधीन है।
१८	मध्यम योजनायें (समूचे रूप में)	३००.००	—	रिपोर्ट नहीं आई है।

(ख) तीसरी योजना में शामिल मध्य प्रदेश की विद्युत या सिंचाई की कोई योजना पिछले एक वर्ष में अस्वीकार नहीं हुई है।

### आन्ध्र प्रदेश में माल गोदाम

†१६६३. श्री इ० मधुचंदन राव : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने को कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र प्रदेश में १९६१-६२ में कितने माल गोदाम खोले गये और १९६२-६३ में कितने खोले जाने वाले हैं ;

(ख) इन माल गोदामों से किसानों को क्या क्या सुविधायें मिलती हैं ;

†मूल अंग्रेजी में

979 (ai)LSD-3

(ग) क्या माल गोदामों में जमा किये गये अनाज के बदले में किसानों को कोई ऋण दिया जाता है; और

(घ) उसकी क्या प्रतिशतता या शर्तें हैं ?

**†खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री प्र० म० थामस) :** (क) १९६१-६२ में केन्द्रीय भांडागार निगम ने आन्ध्र प्रदेश में तडेपल्लागुडम्, दुग्गीरला, राजामुन्दरी और विजयवाड़ा में ४ माल गोदाम खोले हैं और १९६२-६३ में और दो माल गोदाम खोलने वाला है।

(ख) और (ग). ये माल गोदाम खेती की उपज को वैज्ञानिक ढंग से रखने और उसके संरक्षण की सुविधाएं देते हैं ताकि किसान उनसे अधिक क्रीमत प्राप्त कर सकें। माल गोदामों की रसीदों पर बैंकों से ऋण भी प्राप्त किये जा सकते हैं।

(घ) बैंक सामान्यतया प्रचलित ब्याज की दरों से १/२ प्रतिशत से लेकर १ प्रतिशत तक कम दरों पर, माल गोदामों में जमा किये गये माल के बाजार मूल्य का ६० से ७५ प्रतिशत तक पेशगी देते हैं।

### नौपद-गुनुपुर रेलवे लाइन पर इंजनों का खराब हो जाना

**†१९६४. श्री उलाका :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मालूम है कि नौपद और गुनुपुर के बीच छोटी लाइन (नैरोगेज) पर लाइट इंजन रास्ते के बीच में ही कभी कभी खराब हो जाते हैं ;

(ख) क्या यह भी सच है कि इस लाइन पर लाइट इंजनों का खराब हो जाना एक नियमित घटना बन गयी है; और

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

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

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### उड़ीसा में टेलीफोन एक्सचेंज

**†१९६५. श्री उलाका :** क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मार्च, १९६२ तक उड़ीसा में जनता तथा सरकारी दफ्तरो ने कितने टेलीफोन लगवाये;

(ख) क्या तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में उड़ीसा में नये टेलीफोन एक्सचेंज खोलने की कोई योजना है ; और

(ग) यदि हां तो कब और कहां-कहां वे खोले जायेंगे ?

**†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) :** (क) सरकार द्वारा लगवाये गये टेलीफोनों की संख्या

१९००

जनता द्वारा लगवाये गये टेलीफोनों की संख्या . . . . . २०६०

(ख) और (ग). अनुबन्ध 'क' में बताया गया सात योजनाएं मंजूर की गयी हैं और ६२-६३ में एक्सचेंज सम्भवतः खोले जायेंगे बशर्ते कि सामान मिले। अनुबन्ध 'ख' में बताया गया ४२ योजनाओं

पर विचार हो रहा है और वे तीसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान मंजूर की जायेंगी और कार्यान्वित की जायेंगी बशर्ते कि वे लाभदायक समझी जायें। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६२]

### परलाक्रीमेडी स्टेशन पर सवारी सुविधायें

†१६६६. श्री उलाका : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नौपद और गुनुपुर के बीच नैरोगेज लाइन पर परलाक्रीमेडी स्टेशन पर कोई उपाहार गृह या चाय की दूकान भी नहीं है यद्यपि वह अप और डाउन लाइट ट्रेनों का कार्सिंग स्टेशन हो गया है और वहां सब-डिवीजनल हेडक्वार्टर्स भी है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही करने का सरकार का विचार है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख). परलाक्रीमेडी स्टेशन पर रेलवे द्वारा बनायी गयी चाय स्टॉल खाली पड़ी हुई है क्योंकि कई बार अधिसूचनाओं के बावजूद कोई ठेकेदार तैयार नहीं हो रहा है।

ठेकेदार ढूँढने के प्रयत्न दक्षिण पूर्व रेलवे ने जारी रखे हैं।

### रायगडा-जेपुर टेलीफोन सम्पर्क

†१६६७. श्री उलाका : क्या परिवहन तथा संचार मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि क्रोरापुट (उड़ीसा) में रायगडा और जेपुर के बीच कोई सीधी टेलीफोन लाइन नहीं है; और

(ख) यदि हां, तो सीधी टेलीफोन लाइन कब तक कायम कर दी जायेगी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री भगवती) : (क) जी हां।

(ख) इस योजना पर विचार हो रहा है और यदि उचित मालूम हुआ, तो एक सीधी लाइन की व्यवस्था की जायगी।

### नर्सिंग का प्रशिक्षण

†१६६८. श्री रघीन्द्र वर्मा : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नर्सिंग के उच्चतर प्रशिक्षण और नर्सिंग के अध्ययन के लिये टैक्निकल सहयोग मिशन और अन्य योजनाओं के अधीन दूसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि के दौरान कितने प्रशिक्षार्थियों को विदेशों में भेजा गया ;

(ख) जब ये उच्चतर प्रशिक्षणके लिये चुने गये थे तब उनमें से कितने सरकारी नौकरी में थे ;

(ग) उनमें से कितने प्रशिक्षार्थी विदेशों से लौट आने के बाद उसी व्यवसाय में काम करते रहे ;

(घ) इनमें से कितनों को उनके विशिष्ट अध्ययन से सम्बद्ध विभागों को छोड़ कर अन्य विभागों में नियुक्त किया गया है ; और

(ङ) इनमें से कितने प्रशिक्षार्थियों ने विदेशों में प्रशिक्षण के दौरान या उसे पूरा कर लेने के बाद नर्सिंग व्यवसाय छोड़ दिया है ?

†मूल अंग्रेजी में

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० व० स० राजू) : (क) से (ङ) जानकारी इकट्ठी की जा रही है और यथासमय सभा पटल पर रख दी जायेगी।

### जनगांव स्टेशन

†१६६६. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र प्रदेश में जनगांव स्टेशन को फिर से बनाने की दिशा में अब तक क्या प्रगति हुई है ;

(ख) क्या उस स्टेशन पर एक ऊपरी पुल बनाने का काम भी शुरू किया गया है ; और

(ग) ये काम कब तक पूरे हो जाने का अनुमान है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) अभी फिलहाल जनगांव स्टेशन को फिर से बनाने की कोई योजना नहीं है। फिर भी इस स्टेशन पर निम्नलिखित यात्री सुविधाओं की व्यवस्था करने का रेलवे प्रशासन का विचार है :—

- (१) वेंटिंग हॉल का विस्तार
- (२) प्लैटफॉर्म पेविंग
- (३) पीने के पानी की सुविधाएँ
- (४) ऊंची रोशनी की बत्तियाँ
- (५) प्लैटफॉर्म का विस्तार और छत डालना।

(ख) जी नहीं। यह मामला राज्य सरकार के पास पड़ा हुआ है जिसने इस सम्बन्ध में कोई निश्चित योजनाएँ नहीं भेजी हैं।

(ग) ऊपर बतायी गयी सुविधाओं का काम यथाशीघ्र शुरू किया जायगा और पूरा किया जायेगा।

### महबूबाबाद में प्रतीक्षालय और पूछताछ कार्यालय

†१६७०. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश में महबूबाबाद स्टेशन पर महिला प्रतीक्षालय और पूछताछ कार्यालय खोलने की कोई योजना सरकार ने मंजूर कर ली है ;

(ख) क्या इस स्टेशन को फिर से बनाने की कोई योजना है ; और

(ग) यदि हाँ, तो शुरू किये जाने वाले काम का ब्यौरा क्या है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हाँ। महबूबाबाद स्टेशन पर ऊपरी दर्जे के सवारियों के लिये जिनमें महिलाएँ भी शामिल हैं, प्रतीक्षालय तथा पर्याप्त पूछताछ सुविधाएँ पहले से मौजूद हैं।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†मूल अंग्रेजी में

**ब्यावर में टेलीफोन एक्सचेंज**

†१६७१. श्री मांते : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जिला छतरपुर में ब्यावर का जनता से वहाँ पर एक टेलीफोन एक्सचेंज खुलवाने के लिये कोई आवेदन पत्र उन्हें मिला था; और

(ख) यदि हां, तो अब तक क्या कार्यवाही की गयी है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) और (ख) वहाँ टेलीफोन एक्सचेंज का कोई मांग नहीं है। सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय खोलने के लिये स्वीकृति दी जा चुकी है। यदि टेलीफोन सम्बन्धों के लिये कोई मांगें आती हैं तो सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय से विस्तार (एक्स टेन्शनों) की व्यवस्था की जायेगी।

**मेडिकल कालेज, वारंगल**

†१६७२. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वारंगल स्थित प्रादेशिक मेडिकल कालेज में १९६१-६२ के दौरान कालेज की इमारत बनाने के लिये कोई अनुदान मांगा है ;

(ख) यदि हां, तो कालेज ने कुल कितना अनुदान मांगा है ; और

(ग) उती अवधि में सरकार ने कुल कितनी रकम मंजूर की है ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० व० स० राजू) : (क) जी हाँ।

(ख) रीजनल मेडिकल एंज्यूकेशन सोसाइटी, वारंगल ने १९६१-६२ के दौरान मेडिकल कालेज, वारंगल के लिये निर्माणकारी साज सामान आदि के लिये १५ लाख रुपये का विशेष अनुदान मांगा था।

(ग) भारत सरकार ने १९६१-६२ में उस संस्था के लिये ५,००,००० रुपये का तदर्थ अनुदान मंजूर किया है।

**तिरुपति मेडिकल कालेज**

†१६७३. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६१-६२ में तिरुपति मेडिकल कालेज को कुल कितनी सहायता दी गयी; और

(ख) उती अवधि में कालेज ने कुल कितनी सहायता मांगी थी ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० व० स० राजू) : (क) और (ख) राज्यों को केन्द्रीय सहायता देने का वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार, रकम प्रत्येक योजना के अनुसार नहीं नियत की जाती बल्कि केवल प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अन्त में योजनाओं के स्थूल समूहों या श्रेणियों के लिये रकम मंजूर की जाती है। किसी वित्तीय वर्ष के लिये नियत कुल केन्द्रीय सहायता का तीन-चौथाई हिस्सा उस वर्ष के दौरान नौ बराबर बराबर किस्तों में राज्य सरकारों के अर्थोपाय अग्रिम के रूप में इकट्ठी रकम में दिया जाता है। इस स्थिति को देखते हुए व्यक्तिगत योजनाओं के लिये सहायता मंजूर करने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### काजीपेट में रेलवे कर्मचारियों के लिये क्वार्टर

†१६७४. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र प्रदेश में काजीपेट स्टेशन पर १९६१-६२ में रेलवे कर्मचारियों के लिये (प्रत्येक ढंग के) कुल कितने क्वार्टर बनाये गये ; और

(ख) उसी जगह पर १९६२-६३ में (प्रत्येक ढंग के) कुल कितने क्वार्टर बनाये जाने वाले हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) : (क) २४ क्वार्टर्स टाइप १ (मॉडिफाइड)

(ख) १९६२-६३ में ६ क्वार्टर्स टाइप २, ८ क्वार्टर्स टाइप १ और १६ क्वार्टर्स टाइप १

(एम) तैयार किये जाने वाले हैं ।

### नरसमपेठ बहु प्रयोजनीय परियोजना

†१६७५. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९६१-६२ के लिए नरसमपेठ बहुप्रयोजनीय परियोजना के लिए नियत की गयी रकमों का पूरा पूरा उपयोग किया गया है;

(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं; और

(ग) इस विषय में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

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

(क) १९६१-६२ में परियोजना के लिए ५.१२ लाख रुपये की रकम नियत की गयी थी जिसमें से ४.१६ लाख रुपये की रकम इस्तेमाल की गयी थी ।

(ख) और (ग). आवश्यक जानकारी अभी राज्य सरकार से प्राप्त नहीं हुई है और वह प्राप्त होते ही सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

### रेलवे में पश्चिम बंगाल खाद्य और संभरण विभाग के कर्मचारी

†१६७६. डा० रानेन सेन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम बंगाल सरकार के खाद्य और संभरण विभाग के कितने अतिरिक्त कर्मचारियों को रेलवे में काम पर रख लिया गया है;

(ख) उनकी नियुक्ति की तारीख क्या है; और

(ग) उनकी कुल उपलब्धियां कितनी हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खाँ) : (क) से (ग). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और यथासमय सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

### उड़ीसा में बाढ़ नियंत्रण

†१६७७. श्री उलाका : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को उड़ीसा सरकार की ओर से बाढ़ नियंत्रण कार्यों के सम्बन्ध में कोई विस्तृत योजना प्राप्त हुई है;

†मूल संप्रेषण में

(ख) यदि हां, तो केन्द्रीय सरकार की क्या राय थी ; और

(ग) १९६१ की बाढ़ के दौरान केन्द्रीय सरकार ने कितनी रकम मंजूर की थी ?

†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री अलगेशन) : (क) जी नहीं

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) १९६१-६२ में बाढ़ नियंत्रण के लिए उड़ीसा सरकार को ३५ लाख रुपये का ऋण मंजूर किया गया था ।

#### डाक तार विभाग के विभागातिरिक्त अभिकर्ता

†१९७८. श्री द्वा० ना० तिवारी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डाक तार विभाग में नियमित रूप से रखे गये या पदोन्नत किये गये ऐसे कितने विभागातिरिक्त अभिकर्ता हैं जिन्होंने १९६१-६२ में विभागातिरिक्त अभिकर्ता की योग्यता प्राप्त कर ली है और उस पद पर ५ वर्ष की नियमित सेवा की है; और

(ख) क्या ऐसे अतिरिक्त विभागीय अभिकर्ताओं को परीक्षा में बैठना होता है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) जानकारी इकट्ठी की जा रही है और वह सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

(ख) जी हां ।

#### जर्मन कृषि विशेषज्ञ की यात्रा

†१९७९. श्री श्रीनारायण दास : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कृषि समस्याओं के एक जर्मन विशेषज्ञ, प्रोफेसर ओटो शिलर इस वर्ष के आरम्भ में भारत आये थे;

(ख) यदि हां, तो यहां उनका किस प्रकार का काम था;

(ग) क्या भारतीय विशेषज्ञों के साथ चर्चाओं के दौरान उनके भाषणों और सुझावों का कोई संग्रह प्रकाशित किया गया है;

(घ) उन्होंने कौन कौन से महत्वपूर्ण सुझाव दिये हैं; और

(ङ) उन्हें कहां तक कार्यान्वित करने का विचार है ?

†खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) इस मंत्रालय को इस बारे में कोई जानकारी नहीं है ।

(ख) से (ङ). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

#### संयुक्त राष्ट्र संघ की अन्तर्राष्ट्रीय बाल सहायता निधि

†१९८०. श्री रघुनाथ सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९६२-६३ में संयुक्त राष्ट्रसंघीय बाल सहायता निधि भारत को किस्म, सेवा या धन के रूप में कितनी सहायता देने जा रहा है ?

†मूल अंग्रेजी में

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : भारत सरकार द्वारा प्रस्तुत योजनाओं के आधार पर, संयुक्त राष्ट्र संधीय बाल सहायता निधि को कार्यपालक बोर्ड १९६३ में भारत को साजसामान, सेवाओं और छात्रवृत्तियों आदि के लिए वित्तीय अनुदानों के रूप में ५० लाख डालर की सहायता देने के विषय पर शीघ्र ही विचार करेगा ।

### कानपुर मेडिकल कालेज

†१९८१. श्री स० मो० बनर्जी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कानपुर के मेडिकल कालेज को जो वार्षिक वित्तीय सहायता देने का वचन दिया गया था, वह १९६१ में नहीं दी गयी है;

(ख) यदि हां, तो उसके कारण क्या हैं;

(ग) १९६१ में कितनी रकम दी जानी थी; और

(घ) १९६० में कितनी रकम दी गयी थी ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) से (ग). राज्यों को केन्द्रीय सहायता देने की वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार, रकम प्रत्येक योजना के अनुसार नहीं नियत की जाती बल्कि केवल प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अन्त में योजनाओं के स्थूल समूहों या श्रेणियों के लिए रकम मंजूर की जाती है। किसी वित्तीय वर्ष के लिए नियत कुल केन्द्रीय सहायता का तीन-चौथाई हिस्सा उस वर्ष के दौरान नौ बराबर बराबर हिस्सों में राज्य सरकारों को अर्थोपाय अग्रिम के रूप में इकट्ठी रकम में दिया जाता है। इस स्थिति को देखते हुए व्यक्तिगत योजनाओं के लिए सहायता मंजूर करने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता। १९६०-६१ में, केन्द्रीय सरकार द्वारा समर्थित सभी योजनाओं के लिए, जिनमें कानपुर में मेडिकल कालेज स्थापित करने की योजना भी शामिल है, उत्तर प्रदेश सरकार को २५.५८ लाख रुपये का इकट्ठा अनुदान मंजूर किया गया था।

(घ) १९५९-६० में मेडिकल कालेज, कानपुर के लिए बकाया केन्द्रीय सहायता के रूप में १४,४०,११५ रुपये की रकम राज्य सरकार के नाम मंजूर की गयी थी। इसके अलावा, उसी अवधि में, केन्द्रीय सरकार द्वारा समर्थित सभी योजनाओं के लिए जिन में कानपुर में मेडिकल कालेज स्थापित करने की योजना भी शामिल है, राज्य सरकार को ५८.३६ लाख रुपये का इकट्ठा अनुदान मंजूर किया गया था।

### टेलीप्रिंटरों का वितरण

†१९८२. श्री वारियर : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हिन्दुस्तान टेलीप्रिन्टर्स लिमिटेड, मद्रास द्वारा बनाये गये टेलीप्रिन्टरों के वितरण के बारे में कोई निर्णय कर लिया है; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या व्योरा है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : (क) और (ख). हिन्दुस्तान टेली-प्रिन्टर्स लिमिटेड द्वारा गैर-सरकारी पक्षों अथवा सरकारी विभागों से टेलीप्रिन्टरों के लिये प्राप्त क्रयादेश क्रमानुसार पूरे किये जाते हैं।

## राष्ट्रीय पक्षी

१६८३. श्री भक्त दर्शन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत के किसी पक्षी को "राष्ट्रीय पक्षी" घोषित करने के प्रश्न पर कुछ समय से विचार किया जा रहा है; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

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

(ख) इस प्रश्न पर भारतीय वन्य जन्तु बोर्ड ने फरवरी, १९६१ में अपनी आखरी बैठक में विचार किया था । बोर्ड ने यह सिफारिश की कि इस विषय पर जनता तथा राज्य सरकारों के विचार इकट्ठे किये जाने चाहिये और उन्हें बोर्ड की अगली बैठक में उपस्थित किया जाये । ये विचार इकट्ठे किये जा चुके हैं और उन्हें आगे विचार करने के लिए बोर्ड के सामने यथासमय रखा जायेगा ।

## सहारनपुर और मुगलसराय के बीच एक्सप्रेस गाड़ी

१६८४. श्री प्रकाशवीर शास्त्री : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सहारनपुर और मुगलसराय के मध्य चलने वाली पार्सल एक्सप्रेस गाड़ी प्रायः लेट चलती है;

(ख) पिछले ६ महीनों में दोनों ओर से आने वाली पार्सल गाड़ी कितने दिन ठीक समय पर आई और गई; और

(ग) क्या सरकार ने इसके देर से चलने का कारण जानने और भविष्य में यह ठीक समय पर चले इसकी कुछ व्यवस्था की है ?

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

(ख) मार्च, १९६२ को खत्म होने वाली छमाही में ७३ अप पार्सल-सवारी गाड़ी मुगलसराय से एक बार ठीक समय पर चली और एक बार ठीक समय पर सहारनपुर पहुंची । इस प्रकार ७४ डाउन पार्सल-सवारी गाड़ी सहारनपुर से ७ बार ठीक समय पर चली और एक बार ठीक समय पर मुगलसराय पहुंची ।

(ग) इन गाड़ियों के देर से चलने के कारणों की जांच की गयी है और इनको ठीक समय पर चलाने की कोशिश की जा रही है और की जाती रहेगी ।

## हिन्द महासागर में लाइबेरिया का टैंकर

†१६८५. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लाइबेरिया का टैंकर (तेल वाहन जहाज) 'ब्रिजवाटर' जो जनवरी में डूब गया था जापानी समुद्रीय सुरक्षा बोर्ड का एक रिपोर्ट के अनुसार अब भी हिन्द महासागर में तैर रहा है; और

(ख) यदि हां, तो क्या भारत ने हिन्द महासागर में जहाज का पता लगाने का कभी प्रयत्न किया ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) और (ख) जहाजी दुर्घटना के फलस्वरूप, लाइबेरिया का टैंकर (तेलवाहन जहाज) 'ब्रिजवाटर' के पश्चिम आस्ट्रेलिया में फ्रैन्टल से २०० मील पश्चिम की ओर टूट कर दो भाग हो गये। आस्ट्रेलिया की सरकार से प्राप्त जानकारी के अनुसार जहाज का पिछला भाग फ्रैन्टल की ओर रस्से से खींच लिया गया और पिछला भाग जो बचाया नहीं जा सका छोड़ देना पड़ा। परित्यक्त भाग को पिछली बार हिन्द महासागर में (परन्तु भारतीय जल के बाहर) ४ मार्च, १९६२ को प्रातः काल ६ बजे देखा गया।

#### नौकाओं का डूबना

†१९८६. श्री रघुनाथ सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पिछले चार महीनों में भारतीय नदियों में अन्तर्देशीय जल-मार्ग परिवहन में नौकाओं के डूबने के कितने मामलों का पता लगा है ; और

(ख) इनमें कितने यात्रियों की जानें गयीं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) और (ख) अपेक्षित जानकारी राज्य सरकार से मांगी गयी है और प्राप्त होते ही सभा पटल पर रख दी जाएगी।

#### आन्ध्र प्रदेश में पीने के पानी की कमी

†१९८७. श्री पें० वैकटासुब्बया : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश में करनूल जिले के अलूर, पट्टीकांडा और द्रोणाचलम तालुक के अधिकांश गांवों में पीने के पानी की भारी कमी है;

(ख) क्या इस क्षेत्र के लोगों ने राष्ट्रीय ग्रामीण जल संभरण और स्वच्छता योजना लागू करने के लिये कोई अभ्यावेदन दिया है; और

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

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राज) : (क) करनूल जिले के अलूर और द्रोणाचलम तालुक के कई गांवों में और पट्टीकांडा तालुक के कुछ गांवों में पीने के पानी की कमी अनुभव की जा रही है।

(ख) अलूर पंचायत समिति के प्रधान और करनूल के जिला परिषद के सचिव ने इस मामले में राज्य सरकार को आवेदन भेजे हैं।

(ग) करनूल के पट्टीकांडा तालुक में राष्ट्रीय जल संभरण और स्वच्छता कार्यक्रम लागू है और ६७ गांवों में से ६७ गांवों के लिये जल संभरण योजना पूरी हो गयी है। बाकी गांवों में कार्य प्रगति पर है। जहां तक अलूर और द्रोणाचलम तालुक का सम्बन्ध है, राज्य सरकार ने बताया है कि स्थानीय विकास-कार्य कार्यक्रम के अधीन पृथक् पृथक् गांवों को जल संभरण करने के प्रश्न पर संबंधित जिला परिषद और पंचायत समिति का विचार करना पड़ेगा। इतने समय में अस्थायी तौर पर गांवों को पीने के पानी का संभरण करने के लिये राजस्व विभाग और जिला परिषद प्रयत्न कर रहे हैं।

#### हरिनगर शुगर फैक्टरी

†१९८८. श्री विभूति मि : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि चम्पारन जिले (बिहार) में स्थित हरिनगर शुगर फैक्टरी के विरुद्ध जांच करने के लिये सरकार ने तीन व्यक्तियों का एक समिति बनाई है ;

†मूल अंग्रेजी में

- (ख) यदि हां तो हरिनगर शुगर फॅक्टरी के प्रबन्धकों के विरुद्ध क्या आरोप है ;  
 (ग) आरोप किसने लगाये;  
 (घ) जांच समिति का रिपोर्ट पर सरकार को क्या प्रतिक्रिया हुई है; और  
 (ङ) समिति के प्रतिवेदन का क्या सार है ?

†**खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस)**: (क) से (ग). जी हां, इस जांच का आदेश इसलिये दिया गया है, क्योंकि केन्द्रीय सरकार की राय में, इस कारखान का क्या प्रबन्ध सार्वजनिक हित के विरुद्ध चलाया जा रहा है ।

(घ) और (ङ) समिति ने अभी जांच करनी है और अपना प्रतिवेदन देना है ।

#### केरल राज्य के मालाबार क्षेत्र में रेलवे लाइन

†**१९८९. श्री कोया** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) स्वतन्त्रता-प्राप्ति के बाद से केरल राज्य के मालाबार क्षेत्र में कितनी नई रेलवे लाइनें जालू की गयीं ;

(ख) क्या सरकार उस क्षेत्र में कोई नई रेलवे लाइन चालू करना चाहती है; और

(ग) क्या शोरमूर-नीलाम्बूर रेलवे के मोलतूर और मद्रास-मंगलौर रेलवे के फीनोक को मिलाने वाली एक नई रेलवे लाइन चालू करने के व्यय और आय का कोई सर्वेक्षण किया गया है ?

†**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां)**: (क) रेलवे लाइनों के बारे में जानकारी राज्य-वार अथवा प्रदेश-वार न इकट्ठी कर रेलवे-वार इकट्ठी की जाती है । तथापि, स्वतन्त्रता प्राप्ति के बाद दक्षिण रेलवे पर बिछाई गई नई रेलवे लाइनों में से केरल राज्य में दो लाइनों बिछाई गयीं जिनमें से एक मालाबार क्षेत्र में है ।

(ख) जी, नहीं ।

(ग) जी, नहीं ।

#### त्रिपुरा में रक्षित वनों में अग्निकांड

†**१९९०. श्री बशरथ बेव** : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६०-६१ और १९६१-६२ में त्रिपुरा के बागानों और रक्षित वनों में आग लगने की कुल कितनी घटनायें हुईं ;

(ख) आग लगने से कितनी हानि हुई ;

(ग) ऐसी दुर्घटनाओं से बागानों और रक्षित वनों को सुरक्षित रखने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं, और

(घ) क्या वे कदम पर्याप्त हैं ?

†**खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)** :

(क)

	१९६०-६१	१९६१-६२
बागान	३	१५
रक्षित वन	१७	३०
	२०	४५

†मूल अंग्रेजी में

(ख) लगभग २ लाख रुपये ।

(ग) सुरक्षा के तौर पर सभी बागानों के चारों ओर आंग लाइनें काट दी गयी हैं । रक्षित बन क्षेत्र में बन गार्ड गश्त लगाते हैं । जहां कहीं आवश्यक है, विशेष आंग पहरेदार (स्पेशल फायर वाचर्स) नियुक्त किये । जाते हैं बागानों की पहरेदार देखभाल करने हैं ।

(घ) जी हां । सामान्य स्थिति में ।

### दमचारा (त्रिपुरा) के आदिम जातीय झूमिया

†१६६१. श्री दशरथ देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दमचारा के आदिम जातीय झूमियों को झूम काटने से रोक दिया गया है क्योंकि झूम योग्य सभी क्षेत्र रक्षित वन में घोषित कर दिये गये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो दमचारा के, जहां कृषि योग्य मुश्किल से ही कोई निचली भूमि उपलब्ध है, झूमियाओं को वैकल्पिक रोजगार दिलाने की ओर क्या कदम उठाये गये हैं ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख) दमचारा के समूचे झूम योग्य क्षेत्र में रक्षित बन बनाने का कोई प्रस्ताव नहीं है। झूमिया लोग उस क्षेत्र में, जो रक्षित वन में शामिल नहीं है और साथ लगे हुए झूम योग्य क्षेत्र में झूम काट सकते हैं । उन्हें इस शर्त पर, कि वे वन नियमों का पालन करेंगे, वन ग्रामीणों के रूप में बसाने का भी प्रस्ताव किया गया है ।

### त्रिपुरा में झूमिया

†१६६२. श्री दशरथ देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६० और १९६१ में त्रिपुरा के लोंगतराय मुरे के झूमियों के विरुद्ध लोंगतराय रेंज में जंगल काटने के आरोप में कितने मामले चलाये गये हैं ;

(ख) इन झूमियों को, जिस क्षेत्र में वे पीढ़ियों से रहते आ रहे हैं, उस क्षेत्र को रक्षित वन के अधीन घोषित किये जाने के बाद क्या व्यवसाय दिया गया है ; और

(ग) वहां पर पहले सरकारी अनुदान पर बसने वाले झूमियों से कितनी एकड़ भूमि ली गयी है अथवा लिये जाने की संभावना है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) १०६० में ४ ; १९६१ में ३१.

(ख) क्योंकि हाल ही में रक्षित वनों में कोई अतिरिक्त क्षेत्र शामिल नहीं किया गया है पुनर्वास की कोई समस्या नहीं उठी है ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

### धर्मनगर, त्रिपुरा में नई रेलवे लाइनें

†१६६३. श्री दशरथ देव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) त्रिपुरा में धर्मनगर सव-डिवीजन में नई रेलवे लाइनें बिछाने के लिये सरकार ने अब तक कुल कितने एकड़ भूमि ली है ;

†मूल अंग्रेजी में

(व) क्या प्रभावित व्यक्तियों को कोई क्षतिपूर्ति दी गयी है; और

(ग) प्रति एकड़ भूमि के लिये क्षतिपूर्ति की क्या दर निर्धारित की गयी है अथवा निर्धारित की जा रही है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शहनवाज खां) : (क) धर्मनगर सब-डिवीजन में प्राप्त की जाने वाली प्रस्तावित ३३८ एकड़ भूमि में से रेलवे ने लगभग १९९ एकड़ भूमि ले ली है।

(ख) भूमि-स्वामियों को देने के लिये रेलवे त्रिपुरा के सब-डिवीजनल पदाधिकारी के पास क्षतिपूर्ति धन के रूप में १.०३ लाख रुपये जमा करा चुकी है।

(ग) जैसा कि असैनिक अधिकारियों ने मूल्यांकन किया है, फसलों के लिये क्षतिपूर्ति की दर प्रति एकड़ १२५ रुपये से ३७५ रुपये तक है। मकान हटाने और पेड़ों को हानि की तदर्थ लागत क्रमशः ११,९२२ रुपये और ३१,२३५ रुपये है। जैसे ही भूमि की लागत के बारे में असैनिक अधिकारियों से प्राक्कलन भिन्न जायेगा, भूमि-मालिकों को वितरण के लिये यह रकम राज्य सरकार में जमा करा दी जावेगी।

### आन्ध्र प्रदेश में माध्यमिक सिंचाई योजनाएं

†१९६४. श्री पें० बेंकटासुब्बया : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्रो यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष १९६२-६३ के लिये आन्ध्र प्रदेश के कमी वाले क्षेत्रों में कोई माध्यमिक सिंचाई परियोजना मंजूर की गयी है; और

(ख) यदि हां, तो वे क्या हैं और उन की प्राक्कलित लागत क्या है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री झलगेशन) : (क) और (ख) वर्ष १९६२-६३ के लिये आन्ध्र प्रदेश के कमी वाले क्षेत्रों में कोई माध्यमिक सिंचाई योजना मंजूर नहीं की गई है। अब तक पूरी की जा चुकी योजनाओं के प्रतिरक्त, प्रथम योजना की कई माध्यमिक योजनायें हैं जिन से आन्ध्र प्रदेश के कमी वाले क्षेत्रों को लाभ होगा और उन के तृतीय योजना काल में पूरा किये जाने की आशा है। उन के नाम और प्राक्कलित लागत निम्न प्रकार है :

क्रम संख्या	योजना का नाम	प्राक्कलित लागत (लाख रुपयों में)
१.	नारायणपुरम आनीकट	८७.४९
२.	वेगवती आनीकट	१६.६०
३.	नागवल्ली राइट साइड चैनल	१७.१३
४.	सीतानगरम आनीकट	१२.६४
५.	गम्भीरमगेडा जलाशय	११.४३
६.	नक्कलंगडी	१४.७९
७.	कलंगी जलाशय	१४.६६
८.	मुल्लीमादुगु	१४.९७

†मूल अंग्रेजी में

क्रम संख्या	योजना का नाम	प्राक्कलित लागत (लाख रुपयों में)
९.	लोअर सागिलेस . . . . .	४०.७२
१०.	पिन्चा जलाशय . . . . .	५२.१७
११.	क्रोयल सागर . . . . .	८८.६१
१२.	भीमनपल्ली . . . . .	८.१२
१३.	सरलसागर . . . . .	३३.१२
१४.	चेन्नारायस्वामी परियोजना . . . . .	१३.००
१५.	मूसी . . . . .	२५०.००
	कुल . . . . .	६७५.४५

### आन्ध्र प्रदेश में छोटी सिंचाई योजनाएं

†१६६५. श्री प० वेंकटासुब्बया : क्या साध तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष १९६२-६३ के लिये आन्ध्र प्रदेश के कमी वाले क्षेत्रों में कोई छोटी सिंचाई परियोजना मंजूर की गई है; और

(ख) यदि हां, तो वे क्या हैं और उन की प्राक्कलित लागत क्या है ?

†साध मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख) वर्ष १९५८-५९ से लागू राज्य सरकारों की वित्तीय सहायता देने की पुनरीक्षित पद्धति के अधीन विभिन्न राज्य सरकारों को आह्वय केन्द्रीय सहायता 'कृषि उत्पादन' शीर्षक के अन्तर्गत, जिस में छोटी सिंचाई और भूमि विकास भी शामिल है, एक मूक मंजूर की जाती है। राज्य सरकारें भी अपनी वार्षिक योजनाओं में केवल योजनाओं के बड़े दल लिखती हैं।

वर्ष १९६२-६३ के लिये छोटी सिंचाई योजनाओं के लिये २९६ लाख रुपये का व्यय मंजूर किया गया है। राज्य सरकार ने वर्ष १९६२-६३ के लिये अपनी योजना में निम्नलिखित योजनाओं को शामिल किया है:

#### लोक-निर्माण विभाग :

१. परियोजनाओं की जांच पड़ताल।
२. तालाब।
३. नई छोटी सिंचाई योजनाएँ।
४. आनीकट, नहरें आदि।
५. नालियां और तटबन्ध।

†मूल अंग्रेजी में

**कृषि विभाग :**

१. कृषि कुंआों को खोदना ।
२. राज्य नलकूप ।
३. साफ प्वाइंट नल कूप ।
४. डीजल इंजनों का संभरण ।
५. बिजली के मोटरो का संभरण ।

**राजस्व विभाग :**

१. छोटी सिंचाई संसाधन बनाये रखना ।
२. नये रूप सहायता योजनायें ।

योजनाओं का वास्तविक क्रियान्वयन और क्षेत्र, जिन में वे क्रियान्वित की जायेंगी [ राज्य सरकार के अधिकार में हैं ।

**अनाजों का संभरण**

†१६६६. श्री प्र० क० गोपालन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली के सशस्त्र सेनाक्रम संगठन और पंजीबद्ध सैनिक ठेकेदारों के बीच २३ मार्च, १९६२ को तय हुई अनाज संभरण की दरें उस समय के बाजार भाव से ऊंची थीं;

(ख) क्या ये अनाज वही थे जिन का लखनऊ सशस्त्र सेना क्षेत्र ने पहले अस्वीकार कर दिया था; और

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

†खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री प्र० म० थामस) : (क) दोनों दरों की तुलना नहीं की जा सकती है। विभिन्न प्रकार के अनाजों के बाजार भाव बताये जाते हैं। सशस्त्र सेना की संभरण में आकरिमक व्यय बोनों की लागत, रेलवे भाड़ा तथा विशेष प्रकार के अनाज की दरें बताई जाती हैं।

(ख) सरकार को इस का जानकारी नहीं है कि एक बार अस्वीकार की गई वस्तुओं को उन की खराबी दूर किये बिना पुनः संभरित कर दिया गया था। प्रतिरक्षा निरीक्षणालय की विशिष्ट विस्मों के अनुसार वस्तुओं को स्वीकार किया जाता है।

(ग) किसी कार्यवाही की जरूरत नहीं है।

**उत्तरी सीमा पर राष्ट्रीय राजपथ**

†१६६७. श्री विश्वनाथ राय : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश की उत्तरी सीमा का जाने वाले राष्ट्रीय राजपथ को सुधारने के लिये कोई प्रस्ताव विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो क्या उत्तर प्रदेश के गोरखपुर कासिया तथा उत्तर बिहार से होते हुए राष्ट्रीय राजपथ संख्या २८ को सुधारने के लिये कोई कदम उठाया जा रहा है; और

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

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री(श्री राज बहादुर) : (क) जी हां। उत्तरी सीमान्त को जाने वाले राष्ट्रीय राजपथ में सुधार करना तीसरी योजना में राष्ट्रीय राजपथ के सुधार करने के कार्यक्रम का ही भाग है।

(ब) जी हां।

(ग) राष्ट्रीय राजपथ संख्या २८ तथा २८ए में निम्न निर्माणकार्य हो रहा है :

क्रमांक	राष्ट्रीय राज- पथ संख्या	काम का नाम	(स्वीकृत लागत) लाख रुपये में
१	२	३	४
१	२८	कासिया-तमकोही विभाग को अच्छा बनाना (१६ मील) इस ली सतह कं तर ली है	१६.१४
२	२८	तमकोही और पीपरा के बीच बिना बनी सड़क को बनाना	७०.८६
<b>पुल के निर्माण कार्य</b>			
३	२८	अयोध्या में सरजू नदी पर पुल	११६.८०
४	२८	गोरखपुर में राप्ती पर पुल	४१.४३
५	२८ए	तिलावे नाला तथा सिकराना नदी पर पुल	१३.१२

तीसरी पंचवर्षीय योजना में २० लाख रुपये की लागत से सलामगढ़ और पीपरा (४५ मील) के बीच नालियां बनाने की भी व्यवस्था है। बिहार में डुमीहाहाट पर गंडक नदी पर पुल बनाने की स्वीकृति इसलिये नहीं दी गई थी कि धन की कमी थी। इस पुल का सर्वेक्षण कार्य नहीं किया जा रहा है। अन्तर्राष्ट्रीय विकास संस्था को ऋग में से १६० लाख रुपये की लागत से राष्ट्रीय राजपथों के विकास के लिये कार्यक्रम में उत्तरबिहार के राष्ट्रीय राजपथ संख्या २८ के मुजफ्फरपुर-बरीली विभाग के सुधार का काम शामिल कर लिया गया है।

#### बरहामपुर रेलवे स्टेशन के निकट नीचे का पुल

†१९६८. श्री अ० त्रि० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण पूर्व रेलवे के बरहामपुर रेलवे विभाग पर लैवल कासिंग के निकट एक अंडर ब्रिज बनाने का प्रस्ताव है जिस से जनता को असुविधा न हो ; और

(ख) यदि हां, तो उस का ब्यौरा क्या है और अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख) लैवल कासिंगों पर ओवर/अंडर ब्रिज बनाने की योजनायें राज्य सरकारों द्वारा बनाई जाती हैं। रेलवे ऐसे काम तब करती हैं जब राज्य सरकारें सड़क प्राधिकार का निर्माण कार्य का भाग देने के लिये अपने आप व्ययक में व्यवस्था कर लेती हैं और सिफारिशें करती हैं। बरहामपुर के उत्तर में पुरुषोत्तमपुर सड़क के निकट राष्ट्रीय राजपथ संख्या ५ पर ६४३ मील पर एक सड़क ओवर ब्रिज बनाने की तथा बरहामपुर के दक्षिण में हल्दियापल्लि के निकट राष्ट्रीय राजपथ संख्या ५ पर ६३७ मील पर वर्तमान लैवल कासिंग के स्थान पर एक अंडरब्रिज बनाने की योजना की उड़ीसा सरकार में तीसरी योजना में

†मूल अंग्रेजी में

कार्यान्वित करने की सिफारिश की है। ज्युं ही राज्य सरकार हमें यह बतायेगी कि वह लागत का अपना भाग किस वर्ष में देंगे तभी इन कार्यों की आयोजना बना ली जायेगी।

### आयुर्वेद में अनुसन्धान

†१६६६. श्री अ० त्रि० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत पांच वर्षों में विभिन्न संगठनों तथा व्यक्तियों से सरकार को आयुर्वेद की कितनी अनुसंधान योजनायें मिली हैं ;

(ख) क्या अब तक सरकार ने कोई योजना स्वीकार कर ली है ; और

(ग) यदि हां, तो उस का व्योरा क्या है ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) गत पांच वर्षों में लगभग १५० योजनायें मिली थीं।

(ख) जी हां।

(ग) सम्बद्ध विवरण में व्योरा दिया गया है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६३]

### श्रीनगर में रेलवे कर्मचारियों के लिये अवकाश गृह

†१७००. श्री सुबोध हंसदा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या श्रीनगर में रेलवे कर्मचारियों के लिये अवकाश गृह का निर्माण पूरा हो गया है ; और

(ख) यदि नहीं, तो यह कब तक पूरा हो जायेगा ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमं (श्री श्री शाहनवाज खां) : (क) अभी नहीं ;

(ख) मई १९६३ तक।

### बम्बई में टेलीफोन वर्कशाप के कर्मचारी

†१७०१. श्री स० मो० बनर्जी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई टेलीफोन ज़िले में काम करने वाले ६० से अधिक भूतपूर्व बम्बई टेलीफोन वर्कशाप कर्मचारियों के वेतन गत दस वर्ष से भी ज्यादा समय से निश्चित नहीं किये गये हैं जिस के परिणामस्वरूप यह कर्मचारी वही वेतन ले रहे हैं जो यह दस वर्ष पहले ले रहे थे ;

(ख) क्या इसी कारण इन को द्वितीय वेतन आयोग सिफारिशों के अनुसार वेतन के पुनरीक्षण के लाभ भी नहीं मिले हैं ; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) भूतपूर्व टेलीफोन वर्कशाप औद्योगिक स्थापना के कर्मचारियों को पुनः नियुक्त करने के सम्बन्ध में तथा उन के वेतन

†मूल अंग्रेजी में

निर्धारित करने के सम्बन्ध में १९६१ में आर्डर जारी किये गये थे तथा एक को छोड़ कर अन्य सभी मामलों में वेतन निश्चित कर दी गई है।

(ख) सभी को यह लाभ मिल गये हैं।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### अगरताला में वाटर वर्क्स की स्थापना

†१७०२. श्री बीरेन दत्त : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अगरताला में वाटर वर्क्स स्थापित करने के लिये कोई रकम निर्धारित की गई है;

(ख) क्या इस को अगरताला नगरपालिका को दे दिया गया है ;

(ग) यदि हां, तो क्या अगरताला नगरपालिका प्राधिकार ने वाटर वर्क्स आरम्भ कर दिया है ; और

(घ) काम को पूरा करने में कितना समय लगेगा ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) से (ग). जी हां।

(घ) आशा है कि १९६३-६४ में काम पूरा हो जाने की आशा है।

### घग्गर नदी का पानी

१७०३. श्री प० ला० बारूपाल : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या घग्गर नदी की बाढ़ को रोकने के लिये घग्गर नदी का पानी यमुना नदी में डालने का कोई प्रस्ताव है और क्या इस सम्बन्ध में उत्तर प्रदेश सरकार से बातचीत की जा रही है ;

(ख) यदि हां, तो यह योजना कब तक पूरी हो जायेगी ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन्) : (क) पंजाब सरकार घग्गर का पानी यमुना में डालने के लिये निम्नलिखित प्रस्तावों पर विचार कर रही है :—

(१) सदादेनी नदी, चौतंग नाला और सरस्वती नदी के पानी को सोब नदी और यमुना नदी में डालने की योजना।

(२) टांगरी नदी के पानी के कुछ भाग को मारकंडा नदी में तथा मारकंडा नदी के पानी को यमुना में डालने की योजना।

इस सम्बन्ध में कोई बातचीत नहीं चल रही है।

(ख) चूंकि इन योजनाओं पर पंजाब सरकार अभी विचार कर रही है इसलिये इस समय यह नहीं कहा जा सकता कि वे कब पूरी होंगी।

### टिड्डी अनुसंधान केन्द्र

१७०४. श्री प० ला० बारूपाल : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बीकानेर, राजस्थान में एक टिड्डी अनुसंधान केन्द्र खोलने में क्या प्रगति हुई है ?

**स्वाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** दूसरी पंचवर्षीय प्लान की योजना के रूप में, टिड्डी अनुसन्धान केन्द्र, अप्रैल, १९५७ में बीकानेर में स्थापित किया गया था और नियम अनुसार उस के अनुसन्धान कार्य में प्रगति चल रही है। यह केन्द्र किराये के भवन में कार्य कर रहा है, लेकिन विशेष रूप से बनवाये गये इस के भवन में इस की जल्दी ही बदली हो जायेगी।

#### बीकानेर डिवीजन में रेल कर्मचारियों के लिये क्वार्टर

१७०५. श्री प० ला० बारूपाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बीकानेर डिवीजन में तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिये इस वर्ष नये क्वार्टर बनाये जायेंगे ; और

(ख) यदि हां, तो कितने और कहाँ-कहाँ ?

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

(ख) १९६२-६३ में बीकानेर डिवीजन में २२ स्टेशनों पर १११ क्वार्टर बनाने का विचार है। इन का व्यौरा साथ नक्की बयान में दिया गया है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६४]

#### डाक विभाग में सेवा वृद्धि

†१७०६. श्री स० मो० बनर्जी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गत दो वर्षों में ५५ वर्ष से अधिक की आयु वाले कितने कर्मचारियों को डाक विभाग में सेवा वृद्धि स्वीकार की गई है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : १ जनवरी, १९६० से ५५ वर्ष से अधिक की आयु वाले डाक तथा तार विभाग के २० अधिकारियों के संबंध में सेवा वृद्धि स्वीकार की गई है।

#### स्थान परिवर्ती खेती

†१७०७. श्री रिशांग किशिंग : क्या स्वाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत के किन-किन राज्यों और संघ राज्य-क्षेत्रों में स्थान परिवर्ती खेती बड़े पैमाने पर की जाती है ;

(ख) इस खेती की प्रणाली के बारे में सरकार की नीति क्या है ;

(ग) इस नीति के अनुसरण में कौन से विभिन्न कदम उठाये गये ; और

(घ) यदि कोई सफलताये मिली हों तो वे क्या हैं ?

†स्वाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) आन्ध्र प्रदेश, आसाम, मध्य प्रदेश, और उड़ीसा राज्यों और मनीपुर, त्रिपुरा तथा 'नेफा' संघ राज्य-क्षेत्रों के पहाड़ी जिलों के आदिमजाति के लोग बड़े पैमाने पर स्थान परिवर्ती खेती करते हैं।

(ख) इन लोगों की सामाजिक व आर्थिक दशा को देखते हुए इन से इस प्रकार की खेती करने की प्रणाली को धीरे-धीरे छुड़वा कर कृषि के प्रचलित तरीकों से खेती कराने का विचार है।

†मूल अंग्रेजी में

Shifting Cultivation.

मुख्य उद्देश्य है कि स्थान परिवर्ती खेती एक वैज्ञानिक आधार पर की जाये ताकि उस से होने वाली हानियां सीमित रहें और भूमि की उर्वरता बढ़े ।

(ग) राज्य सरकारों के भू-परिरक्षण कार्यक्रमों में आदिम जाति तथा पिछड़े वर्गों के लोगों के क्षेत्रों में आरम्भ की गई भू-परिरक्षण परियोजनाओं के सम्बन्ध में केन्द्र की ओर से उदार आर्थिक सहायता दी गई है ऐसे मामलों में केन्द्र द्वारा ७५ प्रतिशत सहायता दी जाती है जबकि अन्य मामलों में २५ प्रतिशत की दर से सहायता दी जाती है ।

पंचवर्षीय योजनाओं में पिछड़े वर्गों के विकास के लिये जो कार्यक्रम रखे गये हैं उन में ऐसे उपाय अपनाने की पूर्ववर्तिता पर जोर दिया गया है जो अन्य बातों के साथ-साथ स्थान परिवर्ती खेती में लगे लोगों के आर्थिक पुनर्वास में सहायक हों ।

स्थान परिवर्ती खेती के बारे में अनुसन्धान और प्रदर्शन करने के लिये आसाम में एक अनुसंधान केन्द्र और दो उप-केन्द्र तथा मनीपुर, त्रिपुरा और 'नेफा' में एक-एक उप-केन्द्र की स्थापना को मंजूरी दी गई है । उड़ीसा सरकार ने अपने यहां के कुछ प्रभावित क्षेत्रों में इसी प्रकार का कार्य आरम्भ कर दिया है ।

गम्भीर रूप से प्रभावित चार राज्यों के लिये तीसरी योजनावधि में कृषि क्षेत्र में भू-परिरक्षण के लिये ५९ लाख रुपये तथा "पिछड़े वर्गों के कल्याण" के क्षेत्र में ३९५ लाख रुपये रखे गये हैं जिससे इन राज्यों में स्थान परिवर्ती खेती करने वाले लोगों को काफी लाभ होने की आशा है । इसके अतिरिक्त आंध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश और उड़ीसा इन राज्यों की नदी घाटियों के जलागम क्षेत्रों में भू-परिरक्षण कार्यक्रमों के कार्यान्वय से, जो केन्द्र द्वारा विशेष रूप से प्रवर्तित हैं, इन राज्यों में स्थान परिवर्ती खेती करने काले आदिम जाति के लोग अप्रत्यक्ष रूप से लाभान्वित होंगे । इसके अतिरिक्त, राज्यों से कहा गया है कि वे तीसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान भू-परिरक्षण कार्यक्रम बनाते समय अपेक्षाकृत पिछड़ी जातियों की सामाजिक व आर्थिक दशा के सुधार को ध्यान में रखें ।

(घ) कृषि क्षेत्र में मनीपुर और त्रिपुरा को छोड़ कर स्थान परिवर्ती खेती के अन्य कौन से क्षेत्र भू-परिरक्षण कार्यक्रमों से वास्तव में लाभान्वित हुए हैं, यह ज्ञात नहीं है । दूसरी पंचवर्षीय योजनावधि में मनीपुर और त्रिपुरा की २४,२०० एकड़ भूमि लाभान्वित हुई है जिस पर कुल १४ लाख रुपये खर्च हुए हैं । आसाम, उड़ीसा, आंध्र प्रदेश और मध्य प्रदेश इन राज्यों में लगभग ८८,००० एकड़ भूमि, जिस में स्थान परिवर्ती खेती की भूमि शामिल है, कार्यक्रम के अन्तर्गत लाई जा चुकी है और इस पर कुल ११० लाख रुपये खर्च हुए हैं ।

'पिछड़ी जातियों का कल्याण' इस क्षेत्र के अन्तर्गत, जिसका प्रशासन गृह-कार्य मंत्रालय करता है, दूसरी योजनावधि में निम्नलिखित सफलताएँ प्राप्त हुई हैं और इन पर कुल २३१ लाख रुपये खर्च हुए हैं :—

**मनीपुर :—**

स्थापित किये गये फार्म	४
समतल बनाई गई भूमि	२,७१८ एकड़
सिंचाई की छोटी नहरें	३०३ मील
उद्यान-विद्या का विकसित क्षेत्र	१,७०० एकड़

**त्रिपुरा :—**

स्थापित किये गये फार्म :	७
पुनः बसाय गये परिवार	१३,२२६
बनाई गई बस्तियां	२७

**आसाम :—**

भू-परिरक्षण के अन्तर्गत लाया गया क्षेत्र	१,०२०	एकड़
भू-परिरक्षण के अन्तर्गत संधारित क्षेत्र	४,७५८	एकड़
लाभान्वित गांव	१०	

**आंध्र प्रदेश :—**

भूमि परिरक्षण के अन्तर्गत लाया गया क्षेत्र	उपलब्ध नहीं
बनाई गई बस्तियां	६

**मध्य प्रदेश :—**

बसाये गये परिवार	२७०
------------------	-----

**उड़ीसा : —**

बनाई गयी बस्तियां	६२
बसाये गये परिवार	२,५८०
आरम्भ की गई "वाटर शेड" व्यवस्था	७

**त्रिपुरा के न्यायालयों में वनों सम्बन्धी मुकदमे**

†१७०८. श्री बीरेन दत्त : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) त्रिपुरा के विभिन्न न्यायालयों में वनों सम्बन्धी कितने मुकदमे लम्बित हैं;

(ख) इन में से कितने मुकदमे लोगों की बेदखल से सम्बन्धित हैं;

(ग) इन मुकदमों से आदिम जाति के कितने लोग सम्बन्धित हैं; और

(घ) इन लोगों में से ऐसे लोग कितने हैं जिनके पास 'झूम' खेती के अतिरिक्त जीविकोपार्जन का कोई और साधन नहीं है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह): (क) ७५० मुकदमे ।

(ख) ४०३ मुकदमे ।

(ग) १०५ लोग ।

(घ) यह जानकारी आसानी से उपलब्ध नहीं हो सकती ।

†मूल अंग्रेजी में

## ग्राम पंचायत

†१७०६. श्री प्र० रं० चक्रवर्ती : क्या सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ग्राम पंचायत के अध्ययन से यह पता चलता है कि गांव में कुछ जातियों के न होने से, जिन से जातिवाद के अधिकांश झगड़े सम्बन्धित होते हैं, स्वस्थ पंचायत प्रणाली का विकास सुनिश्चित हो गया है;

(ख) यदि हां, तो इन जातियों के लोगों के हितों का संघर्ष न हो इसके लिये सरकार से क्या सिफारिशें की गयी हैं; और

(ग) इन सिफारिशों को स्वीकार कर लेने के सम्बन्ध में राज्य सरकारों ने अब तक कितना उत्साह दर्शाया है ?

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

(क) जी, नहीं। आपकी जानकारी के लिये मैं यहां यह बता दू कि योजना आयोग के कार्यक्रम मूल्यांकन संगठन ने अध्ययन सम्बन्धी शर्तों को पूरा करने वाले नौ गांव चुने थे। इस संगठन ने पंचायतों के ढांचे और कार्य में जातियों के प्रभाव के बारे में जो विचार व्यक्त किये वे संलग्न विवरण में दिये गये हैं। यहां यह भी बता दिया जाये कि यह अध्ययन तथ्यों की जानकारी के लिये किया गया था और उसमें निष्कर्ष निकालने का कोई प्रयत्न नहीं किया गया।

(ख) और (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होते। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६५]

## तिण्डिवनन रेलवे स्टेशन

†१७१०. श्री रेड्डियार : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण रेलवे की मीटर गेज पर स्थित तिण्डिवनन स्टेशन के प्लेटफार्म की लम्बाई पर्याप्त नहीं है जिससे एक्सप्रेस और लम्बो यात्रा वाली गाड़ियों के तीन डिब्बे प्लेटफार्म से बाहर रहते हैं जिसके फलस्वरूप चढ़ने-उतरने वाले यात्रियों को बहुत असुविधा होती है;

(ख) क्या इस स्टेशन पर एक्सप्रेस गाड़ियां रात को आती हैं और केवल दो मिनट रुकती हैं;

(ग) क्या जनरल मैनेजर, मुख्य इंजीनियर और विभागों के अन्य मुख्यों का ध्यान १९५७ के अन्त या १९५८ के प्रारम्भ में उनके निरीक्षण दौरे के दौरान इस बात की ओर दिलाया गया था; और

(घ) क्या प्लेटफार्म की लम्बाई बढ़ाने के लिये शीघ्र कदम उठाये जायेंगे ?

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

(घ) जी, हां। इस बीच प्रस्ताव को अन्तिम रूप दे दिया गया है और कार्य शीघ्र ही आरम्भ किया जायेगा।

## मध्य प्रदेश में तीस परियोजना

†१७११. श्री विद्याचरण शुक्ल : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश की तीस परियोजना के सर्वेक्षण के लिये हाल में आदेश दिया गया था;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो सर्वेक्षण में क्या प्रगति हुई है;

(ग) यदि प्रश्न के भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो, तो इस सम्बन्ध में निर्णय संभवतः कब तक कर लिया जायेगा ?

**सिंघाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशान) :** (क) सर्वेक्षण अक्टूबर-नवम्बर, १९६० में शुरू कर दिया गया है।

(ख) निम्नलिखित सर्वेक्षण-कार्य पूरे कर लिये गये हैं :—

- (१) प्रावेक्षण सम्बन्धी जांच और बांध के निर्माण के लिये विस्तृत सर्वेक्षण।
- (२) जलाशय क्षेत्र का सर्वेक्षण;
- (३) नैना नाला का समोच्च-रेखा (कन्टूर) सर्वेक्षण;
- (४) प्रभावित क्षेत्र का समोच्च-रेखा (कन्टूर) सर्वेक्षण;
- (५) विद्युत्-मार्ग का सर्वेक्षण;
- (६) सम्पत्ति का सर्वेक्षण;
- (७) बिजली-घर के लिये स्थान का सर्वेक्षण।

अतत्वीय जांच, छिद्रण आदि और जल-मौसम सम्बन्धी जांच जारी है।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### दिल्ली में परिचारिकायें (नर्स)

**१७१२. श्री बाल्मीकी :** क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) दिल्ली में पिछले ५ वर्षों में कितनी नर्सों के प्रशिक्षण के लिये उपयुक्त प्रबन्ध किया गया;
- (ख) उनके वेतन-क्रम को उपयुक्त रूप से निर्धारित करने के लिये या प्रयत्न किये गये; और
- (ग) उनके आवास की समस्या को हल करने के लिये क्या किया गया है ?

**स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० इ० स० राजू) :** (क) दिल्ली में पिछले पांच वर्षों में विभिन्न प्रशिक्षण केन्द्रों में प्रशिक्षणाधीन छात्रों की संख्या इस प्रकार रही :—

१९५७	.	.	.	.	४५४
१९५८	.	.	.	.	४४३
१९५९	.	.	.	.	४४५
१९६०	.	.	.	.	५०८
१९६१	.	.	.	.	५६१

(ख) नर्सिंग आयोग की सिफारिशों के क्रियान्वयन के परिणामस्वरूप दिल्ली में नर्सिंग स्टाफ के वेतन-क्रमों में पर्याप्त एकरूपता आई है।

(ग) विलिंगडन अस्पताल में आवासिक स्थान की कोई कमी नहीं है। लेडी हार्डिंग मेडिकल कालेज अस्पताल में नर्सों के लिए जून, १९६२ के अन्त तक एक नया होस्टल तैयार हो जायेगा। सफदर जंग अस्पताल में छात्र-नर्सों के लिए एक होस्टल बनाने का विचार है।

**रासायनिक उर्वरक**

१७१३. श्री बाल्मीकी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रासायनिक उर्वरकों में आत्म-निर्भरता लाने के लिये क्या प्रयत्न चल रहे हैं ;

(ख) पिछले तीन वर्षों में कितनी मात्रा में रासायनिक उर्वरकों का उत्पादन किया गया ;

और

(ग) उक्त कायावधि में उसकी कितनी खपत हुई ?

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

**नाइट्रोजन पूरक उर्वरक**

१० लाख टोन्स की प्रत्याशित मांग को पूरा करने के लिये तीसरी योजना के अन्त तक नाइट्रोजन के १० लाख टोन्स से अधिक की क्षमता स्थापित करने के लिये निजी और लोक खण्डों में उर्वरक प्लान्टों के स्थापना के लिये कई परियोजनाओं को लाइसेंस दे दिये गये हैं या स्वीकार कर ली गयी हैं। पूरे होने के विभिन्न स्तरों पर हैं लेकिन १९६५-६६ तक वास्तविक उत्पादन साढ़े छः लाख टोन्स से अधिक होने की आशा है। चौथी योजना के दौरान में देश के आत्म-निर्भर होने की आशा है।

**फास्फोरस पूरक उर्वरक**

मांग को पूरा करने के लिये वर्तमान उत्पादन पर्याप्त है। तीसरी योजना काल में मांग को पूरा करने के लिये लाइसेंस दी गई क्षमता पर्याप्त होगी।

**पोटास पूरक उर्वरक**

देश में सामुद्रिक संसाधनों से पोटास के उत्पादन के लिये कुछ पाइपलट परियोजनायें विचाराधीन हैं, लेकिन व्यापारिक पैमाने पर सफलतापूर्वक लाभ प्राप्त करने के लिये उनको तैयार करने में कुछ समय लगगा।

(ख) और (ग).

(आंकड़े टोन्स में)

प्लान्ट न्यूट्रिएन्ट	देशी उत्पादन			खपत		
	१९५९-६०	१९६०-६१	१९६१-६२	१९५९-६०	१९६०-६१	१९६१-६२
नाइट्रोजन (एन)	८०७४१	९४८००	१४००४७	१७४४८५	२०३०३५*	२८१४२८*
फास्फोरस (पी २ ओ ५)	४६९९९	५२९६८	६६३२३७	४७५५३	४९४०४	५९५००
पोटासिक (के २ ओ)		नहीं के बराबर		१८०००†	२६०००†	उ० न०

\*केन्द्रीय उर्वरक निकाय से वास्तविक सम्भरण, जिसमें दोनों देशी और आयात किये उर्वरकों शामिल हैं।

†लगभग।

उ० न०—उपलब्ध नहीं।

## केरल में पैकेज योजनाएँ

†१७१४. { १ प० कुम्हन :  
श्री मे० क० कुमारम :

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

- (क) क्या केरल राज्य में पैकेज योजनाओं के कार्यान्वयन के लिये कोई आवंटन किया गया है ;  
(ख) यदि हाँ, तो कितना ;  
(ग) क्या यह सारा धन काम में लाया जा चुका है ; और  
(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(ख) पांच वर्ष के लिये १५० लाख रुपये जिसमें १९६२-६३ के ३६ लाख रुपये शामिल हैं ।

(ग) जी, नहीं ।

(घ) पालवाट और अलेप्पी जिलों में, जिन्हें पैकेज योजनाओं के कार्यान्वयन के लिये चुना गया है, अभी तैयारी की जा रही है और यह कार्यक्रम १९६२ की खरीफ से आरम्भ किया जायेगा ।

## बीमाशुदा लिकाफों का गुम होना

†१७१५. श्री डा० ना० तिवारी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ज्ञात है कि जिन लोगों के मनीआर्डर और बीमाशुदा लिकाफे गुम हो जाते हैं उनके दावे के निपटारे में बहुत विलम्ब होता है ;

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

(ग) यदि हाँ, तो क्या यह सच है कि दुबरी बाजार में ३,३००० रुपये का बीमा कराया हुआ एक लिकाफः (रसीद नं० १४६ दिनांक २१ फरवरी, १९६१) जो श्री बेपतसाह तुरहा को भेजा गया था, गुम हो गया है किन्तु बीमा कराने वाले व्यक्ति को यह राशि अब तक लौटायी नहीं गयी है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) ऐसे दावों के निपटारे में कुछ विलम्ब अवश्य होता है ।

(ख) धन के खो जाने या गबन के बारे में जांच करनी पड़ती है और कभी-कभी दावे का निपटारा न्यायालय के निर्णय के बाद ही किया जा सकता है ।

(ग) जी, हाँ । जिस व्यक्ति ने दावा प्रस्तुत किया वह एक स्थान से दूसरे स्थान जाता रहा है और उसने उस भेजे गये पत्रों का उत्तर नहीं दिया । उसने उस दाई रसीद तक पेश नहीं की है ।

## हिमाचल प्रदेश तथा जम्मू और काश्मीर में डाकिये

†१७१६. { बस्ती प्रमुख रक्षीव :  
श्री प्रमुख गनी गोनी :

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

(क) हिमाचल प्रदेश तथा जम्मू और काश्मीर के गहरी और ग्रामीण क्षेत्रों में क्रमशः कितने डाकिये काम कर रहे हैं ;

(ख) उन्हें क्या वेतन और भत्ते मिलते हैं ;

(ग) क्या वे और भी कोई सुविधाएँ पाने के हकदार हैं; और

(घ) यदि हाँ, तो उनका व्यौरा क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क)

हिमाचल प्रदेश :

डाकियों की संख्या—गहरी . . . . . ३३

डाकियों की संख्या—ग्रामीण . . . . . ६५

जम्मू और काश्मीर राज्य :

डाकियों की संख्या—गहरी . . . . . १४१

डाकियों की संख्या—ग्रामीण . . . . . ८७

(ख) ७५—१—८५ दक्षता-रोध—२—६५ और १५ प्रति मास महंगाई भत्ता ।

(ग) और (घ) जो हाँ, विशिष्ट क्षेत्रों में विशिष्ट दर से । इसका व्यौरा अनुबन्ध १ और २ में दिया गया है । [रेलिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६६]

## जनाने डिब्बों में पशु-बटन प्रणाली

†१७१७. श्री सुबोध हंसदा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी रेलों में सवारी गाड़ियों और डाक गाड़ियों के जनाने डिब्बों में पशु-बटन प्रणाली लागू कर दी गयी है ;

(ख) क्या संकट-काल में उसे काम में लाने की घटनाओं की सूचना मिली है; और

(ग) यदि हाँ, तो ऐसे कितने मामले हुए हैं ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री ( श्री शाहनवाज खां ) : (क) ६ रेलों में चुनी हुई १२ डाक गाड़ियों तथा एकसप्रेम गाड़ियों के जनाने डिब्बों में प्रयोग के तौर पर पशु-बटन लगाये गये हैं। शेष दो अर्थात् उत्तर-पूर्व सीमान्त तथा दक्षिण रेलवे में अभी यह प्रयोग नहीं किया गया क्योंकि नमैं यात्रा करने में अन्य रेलवे की अपेक्षा कम खतरा है ।

(ख) और (ग) गलती से पशु-बटन दबाने की कुछ घटनाएँ तो हुई हैं किन्तु संकट-काल में किसी महिला द्वारा उसका प्रयोग करने का कोई उदाहरण सामने नहीं आया है ।

## त्रिपुरा में पीने के पानी का अभाव

†१७१८. श्री दशरथ देव : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार का ध्यान त्रिपुरा में इस समय सर्वत्र व्याप्त पीने के पानी के अभाव की ओर दिलाया गया है ;

(ख) क्या यह सच है कि त्रिपुरा राज्य के अधिकांश नलकूप और कुएं इस समय काम नहीं कर रहे हैं ;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ;

(घ) त्रिपुरा के उन क्षेत्रों की, जिनमें पानी का अभाव है, पीने के पानी का सम्भरण करने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमन्त्री (डा० इ० स० राजू) : (क) जी, हां ।

(ख) जी, नहीं ।

(ग) भाग (ख) के उत्तर को देखते हुए उत्पन्न नहीं होता ।

(घ) स्थायी विकास कार्यक्रम के अन्तर्गत और कुएं बनाये जा रहे हैं ।

## अपर कृष्णा घाटी परियोजना

†१७१९. { श्री रा० गि० कुबे :  
श्री सं० ब० पाटिल :

क्या सिंघाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मैसूर राज्य के बीजापुर जिले में अपर कृष्णा घाटी परियोजना आरम्भ करने के लिये कितनी राशि का उखन्ध किया गया है ; और

(ख) अब तक क्या काम किया गया है ?

†सिंघाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मन्त्री (श्री अलगेशन) : (क) अपर कृष्णा परियोजना को तीसरी योजना में सम्मिलित करने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

## उड़ीसा में फालतू चावल की बिक्री

†१७२०. श्री मुहम्मद इलियास : क्या खाद्य तथा कृषि मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस वर्ष उड़ीसा में कुल कितना फालतू चावल है ;

(ख) इस फालतू चावल का बेचने के लिये उड़ीसा सरकार ने क्या व्यवस्था की ;

(ग) क्या उड़ीसा सरकार ने इस विषय में केन्द्रीय सरकार से सलाह ली है ; और

(घ) उड़ीसा के फालतू चावल का प्रश्न तय करने के लिये अभी हाल में हुई पूर्वी क्षेत्रीय बैठक ने क्या निश्चय किया है ?

†खाद्य मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री प्र० म० बामस) : (क) अनुमान है कि फालतू चावल ३ से ४ लाख टन के बीच होगा ।

(ख) और (ग). सरकारी स्तर पर ऐसी कोई व्यवस्था करना जरूरी नहीं होगा। बहुतायत और कमी वाले क्षेत्रों के बीच यह समस्या सामान्य व्यापार से हल हो जायेगी। उड़ीसा का फालतू चावल निर्बाध रूप से पूर्वी चावल क्षेत्र में पश्चिम बंगाल को भेजा जा सकता है।

(घ) भारत सरकार का ऐसी किसी बैठक के बारे में जानकारी नहीं है। उड़ीसा सरकार से जानकारी मांगी गयी है जो प्राप्त होते ही समापन पर रख दी जायेगी।

### कुष्ठ रोगी

†१७२१. श्री मुहम्मद इलियास :  
श्री भगवत झा आजाद :

क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) सम्पूर्ण भारत में कुष्ठ के कुल कितने रोगी हैं ;
- (ख) उनमें से कितनों का इलाज हो रहा है; और
- (ग) कितने प्रतिशत रोगी अच्छे हो गये हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० व० स० राजू) : (क) हमारे देश में कुष्ठ रोगियों की संख्या का स्थूल अनुमान लगभग २० लाख है।

(ख) चूंकि अनेक स्वयंसेवी संस्थाएं/संघठन भी सम्पूर्ण देश में इस रोग का इलाज कर रहे हैं इसलिये ऐसी रोगियों की संख्या का, जिनका इलाज हो रहा है, ठीक ठीक अनुमान बताना सम्भव नहीं है। फिर भी, १९५४ से चालू की गयी कुष्ठ रोग नियंत्रण योजना के अधीन जिसके अन्तर्गत १३ राज्यों और २ संघीय राज्य क्षेत्रों के १,४३,१४,७३१ व्यक्ति समाविष्ट हैं, ३१ दिसम्बर, १९६१ तक बताये गये कुष्ठ रोगियों का कुल संख्या १३२,१६२ थी और उनमें से १,१७,२७२ रोगियों का इलाज राज्य सरकारों/प्रशासनों द्वारा चलाये जा रहे १३६ अध्ययन, शिक्षा और चिकित्सा केंद्रों/चिकित्सालयों में हो रहा है।

(ग) ७.७६ प्रतिशत मामलों में रोग दूर हो गया है। रोग अच्छे होने वाले या उनमें सुधार होने वाले मामलों की कुल प्रतिशत संख्या ३२.७६ है।

### बिलिंगडन अस्पताल, नयी दिल्ली

†१७२२. श्रीमती जयाबेन शाह : क्या स्वास्थ्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिलिंगडन अस्पताल, नयी दिल्ली, के कम वेतन पाने वाले कर्मचारियों में कमी का बमूला का जा रही है ;

(ख) क्या आने जाने वाले दर्शकों के लिये नियंत्रण कर्मचारियों को रख कर साज सामान की रक्षा के लिये सरकार ने कोई व्यवस्था की है ; और

(ग) यदि भाग (ख) का उत्तर नहीं हो, तो ऐसी कमी की कटौती के क्या कारण हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० व० स० राजू) : (क) साज सामान की हानि के लिये समय समय पर उन कर्मचारियों से बमूला की जाती है जो वाडों में काम करते हैं और साज सामान उठाते धरते हैं, क्योंकि वे उपाधीन आदि की हिकाजत के लिये वे ही जिम्मेदार होते हैं।

†मूल अंग्रेजी में

(३) जी हां।

(ग) प्रश्न पत्र नहीं होता।

### पोर्टेबल ट्रांजिस्टर रेडियो चेट

†१७२३. श्री जेधे : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने पोर्टेबल (वहतीय) ट्रांजिस्टरों रेडियो सेटों के लिये लाइसेंस दिये जा चुके हैं ;

(ख) जब लोग अपने साथ ट्रांजिस्टर लेकर चलते हैं तो उनके लाइसेंस जांचने के लिए कोई निरीक्षण शाखा है ;

(ग) यदि हां, तो १९६१-६२ से ३१ मार्च, १९६२ तक (राज्यवार) ऐसे कितने लोगों के पास पोर्टेबल ट्रांजिस्टर पकड़े गये जिनके पास लाइसेंस नहीं पाये गये ;

(घ) राज्यवार, उनके खिलाफ क्या कार्यवाही ब्यौरेसहित की गयी; और

(ङ) यदि भाग (ख), (ग) और (घ) के उत्तर नकारात्मक हों तो पोर्टेबल ट्रांजिस्टर रखने वालों के लाइसेंस जांचने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है और उनका ब्यौरा क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री ( श्री भगवती) : (क) जानकारी तुरन्त उपलब्ध नहीं है।

(ख) जी हां।

(ग) और (घ). जानकारी तुरन्त उपलब्ध नहीं है।

(ङ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### भारतीय कृषि अनुसंधान संस्था का कृषि अनुसन्धान संगठन

†१७२४. श्री इन्द्रजीत लाल मल्होत्रा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय कृषि अनुसन्धान संस्था, नयी दिल्ली, के कृषि अनुसन्धान संगठन में कोई परिवर्तन करने की कल्पना है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

### केन्द्रीय तार दफ्तर में अनुसूचित जातियों/आदिम जातियों के कर्मचारी

†१७२५. { श्री बूटा सिंह :  
श्री गुलशन :

क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बम्बई, मद्रास, कलकत्ता, आगरा और नई दिल्ली के केन्द्रीय तार दफ्तरों में प्रशासनिक अनुभागों में कुल कितने कर्मचारी हैं और अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कितने लिपिक कर्मचारी हैं ?

†मूल अंग्रेजी में

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री ( श्री भगवती ) : एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

### विवरण

केन्द्रीय तार दफ्तर का नाम	प्रशासनिक अनुभागों में नियुक्त कुल लिपिक कर्मचारी	प्रशासनिक अनुभागों में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के लिपिकों की संख्या
केन्द्रीय तार दफ्तर, बम्बई	१४७	७
केन्द्रीय तार दफ्तर, मद्रास	२६	२
केन्द्रीय तार दफ्तर, कलकत्ता	२१४	१०
केन्द्रीय तार दफ्तर, आगरा	३०	२
केन्द्रीय तार दफ्तर, नई दिल्ली	१५२	८
कुल	५७२	२९

### डाक तार विभाग में अनुसूचित जातियां/आदिम जातियां

†१७२६. { श्री बूटा सिंह :  
श्री गुलशन :-

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

(क) क्या यह सच है कि डाकतार विभाग में काम करने वाले अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति कर्मचारियों को स्थायी बनाने के लिये विशेष साम्प्रदायिक सूचियां रखी जाती हैं ;

(ख) क्या यह भी सच है कि चन्दा पोस्टल डिविजन (सेन्ट्रल सर्कल) के कुछ अनुसूचित जाति कर्मचारियों को जिन्होंने १९५६ में पुष्टीकरण (कन्फर्मेशन) परीक्षा पास कर ली थी, साम्प्रदायिक सूचियों के कारण जून, १९६१ के अन्त तक स्थायी नहीं बनाया गया था ;

(ग) यदि हां, तो चन्दा के डाकखानों के सुपरिन्टेन्डेन्ट ने किन कारणों से साम्प्रदायिक सूची को कार्यान्वित नहीं किया ; और

(घ) उपर्युक्त डिविजन में साम्प्रदायिक सूची कार्यान्वित करने के लिये क्या कदम उठाने का सरकार का विचार है ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री ( श्री भगवती ) (क) जी हां ।

(ख) जी हां । अनुसूचित जाति का केवल एक लिपिक को जिसने १९५६ में पुष्टीकरण परीक्षा पास कर ली थी, स्थायी नहीं बनाया गया था ।

†मूल अंग्रेजी में

(ग) और (घ). चन्दा पोस्टल डिविजन में लिपिकों को स्थायी घोषित करने के लिये एक विशेष सूची रखी जा रही है लेकिन वरिष्ठतम अनुसूचित जाति कर्मचारी को प्रशासनिक कारणों से स्थायी नहीं किया जा सका। इस मामले की और आगे जांच हो रही है।

### असैनिक संभरण और खाद्य विभाग के भूतपूर्व कर्मचारी

†१७२७. श्री प्रिय गुप्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या असैनिक संभरण और खाद्य विभाग के उन प्रान्तीय सरकारी कर्मचारियों को जिन्हें उत्तर पूर्व रेलवे में नौकरी पर रख लिया गया है, प्रान्तीय सरकार के अधीन उन की सेवाओं का लाभ नहीं दिया गया है जैसाकि रेलवे मंत्रालय के अधीन रखे गये प्रान्तीय सरकार के दूसरे कर्मचारियों को दिया गया है ;

(ख) यदि नहीं, तो उस के क्या कारण हैं और यह कब किया जायेगा ; और

(ग) प्रान्तीय सरकार के असैनिक संभरण और खाद्य विभाग के कितने ऐसे कर्मचारियों को उत्तर पूर्व रेलवे में रख लिया गया है और किन किन पदों पर ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) और (ख). देश में राशनिंग समाप्त कर दिये जाने पर विभिन्न राज्य सरकारों के भूतपूर्व असैनिक संभरण और खाद्य विभागों के उन कर्मचारियों को जिन्हें रेलवे में नौकरी पर रख लिया गया था, नये आगन्तुकों के तौर पर माना गया है। उन के मामले पाकिस्तान से प्रान्तीय सरकारों के भूतपूर्व कर्मचारियों के जो देश के विभाजन के कारण विस्थापित किये गये थे, बराबर नहीं हैं।

(ग) ४३ ; ४२ लिपिक और १ ट्रेसर।

### इम्फाल के क्षय रोगी

†१७२८. श्री रिशांग किशिंग : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि इम्फाल में क्षय रोग अस्पतालों के क्षय रोगियों ने अप्रैल, १९६२ के दूसरे हफ्ते में हड़ताल कर दी थी ;

(ख) कितने रोगियों को गिरफ्तार किया गया और जेलों में भेजा गया ; और

(ग) हड़ताल का व्यौरा क्या है और उन की मांगें किस प्रकार पूरी की गयी हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग). ६ रोगी जिन का इलाज ६ महीने से २ साल तक की अवधि के लिए अस्पताल में हुआ था, १७ अप्रैल, १९६२ को मेडिकल अफिसर इन्चार्ज द्वारा रिहा कर दिये गये थे क्योंकि अस्पताल में और अधिक इलाज जरूरी नहीं समझा गया था। इन रोगियों ने अस्पताल छोड़ने से इन्कार कर दिया था और दूसरे रोगियों से आग्रह किया कि वे भोजन और इन्जेक्शन न लें। उन्होंने अस्पताल के भार सांघक मेडिकल अफिसर, उस के कम्पाउन्डर और अन्य कर्मचारियों को डराया धमकाया। उन्होंने कम्पाउन्डर को अस्पताल के इलाके में घुसने से रोक दिया। मेडिकल अफिसर ने हस्तक्षेप करने का प्रयत्न किया लेकिन उसे उन्होंने चेटावनी दी। दो वरिष्ठ डाक्टरों द्वारा मनाये जाने पर भी उन रोगियों पर कोई असर नहीं पड़ा। चिकित्सा तथा स्वास्थ्य सेवा निदेशक दौरे पर

होने के कारण निदेशालय के भारसाधक सॉन ने इस मामले की सूचना पुलिस को दी। आखिर में पुलिस को ६ भूतपूर्व रोगियों को गिरफ्तार करना पड़ा और २१ अप्रैल, १९६२ को वे जेल भेज दिये गये लेकिन २६ अप्रैल, १९६२ को वे जमानत पर रिहा कर दिये गये। उन के खिलाफ मामलों की जांच पड़ताल हो रही है। चिकित्सा तथा स्वास्थ्य सेवा निदेशक २३ अप्रैल, १९६२ को दौरे से लौटने के बाद अस्पताल आये और उन्होंने ने रोगियों से विस्तृत पूछताछ की। रोगियों की कोई खास शिकायत नहीं थी सिवा इस के कि वे उदारता से दवाओं की सप्लाई चाहते थे। अस्पताल के रोगियों ने रिहा किये गये रोगियों की कार्यवाही पर खेद व्यक्त किया। रिहा किये गये रोगियों ने भी २७ अप्रैल, १९६२ को स्थानीय समाचारपत्र "नगासी" के माध्यम से जिस में उन्होंने अपनी रिहाई और इलाज के लिये प्रार्थना भी की थी, इस घटना के लिये खेद प्रकट किया। इन छे: व्यक्तियों ने ४ मई, १९६२ को मुख्य आयुक्त को भी इसी आशय का एक पत्र लिखा था जिस में उन्होंने अपना दोष मान लिया था और उन के खिलाफ दर्ज मामले वापस किये जाने के लिये प्रार्थना की थी। उन्होंने ने यह भी प्रार्थना की थी कि क्षयरोग के अस्पताल में बाहरी रोगियों के तौर पर उन का इलाज चालू रखा जाये। ज्ञात हुआ है कि मनीपुर प्रशासन इस मामले पर अभी विचार कर रहा है।

### उत्तर प्रदेश में बागबानी का विकास

†१७२६. श्री कृ० चं पन्त : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश के पहाड़ी जिलों में बागबानी के विकास के लिए अनुदान और ऋण के रूप में सालाना कितनी कितनी रकम दी गयी ; और

(ख) उत्तर प्रदेश के प्रत्येक जिले में इस प्रयोजन के लिये तीसरी योजना की अवधि में कितना अनुदान और ऋण दिया जाने वाला है ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) उत्तर प्रदेश के पहाड़ी जिलों में बागबानी के विकास के लिए अनुदान और ऋण के रूप में सालाना निम्न-लिखित रकमें दी गयीं :—

जिला	वर्ष	अनुदान	ऋण	जोड़
		रुपये	रुपये	रुपये
अल्मोड़ा	१९५७-५८		१,००,०००	१,००,०००
	१९५८-५९	..	२५,०००	२५,०००
	१९५९-६०	५५,०००	..	५५,०००
	१९६०-६१	१०,०००	७५,०००	८५,०००
नैनीताल	१९५७-५८		१,००,०००	१,००,०००
	१९५८-५९	..	२५,०००	२५,०००
	१९५९-६०	२०,०००	..	२०,०००
	१९६०-६१	१०,०००	७५,०००	८५,०००

†मूल अंग्रेजी में

जिला	वर्ष	अनुदान	ऋण	जोड़
		रुपये	रुपये	रुपये
पौरी-गढ़वाल	१९५७-५८	..	१,००,०००	१,००,०००
	१९५८-५९	..	..	..
	१९५९-६०	३५,०००	..	३५,०००
	१९६०-६१	१०,०००	१६,६००	२६,६००
टेहरी-गढ़वाल	१९५७-५८	..	१,१२,०००	१,१२,०००
	१९५८-५९	..	२५,०००	२५,०००
	१९५९-६०	२०,०००	..	२०,०००
	१९६०-६१	१०,०००	१५,०००	२५,०००
	जोड़	१,७०,०००	६,६८,६००	८,३८,६००

(ख) तीसरी योजना के दौरान उत्तर प्रदेश के पहाड़ी जिलों के अतिरिक्त दूसरे जिलों के लिए ऋण के तौर पर कुल १ लाख रुपये की रकम की व्यवस्था की गयी है जो इस प्रकार है :—

वर्ष	ऋण रुपये
१९६१-६२	..
१९६२-६३	१०,०००
१९६३-६४	१०,०००
१९६४-६५	४०,०००
१९६५-६६	४०,०००
कुल	१,००,०००

मैदानी इलाके में ४९ जिले हैं जिनके लिए १ लाख रुपये की उपर्युक्त रकम की व्यवस्था की गयी है। राज्य का कृषि विभाग हजार हजार रुपये की लागत की दो नर्सरियां स्थापित कर के प्रत्येक जिले के लिए २,००० रुपये की रकम खर्च करने वाला है। इस प्रकार इस प्रयोजन के लिए ९८,००० रुपये की रकम खर्च की जायेगी और बाकी २,००० रुपये की रकम विविध तथा आकस्मिक खर्च के लिए इस्तेमाल की जायेगी।

पहाड़ी जिलों के लिए तीसरी योजना के दौरान प्रत्येक जिले के लिए रकमें अभी निर्धारित नहीं की गयी हैं।

### रामपुर से काठगोदाम तक बड़ी (ब्राड गेज) लाइन

†१७३०. श्री कृ० चं० पन्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रामपुर से काठगोदाम तक, बरास्ता रुद्रपुर और लालकुआ, एक बड़ी (ब्राड गेज) लाइन तयार करने के उद्देश्य से कोई सर्वेक्षण किया गया था; और

(ख) यदि हां, तो क्या यह लाइन तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में तैयार की जायगी ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) रुद्रपुर होते हुए रामपुर से हल्दवानी तक (५७.०१ मील) एक ब्राड गेज लाइन के लिए प्रारम्भिक इंजीनियरिंग और यातायात सर्वेक्षण १९५६-५७ में किये गये थे।

(ख) यह योजना तीसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि के दौरान नयी लाइनों के निर्माण सम्बन्धी कार्यक्रम में शामिल नहीं है। वित्तीय साधन सीमित मात्रा में उपलब्ध होने के कारण, निकट भविष्य में इस लाइन के निर्माण पर विचार करने की कोई संभावना नहीं है।

### बालीगंज स्टेशन पर अस्वच्छता की हालत

†१७३१. डा० रानेन सेन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पूर्व रेलवे पर बालीगंज (कलकत्ता) में अस्वच्छता सम्बन्धी हालत का पता है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार वहां समुचित स्वच्छता की हालत बनाये रखने के लिये समुचित कार्रवाई करेगी ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) बालीगंज स्टेशन पर कोई अस्वच्छता की हालत नहीं।

(ख) उन्नत (क) के उत्तर की दृष्टि से सवाल पैदा नहीं होता।

### बारीपाड़ा और कटक के बीच तार संचार सम्पर्क

†१७३२. श्री महेश्वर नायक : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि बालासोर में पर्यटन कार्यालय स्थापित किये जाने से लेकर, बारीपाड़ा, बेट नोटी और रायरंगपुर तक और वहां से इस बीच के स्थान के रास्ते तार द्वारा संदेशों के भेजने में बहुत विलम्ब हो जाता है;

(ख) बारीपाड़ा और कटक तथा बारीपाड़ा और कलकत्ता के बीच जो तार-संचार सम्पर्क विद्यमान था, वह किन बातों के कारण हटा दिया गया है; और

(ग) क्या इस प्रकार हुई सार्वजनिक असुविधा के कारण, सरकार पुरानी व्यवस्था को पुनः कायम करने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती) : (क) जी नहीं।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) बारीपाड़ा और कटक के बीच सीधा सर्कट बहुत लम्बा था और उसके लिये तांबे के तारों के कंडक्टर की आवश्यकता थी। तांबे की तारों की चोरी के कारण, इस के स्थान पर लोहे की तारें लगानी पड़ीं और प्रविधिक कारणों से लम्बे सर्कट को बालासोर में काटना पड़ा। कलकत्ता और बारीपाड़ा के बीच सीधा सम्पर्क नहीं था।

(ग) पुनर्व्यवस्था के पश्चात् इस सेवा में सुधार हो गया है। पुरानी व्यवस्था को पुनः कायम करने का काम इस समय करने का विचार नहीं है।

### करांजिया में सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय

†१७३३. श्री महेश्वर नायक : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्राधिकारियों को पता है कि करांजिया के सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय में बारीपाड़ा स्थित जिला मुख्यालय के साथ सीधा टेलीफोन और तार सम्पर्क की कोई व्यवस्था नहीं की गई है, जिस के परिणामस्वरूप सभी तारें और ट्रंक कालें, क्योझर, कटक और बालासोर के रास्ते बारीपाड़ा तथा मयूरभंज जिले के अन्दर अन्य किसी स्थान तक, एक एक लम्बे सर्कट वाले अन्तर्जिला मार्ग के द्वारा भेजना पड़ता है; और

(ख) यदि हां, तो करांजिया तथा बारीपाड़ा के बीच तथा करांजिया और जिला के अन्दर अन्य स्थानों के बीच सीधे सम्पर्क की व्यवस्था करके सेवा को अधिक कुशल बनाने के लिये क्या कार्रवाई करने का विचार किया गया है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती): (क) जी हां।

(ख) करांजिया और बारीपाड़ा तथा मार्ग के अन्य स्थानों के बीच सीधा सम्पर्क जून १९६२ के अन्त तक तैयार हो जाने की आशा की जाती है।

### वेस्ट कोस्ट रोड पर पुल

{ श्री अ० क० गोपालन :

†१७३४. { श्री उमानाथ :

{ श्री पोद्देकट्ट :

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

(क) वेस्ट कोस्ट रोड (पश्चिम तट सड़क) पर नेत्रवती पुल कब तक पूरा हो जाने की संभावना है; और

(ख) १९६१-६२ में कितनी राशि खर्च हुई ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) मैसूर राज्य में नेत्रवती पुल १९६३ के अन्त तक पूरा हो जाने की संभावना है, जिस का निर्माण कार्य अक्टूबर, १९६० में आरम्भ हुआ था।

(ख) १२,७४,८६० रुपये।

†मूल अंग्रेजी में

## वेस्ट कोस्ट रोड पर पुल

†१७३५. { श्री अ० क० गोपालन  
श्री उमानाथ :  
श्री पोट्टेकट्टु :

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

(क) क्या केरल सरकार ने पश्चिम तट सड़क के विभिन्न पुलों के लिये कोई प्राक्कलन भेजा है;

(ख) प्रत्येक पुल के लिये कितनी राशि निर्धारित की गई है ; और

(ग) पुलों का निर्माण आरम्भ करने में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) से (ग). विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६७]

## दक्षिण रेलवे पर नल्लाचेरु पर फ्लैग स्टेशन

†१७३६. श्री रामकृष्ण रेड्डी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण रेलवे के पाराल-धर्म वरम् सैक्शन पर नल्लाचेरु में फ्लैग स्टेशन खोलने का काम क्यों रोका हुआ है, जब कि वहां एक वर्ष से अधिक समय से 'हाल्ट' स्टेशन खुला हुआ है; और

(ख) क्या सरकार शीघ्र ही वहां 'हाल्ट' के स्थान पर 'फ्लैग' स्टेशन बनाने में शीघ्रता करेगी ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) और (ख). ४-२-६१ को ठेकेदार द्वारा संवालिज गाड़ी हकने का स्टेशन नल्लाचेरु पूर्व में खोला गया था। इसे 'हाल्ट' स्टेशन के तौर पर कायम रखने या इस को फ्लैग स्टेशन में बदलने के सवाल पर तभी विचार किया जा सकता है, जब कुछ वर्षों के लिये इसे हाल्ट स्टेशन के तौर पर चलने के परिणाम मालूम हो जायेंगे ।

## जापानी ढंग की खेती के अन्तर्गत भूमि

†१७३७. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६१-६२ में जापानी ढंग की खेती के अन्दर कुल कितनी भूमि लाई गई ; और

(ख) इस प्रकार की खेती के कारण खाद्यान्न की उपज में कितनी वृद्धि हुई ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख). अपेक्षित सूचना १९६१-६२ के कृषि वर्ष के अन्त अर्थात्, जून १९६२ के अन्त के पश्चात् ही राज्यों से प्राप्त होगी और उन से प्राप्त होते ही सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

## हरियाना से गायों की खरीद

†१७३८. श्री युद्धवीर सिंह चौधरी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार के आदेश पर कोई संस्था अथवा व्यक्ति पंजाब राज्य के हरियाना क्षेत्र से गायें खरीदने के लिये विशेष रूप से अधिकृत किया गया है;

(ख) यदि हां, तो इन गायों का दूध के अतिरिक्त और किन कार्यों के लिये इस्तेमाल होता है; और

(ग) इस सम्बन्ध में केन्द्र सरकार की क्या नीति है ?

**खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ०म०थासम) :** (क) भारत सरकार ने अन्य राज्यों में इस्तेमाल के लिये हरियाणा प्रदेश से गायें खरीदने के लिये किसी संस्था या व्यक्ति को अधिकृत नहीं किया है। फिर भी, भारत से हरियाणा या अन्य नसल के ढोरों के निर्यात के लिये किसी विदेशी सरकार से कोई प्रार्थना प्राप्त होती है तो इस का क्रय करने का अधिकार राष्ट्रीय पशुधन समिति को दिया जाता है जो कि खाद्य और कृषि मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अन्तर्गत एक रजिस्टर्ड सोसायटी है।

(ख) विभिन्न राज्य सरकारों के प्रतिनिधियों के द्वारा हरियाणा प्रदेश से क्रय किये गये ढोर प्रजनन कार्य के लिये उपयोग किये जाते हैं। केवल इस काम के लिये विदेशों को ढोरों के निर्यात की भी इजाजत दी जाती है। गौर-सरकारी संस्थाओं के द्वारा क्रय की गई गायों से प्रजनन के साथ साथ दूध संभरण का कार्य लिया जाता है।

(ग) केन्द्रीय गोसंवर्धन परिषद् ने समस्त प्रजनन क्षेत्रों में, जिस में हरियाणा प्रदेश और बड़े शहर शामिल हैं, अधिक उत्पादन वाले ढोरों की सुरक्षा के तौर तरीके सुझाने के लिये एक विशेष समिति स्थापित की है। इस समिति की रिपोर्ट की प्रतीक्षा है।

#### काल्पी के समीप यमुना नदी के ऊपर रेलवे पुल

†१७३६. श्री राम सेवक : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय सरकार राज्य सरकार के सहयोग से सड़क यातायात के लिये काल्पी के समीप यमुना नदी के ऊपर रेलवे पुल का विस्तार करने जा रही है ;

(ख) यदि हां, तो इस के निर्माण में कितनी राशि खर्च होगी तथा केन्द्र और राज्य का अंश कितना कितना होगा; और

(ग) इस के पूर्ण होने में कितना समय लगेगा ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग). परिवहन मंत्रालय (सड़क कक्ष) ने झांसी-कानपुर सैक्शन पर काल्पी के स्थान पर यमुना नदी के ऊपर एक मिला जुला सड़क एवं रेल पुल बनाने का प्रस्ताव स्वीकार कर लिया है, जब निकट भविष्य में वर्तमान कमजोर गर्डरों को बदला गया है।

मध्य रेलवे प्रशासन को कहा गया है कि वह गर्डरों के डिजाइन तैयार करे और कुल लागत तथा सड़क प्राधिकार का अंश निकाले। इतनी जल्दी यह बताना संभव नहीं है कि यह कब पूरा हो जायेगा।

काम तीसरी पंचवर्षीय योजना अवधि में आरम्भ किया जायेगा।

#### रेलवे में पदाधिकारियों की नियुक्तियां

१७४०. श्री राम सेवक : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत वर्ष विभिन्न भारतीय रेलों में श्रेणी १, २ और ३ में कुल कितने व्यक्तियों की नियुक्तियां की गयीं ;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) उपरोक्त नियुक्तियों में विभिन्न श्रेणी में परिगणित जाति (हरिजनों) की संख्या कितनी थी तथा कितनों को विभागीय तरक्की मिली थी;

(ग) क्या उपरोक्त नौकरियों में हरिजनों के १८ प्रतिशत अंश की पूर्ति के लिये कोई विशेष चुनाव कराने का प्रस्ताव है; और

(घ) यदि हां, तो कब तक ?

**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) :** (क) १९६१ में भर्ती —

श्रेणी १	१४१
श्रेणी २	इस श्रेणी में सीधी भर्ती नहीं की जाती।
श्रेणी ३	५३००

(ख) उपरोक्त नियुक्तियों में अनूसूचित जाति के व्यक्तियों की संख्या इस प्रकार है :—

श्रेणी १	१३
श्रेणी २	१०८५

**अनूसूचित जाति के व्यक्तियों की संख्या जिन्हें तरक्की दी गयी**

श्रेणी २	२७
श्रेणी ३	१०२२

(ग) और (घ). सामान्यतः भर्ती रेल सेवा आयोग के माध्यम से की जाती है। जहां रेल सेवा आयोग अनूसूचित जाति के व्यक्तियों का कोटा पूरा नहीं कर पाते, वहां जनरल मैनेजर उन के लिये विशेष सैलैक्शन करते हैं। तरक्की देने के सम्बन्ध में भी अनूसूचित जातियों के लिये, जहां कहीं जरूरी होता है, विशेष सैलैक्शन किये जाते हैं। अधिकतर मामलों में अनूसूचित जातियों का कोटा १२½ प्रतिशत है, १८ प्रतिशत नहीं।

**राष्ट्रीय सहकारी खेती सलाहकार बोर्ड की सिफारिशों की कार्यान्विति**

†१७४१. { श्री रा० बहम्रा :  
श्रीमती मैमूना सुल्तान : }

क्या सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) विभिन्न राज्यों में खेती योग्य सरकारी भूमि पर भूमिहीन लोगों तथा सीमान्त भूमिधारियों के अन्दर सहकारी खेती आरम्भ करने के लिये राष्ट्रीय सहकारी खेती सलाहकार बोर्ड की सिफारिशें कहां तक कार्यान्वित की गई हैं;

(ख) ऐसे फार्मों को किस प्रकार की केन्द्रीय सहायता मिल सकने की आशा है;

(ग) क्या सहकारी खेती के लिये उपलब्ध होने वाली खेती योग्य सरकारी भूमि का सही अनुमान लगाने के लिये कोई प्रयत्न किया गया है; और

(घ) यदि हां, तो क्या एक राज्यवार-विवरण सभा पटल पर रखा जायेगा ?

†सामुदायिक विकास, पंचायती राज और सहकार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री श्या० न० मिश्र) :  
(क) राष्ट्रीय सहकारी खेती सलाहकार बोर्ड की सिफारिशों के अनूपात में, राज्य सरकारों ने खेती योग्य सरकारी भूमि पर २४१ सहकारी सांझी खेती संस्थायें आयोजित की हैं। इन में से ३४ संस्थायें अग्रिम परियोजना क्षेत्रों में और २०७ अग्रिम परियोजना क्षेत्रों से बाहर हैं।

(ख) तीसरी योजना के अन्दर सहकारी खेती संस्थाओं को केन्द्र और राज्यों द्वारा की गई सहायता को दर्शाने वाला एक विवरण अनुबन्ध संख्या १ में दिया गया है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६८]

(ग) और (घ). भारत सरकार द्वारा नियुक्त की गई एक समिति ने २५० एकड़ या अधिक भूमि के खंडों में उपलब्ध सरकारी भूमियों का अनुमान लगाया है, जिसे साफ करने के पश्चात् खेती की जा सकती है। उपलब्ध सूचना अनुबन्ध संख्या २ में दी गई है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६९]

सहकारी खेती के लिये कितनी भूमि उपलब्ध है, इस का कोई पृथक् अनुमान नहीं लगाया गया। तथापि यह बता दिया जाय कि सरकार की नीति यह है कि ऐसी भूमि को सहकारी खेती संस्थाओं को प्राथमिकता के आधार पर आवंटित किया जायेगा।

#### डोरनाकल और खम्मम स्टेशनों को फिर से बनाना

†१७४२. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या १९६१-६२ के लिये निर्धारित पूरी राशि डोरनाकल और खम्मम तथा खम्मन और विजयवाडा के बीच दोहरी लाइनों बिछाने के लिये कामों पर खर्च की गई है ;

(ख) क्या खम्मन और डोरनाकल स्टेशनों को १९६२-६३ में फिर से नया बनाना जाएगा ; और

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

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) डोरनाकल और विजयवाडा के बीच के अनुभाग को तीन अनुभागों में उप-विभक्त किया गया है और इन कामों पर १९६१-६२ में व्यवस्था तथा अनुमानित व्यय नीचे दिया जाता है :

अनुभाग	१९६१-६२ के लिये अन्तिम अनुदान	१९६१-६२ में व्यय
डोरनाकल से खम्मम तक	२० लाख रुपये	१५.७६ लाख रुपये
खम्मम से थेरुपलायम	—	—
थेरुपलायम से विजयवाडा तक	४६.७८ लाख रुपये	५३.५३ लाख रुपये

(ख) १९६२-६३ में केवल खम्मम स्टेशन को फिर से नया बनायेगा।

(ग) खम्मम की स्टेशन की इमारत का ८०००० रुपये की अनुमानित लागत पर विस्तार करने का विचार है। वहां जिन सुविधाओं की व्यवस्था की जाएगी उनका ब्योरा तैयार किया जा रहा है।

†मूल अंग्रेजी में

### काजीपेट और बेलनपल्ली के बीच दोहरी लाइन

†१७४३. श्री इ० मधुसूदन राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६१-६२ में काजीपेट और बेलनपल्ली के बीच दोहरी लाइन बनाने के संबंध में काम की कितनी प्रगति हुई है ;

(ख) इस समय इन दो स्टेशनों के बीच किन स्टेशनों को लिया जा रहा है ; और

(ग) १९६२-६३ में पूरा किये जाने वाल काम का ब्योरा क्या है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) काजीपेट और बेलनपल्ली अनुभाग पर पोडुमपेट और राघवपुरम के बीच (६ मील) और हसनपरती रोड तथा काजीपेट के बीच (७.७५ मील) टुकड़ों की दोहरी लाइन बनाने का काम १९६२-६३ के बजट में शामिल किया गया है। सर्वेक्षण कार्य आरंभ कर दिया गया है और चल रहा है।

(ख) पोडुमपेट, रामामुडम, राघवपुरम, हसनपरती रोड और काजीपेट।

(ग) अन्तिम स्थान सर्वेक्षण और मिट्टी डालने तथा पुलों का लगभग ३५ प्रतिशत काम १९६२-६३ में पूरा हो जाने की आशा की जाती है।

### कन्नानूर हवाई अड्डा

†१७४४. श्री पोट्टेकाट्ट : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत के वायु मानचित्र पर कन्नौर को लाने के लिये कन्नानूर (केरल) में पुराने हवाई अड्डे की मरम्मत और उन्नति करने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्योरा क्या है ?

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

(ख) सवाल पैदा नहीं होता।

### शोरानूर-निलंबूर रेलवे लाइन का वाइनाड तक विस्तार

†१७४५. श्री पोट्टेकाट्ट : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को, केरल और मैसूर राज्यों के मालनद क्षेत्रों को खोलने तथा मालनाद क्षेत्रों से कोचीन बन्दरगाह तक एक छोटा मार्ग बनाने की दृष्टि से शोरानूरनिलंबूर रेलवे लाइन का वाइनाड तक विस्तार करने के संबंध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ; और

(ख) यदि हां, तो उन पर क्या कार्रवाई सरकार द्वारा की गई है ;

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

(ख) प्रस्ताव तीसरी पंच वर्षीय योजना के लिये नई लाइनों के निर्माण संबंधी रेलवे कार्यक्रम में शामिल नहीं है।

†मुल अंग्रेजी में

### बेलमपल्ली और काजीपेट के बीच दुहरी लाइन बिछाना

†१७४६. श्री ईश्वर रेड्डी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(ख) इस परियोजना की अनुमानित लागत क्या है ; और

(ग) इस के कब पूर्ण होन की संभावना है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) कोई राशि खर्च नहीं की गई क्योंकि काम का प्राक्कलन अभी तक मंजूर नहीं किया गया । सर्वेक्षण कार्य प्रगति पर है ।

(ख) केवल पेड्डुमपेत और राघवपुरम के बीच ( ६ मील ) और हसनपरती रोड तथा काजीपेट ( ७.७५ मील ), केवल बेलमपल्ली और काजीपेट अनुभाग पर, पटरी को दोहरा करने का काम दोनों भागों के लिये क्रमशः ६२ लाख पये और ८१.६० लाख रुपये की अनुमानित लागत पर १९६२-६३ के बजट में शामिल किया गया है ।

(ग) १९६४ के अन्त तक ।

### आंध्र प्रदेश में ग्रामीण विद्युतीकरण

†१७४७. श्री ईश्वर रेड्डी : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आंध्र प्रदेश सरकार को केन्द्रीय ऋण सहायता योजना में से ग्रामीण विद्युतीकरण के लिये कितनी राशि आवंटित की गई है ;

(ख) १९६१-६२ और १९६२-६३ के लिये राज्य सरकार ने यदि कोई प्रस्ताव पेश किये हैं तो उनके ब्योरे क्या हैं ; और

(ग) अब तक कितनी सहायता की गई है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) तीसरी योजना अवधि के लिये ६४५.०० लाख रुपये ।

(ख) और (ग). राज्य सरकार ने १९६१-६२ के लिये ११७ लाख रुपये की केन्द्रीय ऋण सहायता मांगी थी क्योंकि यह प्रार्थना वित्तीय वर्ष १९६१-६२ की समाप्ति के पश्चात् प्राप्त हुई थी उस वर्ष के अन्दर राज्य सरकार को कोई ऋण मंजूर नहीं किया जा सका । अभी तक १९६२-६३ में ऋण सहायता के लिये राज्य सरकार से कोई प्रस्थापना प्राप्त नहीं हुई ।

### आंध्र प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम

†१७४८. श्री ईश्वर रेड्डी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अब तक रेलवे द्वारा आंध्र प्रदेश सड़क परिवहन निगम में कितना रुपया लगाया गया है ;

(ख) क्या निगम को ऋण देने का कोई प्रस्थापना सरकार के विचाराधीन है ; और

(ग) क्या सरकार को यह पता है कि घनाभाव के कारण तीसरी पंचवर्षीय योजना में आंध्र प्रदेश के अन्य जिलों में सड़क परिवहन सेवाओं का राष्ट्रीयकरण का प्रस्ताव रुका पड़ा है ;

†मूल अंग्रेजी में

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) १२६.५४ लाख रुपये ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) ऐसी किसी कठिनाई की सूचना राज्य सरकार द्वारा भारत सरकार को नहीं दी गई ।

### नागपुर-कलकत्ता राजमार्ग

†१७४६. श्री बालकृष्ण वासनिक : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि यातायात के लिये वर्षा ऋतु में नागपुर-कलकत्ता राजमार्ग पर नागपुर और भंडारा के बीच गुजरना बहुत कठिन होता है, क्योंकि सड़क के दोनों ओर गहरा कीचड़ होता है; और

(ख) यदि हां, तो क्या निकट भविष्य में सड़क को चौड़ा करन या सड़क के दोनों ओर से कीचड़ को हटाने की कोई योजना है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राजबहादुर): (क) जी हां । सड़क की ढलानों की काली मिट्टी वर्षा ऋतु में कठिनाई पैदाक रती है ।

(ख) सड़क की ढलानों की उन्नति की प्रस्थापना विचाराधोन है ।

### रेलवे द्वारा भंडारा नगर को मिलाना

†१७५०. श्री बालकृष्ण वासनिक : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भंडारा नगर को रेलवे लाइन (दक्षिण पूर्व रेलवे) के द्वारा मिलाने की सरकार की कोई योजना है ; और

(ख) यदि हां, तो लाइन बिछाने का काम पूरा करने में कितना समय लगेगा; और

(ग) इस पर कितनी लागत आएगी ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां): (क) ११.८ मील ब्राडगेज साईडिंग भंडार रोड स्टेशन से प्रतिरक्षा विभाग की एक फैक्टरी की सेवा के लिये बनाई जा रही है । साईडिंग का पंक्ति-बंधन भंडारा नगर के पास से गुजरेगा ।

(ख) साईडिंग के निर्माण में लगभग ३ वर्ष लगने की संभावना है ।

(ग) काम की लागत लगभग १२१ लाख रुपये है जिसमें रेलवे का भाग लगभग ३४ लाख रुपये है और शेष राशि प्रतिरक्षा मंत्रालय देगा ।

### गन्ना उत्पादकों को हुई हानि

†१७५१. श्री जेधे : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गन्ना उत्पादकों को बहुत बाद में, चीनी (उत्पादन व विनियमन) नियमों १९६२ के नियम ३ के अन्तर्गत प्रत्येक चीनी फैक्टरी का उत्पादन अभ्यंश निर्धारित करने के सूत्र की भारत सरकार द्वारा घोषणा किये जाने के कारण बहुत हानि उठानी पड़ी ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) क्या भारत सरकार १९६२-६३ में मौसम के बारे में तुरन्त अपनी नीति की घोषणा करने का विचार कर रही है ताकि गन्ना उत्पादकों को फिर नुकसान न उठाना पड़े ।

†**खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) :** (क) जी नहीं ।

(ख) १९६२-६३ संबंधी नीति विचाराधीन है और शीघ्र ही इस की घोषणा कर दी जायेगी ?

### वनस्पति तेलों का जमाया जाना

१७५२. श्री प्रकाशवीर शास्त्री : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि वनस्पति तेलों को घी का रूप दे दिये जाने से असली घी में मिलावट का क्रम बहुत अधिक बढ़ गया है;

(ख) क्या यह भी सच है कि वनस्पति तेलों को जमाने की रासायनिक प्रक्रिया के कारण यह तेल स्वास्थ्य के लिये और विशेष कर हृदय के लिये अधिक हानिकर बन जाता है;

(ग) यदि हां, तो क्या वनस्पति तेलों को जमाने की प्रक्रिया पर प्रतिबन्ध लगाने के सम्बन्ध में सरकार को कोई सुझाव दिये गये हैं; और

(घ) क्या यह भी सच है कि १९४७-४८ में बम्बई सरकार ने कुछ समय के लिये इस प्रकार का प्रतिबन्ध लगाया भी था ?

**स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) :** (क) वनस्पति तेलों को घी का रूप दे दिये जाने से असली घी में मिलावट का क्रम बहुत अधिक बढ़ गया है, इस बारे में विश्वस्त आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं ।

(ख) जमाये हुए वनस्पति तेलों का उपभोग स्वास्थ्य के लिए और विशेषकर हृदय के लिए हानिकर है; इसका निश्चित प्रमाण नहीं है ।

(ग) १९६१ में वनस्पति तेलों को जमाने की प्रक्रिया पर प्रतिबन्ध लगाने के बारे में संसद् में दो विधेयकों पर बहस हुई । श्री झुलन सिन्हा के विधेयक पर लोक सभा में २४ मार्च, १९६१ और ७ अप्रैल, १९६१ को बहस हुई किन्तु इस पर विचार करना सदन ने अन्ततः अस्वीकार कर दिया । श्री जुगल किशोर के विधेयक पर राज्य सभा में १० मार्च, १९६१ और १८ अगस्त, १९६१ को बहस हुई किन्तु अन्ततः सदस्य महोदय ने उसे वापस ले लिया । राज्य सभा में पेश करने के लिए श्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा हाल ही में एक ऐसे विधेयक का नोटिस दिया गया है ।

(घ) अपेक्षित सूचना राज्य सरकार से मांगी गई है और उपलब्ध होने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

### चिकित्सा सम्बन्धी शिक्षा

†१७५३. श्री दलजीत सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दूसरी पंच वर्षीय योजना में वर्ष वार, चिकित्सा सम्बन्धी शिक्षा के लिये छात्रवृत्ति पर कितने विद्यार्थी विदेश भेजे गये;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) उनमें कितने अनुसूचित जाति के विद्यार्थी हैं; और

(ग) उनमें कितने विद्यार्थी पंजाब के हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) से (ग). सूचना एकत्रित की जा रही है और यथासमय सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

#### पंजाब को अल्पकालीन ऋण

†१७५४. श्री दलजीत सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष १९६०-६१ और १९६१-६२ में पंजाब सरकार को खेती का उत्पादन बढ़ाने के लिये कोई अल्पकालीन ऋण दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो ऋण का स्वरूप और धनराशि क्या है ?

†खाद्यमंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जी, हां ।

(ख) वर्ष १९६०-६१ और १९६१-६२ में खाद्यान्न फसलों के उत्पादन में वृद्धि करने के लिये उर्वरक और बीज खरीदने और वितरित करने के लिये पंजाब सरकार को केन्द्रीय सरकार द्वारा क्रमशः १०३.२६ लाख रुपये और २२४.७८८ लाख रुपये के अल्पकालीन ऋण मंजूर किये गये हैं। ये ऋण लेने की तारीख से १८ महीनों के भीतर चुकाये जाने हैं और १८ महीने की कुल अवधि के लिये या कम अवधि के लिये जब तक राज्य सरकार द्वारा ऋण रखा जाता है, ३ १/८ प्रतिशत प्रति वर्ष ब्याज लिया जायेगा ।

#### अमीनदीवी द्वीप समूह

†१७५५. श्री नल्लाकोया : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अब लक्कदीव, मिनिकाय और अमीनदीवी द्वीपसमूह को नियमित चिकित्सा सेवा से डाक्टर भेजना सरकार के लिये संभव है; और

(ख) यदि नहीं, तो क्या इस मामले में अच्छे समन्वय के लिये द्वीपसमूह में एक वरिष्ठ डाक्टर नियुक्त करने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) क्योंकि प्रस्तावित केन्द्रीय स्वास्थ्य सेवा को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है, उस सेवा में से लक्कदीव, मिनिकाय और अमीनदीवी द्वीपसमूह को डाक्टर भेजने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ख) लक्कदीव, मिनिकाय और अमीनदीवी द्वीपसमूह के प्रशासक ने एक वरिष्ठ डाक्टर का पद बनाने के लिये भारत सरकार को एक प्रस्थापना भेजी है । प्रस्थापना विचाराधीन है ।

#### लक्कदीव और अमीनदीवी द्वीपसमूह में बेतार प्रणाली

†१७५६. श्री नल्लाकोया : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस तथ्य का पता है कि लक्कदीव और अमीनदीवी द्वीपसमूह में अभी तक बेतार प्रणाली स्थापित नहीं की गयी है;

†मूल अंग्रेजी में

- (ख) यदि हां, तो ऐसे सभी द्वीपसमूहों में यह प्रणाली लागू करने में क्या विलम्ब है;  
 (ग) क्या सरकार को इस कारण द्वीपसमूह में रहने वालों को होने वाली कठिनाई का पता है; और  
 (घ) सभी द्वीपसमूहों में इस प्रणाली को शीघ्र लागू करने के लिये वे क्या कार्यवाही करेंगे ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री भगवती): (क) लक्कदीव और अमीन-दीवी द्वीपसमूह में बसे हुए १० द्वीपसमूह में से ५ द्वीपसमूह में बेतार केन्द्र स्थापित कर दिये गये हैं। और द्वीपसमूह में बेतार केन्द्र बनाये जा रहे हैं और वर्ष १९६२ के अन्त तक तीन और केन्द्र खुल जायेंगे।

(ख) इन द्वीपसमूहों के लिये संचारण सुविधायें गृह-मंत्रालय द्वारा स्वीकृत प्रत्याभूति शर्त के अधीन दी जा रही है।

(ग) जी, हां।

(घ) इस वर्ष के अन्त तक दस द्वीपसमूहों में से ६ का मुख्य द्वीप से बेतार सम्बन्ध हो जायेगा।

### आंध्र प्रदेश में छोटे पत्तन

†१७५८. श्री द० ब० राजू : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आंध्र प्रदेश के काकिनाडा, विशाखापटनम पत्तन और पूर्व तट के अन्य छोटे पत्तनों को सुधारने के लिये सरकार ने हाल में ही कोई उपाय किये हैं; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या ब्योरा है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) और (ख). आंध्र प्रदेश में पत्तनों के सुधार के लिये तृतीय पंचवर्षीय योजना में निम्नलिखित योजनायें शामिल की गयी हैं :—

पत्तन	कार्य का नाम	तृतीय योजना में किया गया उपबन्ध
		रुपये
१. काकिनाडा	(१) अनाज और उर्वरक के लिये भार उठाने के लिये विकास . . . . .	३,००,०००
	(२) समुद्र तल को लहरों से कटने से बचाने के लिये बनी लकड़ी की नाटी का विस्तार	८,००,०००
	(३) नये १२ इंच कटर सेक्शन ड्रेजर का अर्जन	१०,००,०००
	(४) नौवहन सम्बन्धी सहायता :	
	(क) इफ्लैशिंग ब्वायस ५०,००० रु० की दर से . . . . .	१,७५,०००

†मूल अंग्रेजी में

पत्तन	कार्य का नाम	तृतीय योजना में किया गया उपबन्ध
		रुपये
	(ख) गोदावरी प्वाइंट में राडार रिफ्लेक्टर २५,००० रुपये	
	(५) लौह-अयस्क के लिये ३ आर० सी० सी० 'टी' जत्तियों का निर्माण	१,२५,०००
	(६) मछली-एवं-अयस्क गोदी के रूप में इस्तेमाल के लिये गोदी क्षेत्र का अर्जन	१,००,०००
मसूलीपटनम	(१) पत्तन के स्थान से मिलाने के लिये बर्किघम नहर पर नये पुल का निर्माण—१,००,००० रुपये	
	(२) पत्थर की दीवार बनाना और किनारों की रक्षा का कार्य—२,००,००० रुपये	५,००,०००
	(३) ३/४ घन फुट ग्रैब ड्रेजर डम्ब की व्यवस्था— २,००,००० रुपये	
विशाखापटनम	(१) चार अतिरिक्त बर्थ का निर्माण	२,५०,००,०००
	(२) दो अयस्क-बर्थों पर भरण संयंत्र की स्थापना	३,००,००,०००

### चंडीगढ़ नंगल बांध राजपथ

- †१७५६. श्री बलजीत सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
- (क) क्या यह सच है कि चंडीगढ़-नंगल बांध राजपथ को पठानकोट को मिलाने के लिये मुकेरियान तक बढ़ाया जा रहा है;
- (ख) यदि हां, तो निर्माण-कार्य कब तक पूरा हो जायेगा; और
- (ग) यदि भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो, तो इसके क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौबहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) से (ग)- होशियारपुर के रास्ते चंडीगढ़-नंगल सड़क को मुकेरियान-पठानकोट राष्ट्रीय राजपथ से मिलाने के लिये एक सड़क बनीकृहुई है। उपरोक्त सड़क राज्यीय राजपथ है और यदि इसके विकास की आवश्यकता हुई, तो यह राज्य सरकार की जिम्मेदारी है। इस बारे में भारत सरकार का कोई प्रस्ताव नहीं है।

### आलू का उत्पादन

- †१७६०. श्री विश्राम प्रसाद : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :
- (क) वर्ष १९६०-६१ और १९६१-६२ में देश में आलू का कितना उत्पादन हुआ;
- (ख) खराब मौसम और बे-मौसम के समय में गैर-वैज्ञानिक रूप से रक्षण के कारण वहां कितना आलू खराब हुआ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ग) बेमौसम के समय में आलू के रक्षण के लिये सरकार क्या कदम उठायेगी ?

†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) वर्ष, १९६०-६१ में २७,००,००० मीट्रिक टन। वर्ष १९६१-६२ के आंकड़े अभी उपलब्ध नहीं हैं।

(ख) मोटे तौर पर प्राक्कलन के अनुसार वर्ष १९६०-६१ के कुल उत्पादन का १६ प्रतिशत।

(ग) (१) अच्छी तरह रक्षण के तरीके निकाले जा रहे हैं।

(२) तृतीय योजना में आलू की भंडार समस्या की जांच के लिये योजना मंजूर की गई है। योजना का उद्देश्य आलू के शीतागार सम्बन्धी अनुसन्धान करना है ताकि आलू के संरक्षण के इस पहलू के बारी में तकनीकी जानकारी उपलब्ध हो सके।

### लुहरी के निकट सतलुज नदी पर पुल

१७६१. श्री हेमराज : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सतलुज नदी पर लुहरी के निकट पुल बनाने पर हिमाचल प्रदेश सरकार ने १९६२-६३ में कुछ धन राशि खर्च करने का निश्चय किया है;

(ख) यदि हां, तो कितनी और इस पुल पर कितना रुपया खर्च होगा ;

(ग) क्या इस पुल पर मोटरें चल सकेंगी; और

(घ) इस पुल के तैयार होने में कितना समय लगेगा ?

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

(ख) इस निर्माण कार्य पर २,३४,७०० रुपये के कुल अनुमानित व्यय में से चालू वित्तीय वर्ष में एक लाख रुपये खर्च होने का अनुमान है।

(ग) जी हां। यह पुल इण्डियन रोड कांग्रेस के क्लास 'ए' लोडिंग के योग्य बनाया जा रहा है।

(घ) १९६३-६४ तक इस पुल के तैयार होने की संभावना है।

### सतलुज नदी पर बरो के स्थान पर पुल

१७६२. श्री हेम राज : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिमाचल प्रदेश सरकार ने १९६२-६३ में सतलुज नदी पर बरो के स्थान पर पुल बनाने का निश्चय किया है;

(ख) यदि हां, तो उस पर कितनी धन राशि खर्च की जायेगी और इस पुल की तैयारी कुल कितना अनुमित व्यय होगा ;

(ग) क्या इस पुल पर मोटरें चल सकेंगी ; और

(घ) यह कब तक बनकर तैयार हो जायेगा ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) से (घ). रामपुर के निकट बारो में पहले से ही पैदल व खच्चरों के यातायात के लिये एक झूला पुल बना हुआ है। यहां पर मोटर गाड़ियों के यातायात के योग्य पुल बनाने का इस समय कोई प्रस्ताव नहीं है।

### कांगड़ा घाटी रेलवे

†१७६३. श्री हेम राज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को जनता से कांगड़ा घाटी रेलवे (उत्तर रेलवे) की, जावनवाला शहर से गुलेर के बीच के घनी आबादी वाले क्षेत्र से हो कर नई लाइन बिछाने के लिये कोई अभ्यावेदन मिला है ;

(ख) क्या इस का सर्वेक्षण पूरा हो गया है;

(ग) इस भाग में कितने नये पुल बनाये जायेंगे; और

(घ) क्या इन पुलों को जनता की सुविधा के लिये रेल-एवं-सड़क पुलों में बदला जायेगा ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, हां। पोंग बांध के निर्माण से जल-मग्न भूमि के क्षेत्र के सम्बन्ध में।

(ख) जी नहीं।

(ग) और (घ). सर्वेक्षण-कार्य पूरा होने पर ही इस का पता लगेगा।

### पूर्वी उत्तर प्रदेश में क्षय रोग रुजालय

†१७६४. श्री जं० ब० सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वी उत्तर प्रदेश में क्षय रोगियों के लिये रुजालय खोलने की तृतीय पंचवर्षीय योजना में कोई योजना है; और

(ख) यदि हां, तो यह किस स्थान पर खोला जायेगा ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० स० राजू) : (क) और (ख). इस समय कोई नया रुजालय खोलने की कोई योजना नहीं है परन्तु तृतीय योजना में गोरखपुर में बढ़ी हुई तपेदिक के रोगियों के पृथक्करण के लिये ६० बिस्तरों वाले नये अस्पताल के अतिरिक्त गोरखपुर में और वाराणसी में तपेदिक के रोगियों के लिये १०० बिस्तरों वाले दो नये अस्पताल बन रहे हैं।

### मऊ जंक्शन पर रेलवे पुल

†१७६५. श्री जं० ब० सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तृतीय पंचवर्षीय योजना काल में आजमगढ़ जिले में मऊ जंक्शन के रेलवे प्लेटफार्म के दोनों ओर कासिग पर ऊपरी पुल बनाने का एक प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो पुल कब बनाया जायेगा ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

†मूल अंग्रेजी में

### जयपुर डिवीजन से कांगड़ा घाटी रेलवे के स्टेशनों के लिये लदान

†१७६६. श्री का० रा० गुप्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ३१ दिसम्बर, १९६० को समाप्त होने वाले वर्ष के बाद से नमक और सीमेंट को छोड़ कर पश्चिम रेलवे के जयपुर डिवीजन से कांगड़ा घाटी रेलवे (छोटी लाइन) पर स्टेशनों को रेलवे लदान बिल्कुल बन्द है ;

(ख) यदि हां, तो उस के क्या कारण हैं और उस को पुनः खोलने में कितना समय लगेगा ;

(ग) क्या यह सच है कि कांगड़ा घाटी लाइन पर चल-स्कन्ध अधिकांश इस्तेमाल हो जाता है और इस को कोई नया चल-स्कन्ध नहीं दिया गया है ; और

(घ) यदि हां, तो इस के प्रमुख कारण क्या हैं ?

रेलवे मंत्रालय में उप मंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). कांगड़ा घाटी छोटी लाइन शाखा पर कुल १० माल-डिब्बे प्रति दिन की सीमित क्षमता है। विभिन्न रेलवे से अत्यावश्यक वस्तुयें शीघ्र उठाने के लिये, विभिन्न रेलवे पर, १० माल डिब्बों की क्षमता को बराबर बराबर बांट दिया जाता है। ऐसी अत्यावश्यक वस्तुओं, जैसे कोयला, सीमेंट, नमक, उर्बरक, खाद्यान्न, लोहा और इस्पात, मशीनें आदि, के परिवहन के लिये अभ्यंश (कोटा) दिये गये हैं। जहां तक पश्चिम रेलवे का सम्बन्ध है, नमक और सीमेंट के परिवहन के लिये २ माल डिब्बे प्रति दिन दिये गये हैं।

उन वस्तुओं के लिये, जिन के लिये कोई विशिष्ट अभ्यंश निर्धारित नहीं किया गया है, यथावश्यक बकाया माल उठाने के लिये तदर्थ सहायता दी जाती है। यद्यपि छोटी लाइन सेक्शन पर क्षमता सीमित है, पश्चिम रेलवे पर स्टेशनों से पठानकोट तक, जहां पठानकोट के आसपास छोटी लाइन के स्थानों को सड़क से माल ले जाया जा सकता है, माल के परिवहन में सामान्यतः कोई कठिनाई नहीं है।

(ग) और (घ). कांगड़ा घाटी सेक्शन पर इस्तेमाल हो रहे चल-स्कन्ध में कुछ प्रतिशत पुराने हैं परन्तु वह इस्तेमाल के योग्य हैं।

यथावश्यक पुराने स्कन्ध को बदलने और अतिरिक्त स्कन्ध के आवंटन के लिये चल-स्कन्ध कार्यक्रम में व्यवस्था की जा रही है।

चल-स्कन्ध को केवल अवधि के आधार पर ही नहीं बल्कि उस की हालत के आधार पर हटाया जाता है।

### रेलवे में पश्चिम बंगाल के खाद्य तथा संभरण विभाग के कर्मचारी

†१५६७. डा० रानेन सेन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिम बंगाल सरकार के खाद्य तथा संभरण विभाग के बहुत से भूत-पूर्व कर्मचारी रेलवे में नियोजित हैं ;

(ख) यदि हां, तो क्या यह सच है कि इस समय वे जो वेतन ले रहे हैं, वह उस वेतन से कम है जो वे उस समय ले रहे थे जब वे पश्चिम बंगाल सरकार के अधीन काम कर रहे थे ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ग) यदि हां, तो उस के क्या कारण हैं ?

**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) :** (क) से (ग). जानकारी एकत्र की जा रही है और यथा समय सभा पटल पर रखदी जावेगी ।

### बिहार में कोयले के संभरण में कमी

१७६८. श्री क० ना० तिवारी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तरी बिहार में ईंटें पकाने तथा उद्योग धंधों के लिये कम कोयला दिया गया है, यदि हां, तो उस के क्या कारण हैं;

(ख) सरकार ब्राड गेज रेलवे लाइन को समस्तीपुर से बगहा तक कब तक बढ़ायेगी ; और

(ग) क्या बगहा से भैंसा लोटन तक रेलवे लाइन ले जाने की योजना के सम्बन्ध में कोई प्रगति हुई है ?

**रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) :** (क) उपभोक्ताओं को जो कोयला दिया जाता है, उस का नियंत्रण कोयला नियंत्रक द्वारा किया जाता है । कोयला नियंत्रक के यहां से कोयला ढोने का जो मासिक कार्यक्रम जारी किया जाता है, रेलों उसी के अनुसार कोयला ढोने की व्यवस्था करती हैं । १९६१ में कुल मिला कर बिहार को अधिक कोयला दिया गया, अर्थात् १९६० में २,३२,३७६ माल-डिब्बों की तुलना में १९६१ में २,६३,००१ माल-डिब्बे दिये गये ।

(ख) तीसरी पंचवर्षीय आयोजना में नयी लाइनें बनाने के लिये रेलवे ने जो कार्यक्रम बनाया है उस में यह प्रस्ताव शामिल नहीं है ।

(ग) बगहा से भैंसालोटन तक मीटर लाइन बनाने और उसे सिसवा बाजार तक बढ़ाने के सम्बन्ध में यातायात और अभिदर्शन इंजीनियरिंग सर्वेक्षण की मंजूरी ११-४-१९६२ को दी गयी थी । इन सर्वेक्षणों का खर्च बिहार सरकार देगी । सर्वेक्षण रिपोर्टें जब मिल जायेंगी और रेलवे बोर्ड जब उन की जांच कर लेगा, उस के बाद ही रेलवे लाइन के निर्माण के सम्बन्ध में कोई निर्णय किया जा सकता है ।

### पश्चिमी कोसी और राजपुर नहर

१७६९. श्री क० ना० तिवारी : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बतान की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार राज्य में पश्चिमी कोसी और राजपुर नहर योजनाओं के प्रशासनिक एस्टीमेट की स्वीकृति दे दी गई है ; और

(ख) यदि हां, तो कब और यदि नहीं, तो विलम्ब का कारण क्या है ?

**सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन) :** (क) जी, हां ।

(ख) ३०-११-१९६१ को ।

†मूल अंग्रेजी में

### उत्तर प्रदेश में पड़ा हुआ गन्ना

१७७०. श्री सरजू पाण्डेय : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर प्रदेश में बहुत सा गन्ना पड़ा हुआ है जो इस साल चीनी मिलों ने नहीं खरीदा है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या किया है ?

खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). जी नहीं । उत्तर प्रदेश में जो फैक्ट्रियां बन्द हैं व सब अपने क्षेत्रों में उपलब्ध गन्ना पेरने के बाद ही बन्द हुई हैं । दूसरी फैक्ट्रियां जिनके पास गन्ना उपलब्ध है अभी भी काम कर रही हैं ।

### डालीगंज स्टेशन पर पुल

१७७१. श्री सू० ला० वर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर रेलवे के डालीगंज स्टेशन का टिकट-घर प्लेटफार्म पर स्थित है जहां पहुंचने के लिये यात्रियों को रेलवे लाइन पार करके जाना पड़ता है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि स्टेशन के दोनों ओर बस्ती है जिससे इधर-उधर जाने के लिये लोगों को रेलवे लाइन पार करनी पड़ती है ;

(ग) यदि हां, तो क्या डालीगंज स्टेशन पर पुल बनाने का प्रश्न सरकार के विचाराधीन है ; और

(घ) पुल कब तक बन जाने की आशा है ?

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) डालीगंज स्टेशन का टिकट घर द्वीप प्लेटफार्म (island platform) पर है, लेकिन वहां पहुंचने के लिए यात्रियों को रेलवे लाइन पार नहीं करनी पड़ती क्योंकि स्टेशन पर एक सुरंग मार्ग (sub-way) बना हुआ है जिससे होकर स्टेशन के दोनों ओर और द्वीप प्लेटफार्म पर भी आने जाने का रास्ता है ।

(ख) जो लोग स्टेशन के दोनों ओर रहते हैं, उन्हें एक ओर से दूसरी ओर आने-जाने के लिए रेलवे लाइन पार नहीं करनी पड़ती क्योंकि वे सुरंग मार्ग से आ-जा सकते हैं ।

(ग) जी नहीं ।

(घ) सवाल नहीं उठता ।

### भाखड़ा से राजस्थान को बिजली का संभरण

†१७७२. श्री का० रा० गुप्त : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भाखड़ा नंगल परियोजना से पंजाब के जिलों के साथ वाले क्षेत्रों से राजस्थान के अलवर जिले के क्षेत्रों को बिजली का संभरण करने की योजना मंजूर कर ली गई है और वह चालू हो गयी है ;

(ख) क्या इसका केवल एक छोटा भाग लागू किया गया है और बाकी स्थगित कर दिया गया है ;

†मूल अंग्रेजी में

- (ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ;
- (घ) कार्य कब पुनः आरम्भ किया जायेगा और यह कितने समय में पूरा हो जायेगा ;
- (ङ) योजना कितने मार्ग पर लागू होगी ;
- (च) यह रास्ता सम्बन्धित राज्य की सीमा से नापा जायेगा या सब-स्टेशन के स्थान से, जहाँ से बिजली का संभरण किया जायेगा ;
- (छ) यह योजना अलवर जिले के विभिन्न तहसीलों के कितने क्षेत्र पर लागू होगी ; और
- (ज) क्या इन क्षेत्रों के और विस्तार की कोई संभावना है ?

**†सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अलगेशन) :** (क) से (ख). भाखड़ा नंगल परियोजना से पंजाब के साथ वाले क्षेत्रों से राजस्थान के अलवर जिले के क्षेत्रों को बिजली के संभरण की एक योजना राजस्थान सरकार ने बनायी है। योजना का एक भाग मंजूर कर दिया गया है और वह लागू हो गया है। योजना के बाकी भाग का क्रियान्वयन निधि की उपलब्धता पर निर्भर है।

- (ङ) ३५ मील ।
- (च) सब-स्टेशन के स्थान से, जहाँ से बिजली का संभरण किया जायगा ।
- (छ) तिजारा और कोट कासिम ।
- (ज) जी, हां । यह भावी विकास कार्यक्रम और निधि की उपलब्धता पर निर्भर है ।

#### महाराष्ट्र और गुजरात में प्याज की पैदावार

**†७७७३. श्री जसवंत मेहता :** क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि मूल्य गिर जाने के कारण महाराष्ट्र और गुजरात में पैदा हुई प्याज की बड़ी मात्रा न बिकी ;
- (ख) यदि हां, तो कितनी प्याज न बिकी ;
- (ग) प्याज के परिरक्षण के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है ; और
- (घ) क्या लंका जैसे देश को प्याज भेजने के लिए रेलवे वेंगन उपलब्ध करने और मूल्य में सहायता देने का सरकार का विचार है ?

**†खाद्य तथा कृषि मंत्रालय में राज्य-मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :** (क) और (ख). महाराष्ट्र और गुजरात सरकारों से जानकारी मांगी गई है। भारत सरकार को इस मामले में कोई वर्तमान जानकारी नहीं है।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(घ) मूल्य-सहायता देने का प्रश्न पैदा नहीं होता। वेंगनों की उपलब्धि पंजीयन की प्राथमिकता के अनुसार और समय समय पर वस्तु विशेष के लिए निर्धारित कोटा के अनुसार होती है। प्याज बिगड़ने वाली वस्तु है इसलिए प्राथमिक यातायात अनुसूची की

†मूल अंग्रेजी में

प्राथमिकता श्रेणी 'घ' में आती है और साधारणतया इसके लिए व्यापार की मांग बिना किसी कठिनाई के पूरी की जाती है। हां अधिक प्राथमिकता के यातायात का ध्यान रखा जाता है।

### शारीरिक चिकित्सा यूनिट

†१७७४. श्री रवीन्द्र वर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में राज्यवार सरकारी अस्पतालों में आजकल कितने शारीरिक चिकित्सा यूनिट कार्य कर रहे हैं;

(ख) वर्ष १९६२ के पहले चार महीनों में इन केन्द्रों में कितने रोगियों की चिकित्सा की गई; और

(घ) क्या देश में शारीरिक चिकित्सा की आवश्यकता की पूर्ति के लिए शारीरिक चिकित्सा के प्रशिक्षण के लिए सरकार का विचार एक अखिल भारतीय शारीरिक चिकित्सा स्कूल खोलने का है ?

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० द० स० राजू) : (क) से (ग). जानकारी एकत्रित की जा रही है और यथासमय पटल पर रख दी जायेगी।

(घ) सरकार पहले ही अखिल भारतीय शारीरिक चिकित्सा तथा पुनः स्वास्थ्य, संस्था बम्बई स्थापित कर चुकी है जो अन्य बातों के साथ शारीरिक चिकित्सा का प्रशिक्षण भी दे देती है।

### केरल में मत्स्यपालन अनुसंधान परियोजना

†१७७५. श्री रवीन्द्र शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने हाल में भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् को मत्स्यपालन अनुसन्धान परियोजना में स्थापित करने की कोई योजनायें दी हैं;

(ख) यदि हां, तो ये क्या प्रस्ताव है और उन पर कितना व्यय होगा ;

(ग) क्या भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् की मत्स्यपालन समिति ने जिसकी बैठक मई के पहले सप्ताह में दिल्ली में हुई थी, इन योजनाओं पर विचार किया है ; और

(घ) यदि हां, तो भारतीय कृषि अनुसन्धान परिषद् की मत्स्यपालन समिति ने इस बारे में क्या निश्चय किया ?

†खाद्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) हां, तीन योजनायें।

(ख) प्रस्तावों के विषय निम्न हैं :—

(१) नरक्कल में 'मुले' मछली के साथ नदी की खाड़ी वाली मछली (एस्चुराइन) का गहन पालन;

(२) वेम्पनाद और कयाल के जीण क्लेम (मछली) क्षेत्र का सुधार; और

(३) धान के खेतों में सिप्राइनस कार्पिग्रों के साथ पलेमन फार्मिंग की अर्थ-व्यवस्था/ आशा है कि इन पर २,७५,००० रु० वर्तमान प्रस्तावों के अनुसार व्यय होंगे।

(ग) हां।

†मूल अंग्रेजी में

(घ) समिति ने कुछ टेक्निकल परिवर्तनों के साथ योजनाओं के स्वीकार किय जाने की सिफ सफारिश की है ।

### गंगा-ब्रह्मपुत्र आयोग

†१७७६. श्री प्र० चं० बरुआ : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गंगा-ब्रह्मपुत्र आयोग ने दिबरूगढ़ को ब्रह्मपुत्र से होने वाले मिट्टी के तेज कटाव से बचाने के लिए तख्तों का पुश्ता बनाने की सिफारिश की है ;

(ख) यदि हां, तो योजना पर कितना व्यय होगा ; और

(ग) सिफारिशों को लागू करने के लिए अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

†सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री अलगेशन) : (क) से (ग) गंगा-ब्रह्मपुत्र नदी आयोग ने सिफारिश की है कि नमूने के प्रयोग होने तक दिबरूगढ़ में विद्यमान पुश्तों की मरम्मत की जाय, सूराखदार पुश्तों में बीच के पुश्ते बनाकर बीच की जगह कम की जाये और जहां आवश्यक हो वहां विद्यमान रेत के बोरों का बांध मजबूत बनाया जाये । इस सिफारिश को लागू करने के लिए राज्य सरकार से अभी कोई योजना नहीं मिली है ।

### दिल्ली जल-संभरण

†१७७७. श्री बी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली के उन क्षेत्रों में जहां पानी का दबाव कम है पानी की उपलब्धि बढ़ाने के लिए दिल्ली नगरपालिका निगम ने दो नई परियोजनायें बनाई हैं ;

(ख) क्या इस मामले में कोई केन्द्रीय सहायता मांगी गई है ; और

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

†स्वास्थ्य मंत्रालय में उपमंत्री (डा० व० स० राजू) : (क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) और (ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

### मद्रास राज्य में नई रेलवे लाइनें

†१७७८. श्री इलयापेरुमाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पहिली और दूसरी पंचवर्षीय योजनाओं के अन्तर्गत अब तक मद्रास राज्य कितने मील लम्बी नई रेलवे लाइनें बनाई गई हैं ; और

(ख) तीसरी पंचवर्षीय योजनाकाल में कितने मील लम्बी लाइनें खोलने का विचार है ?

†रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) रेलवे लाइनों की लम्बाई की जानकारी राज्यवार नहीं अपितु रेलवे वार एकत्रित की जाती है । फिर भी, पहिली और दूसरी पंच-वर्षीय योजनाओं में दक्षिण रेलवे पर बनी नई लाइनों में ७३ मील लम्बी लाइनें मद्रास राज्य में हैं ।

†मूल अंग्रेजी में

(ख) दो नई रेलवे लाइनें, जो पूर्णतया या आंशिक रूप में मद्रास राज्य में हैं, तीसरी पंचवर्षीय योजना में रेलवे निर्माण प्रोग्राम में शामिल हैं ।

### मद्रास में राष्ट्रीय राजपथ

†१७७६. श्री इलयापेरुमाल : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मद्रास राज्य में दूसरी पंचवर्षीय योजना में राष्ट्रीय राजपथ योजना के अन्तर्गत कौन परियोजनायें हैं ;

(ख) इसके लिये कितना धन आवंटित किया गया था और कितना व्यय किया गया ;

(ग) गत वर्ष १९६१-६२ के अन्त तक इन परियोजनाओं में से कितनी परियोजनायें लागू की गईं ; और

(घ) उनमें से अभी कितनी अपूर्ण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) मद्रास की दूसरी पंचवर्षीय योजना में इक्कानवें राष्ट्रीय राजपथ कार्य सम्मिलित थे जिनमें चौवालीस कार्य पहिली योजना के थे। इन कार्यों का व्यौरा संलग्न विवरण में दिया है [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या १००]

(ख) १९७.६३ लाख रु० आवंटित किये गये थे जिनमें से १८२.६१ लाख रु० व्यय हुए ।

(ग) सत्तावन ।

(घ) अब भी तैंतीस कार्य हो रहे हैं। एक कार्य स्वीकृत नहीं हुआ था क्योंकि राज्य सरकार से विस्तृत प्राक्कलन प्राप्त नहीं हुआ था ।

### अविलम्बनीय लोक महत्व के विषयों की ओर ध्यान दिलाना

कुछ चीनियों का भारतीय राज्यक्षेत्र में कथित प्रवेश और उनके द्वारा जोगबानी नगर के फोटो लिये जाना

†श्री प्र० के० देव (कालाहांडी) : मैं नियम १६७ के अधीन प्रधान मंत्री का ध्यान कुछ चीनियों द्वारा भारतीय राज्य क्षेत्र में कथित प्रवेश और जोगबानी नगर के फोटो लेने की ओर आकर्षित करता हूँ तथा उनसे निवेदन करता हूँ कि वह इस बारे में एक वक्तव्य भी दें ।

†वैदेशिक काय मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) : स्थिति यह है कि छः चीनी राष्ट्रजन चमड़ा रंगने के लिये कारखाने की जगह देखने के लिये नेपाल के विराट नगर आये थे। दो राजनैतिक कार्यकर्ताओं का कहना है कि जब वे जोगबानी से विराट नगर जा रहे थे उन्होंने कुछ चीनियों को भारतीय राज्य क्षेत्र में फोटो लेते हुए देखा। जब रिकशाचालक से पूछा गया तो उसने कहा कि नेपाल में जोगबानी के निकट कुछ चीनी मौजूद थे किन्तु वे कोई फोटो आदि नहीं ले रहे थे। जोगबानी नगर के दो भाग हैं एक तो नेपाल में है तथा दूसरा भारत में ।

†श्री हेम बरुआ (गोहाटी) : नेपाली संसद् के भूतपूर्व सदस्य श्री उपाध्याय ने बताया है कि ये चीनी राष्ट्रान भारतान सीमा में थे और उन्होंने रेजवे स्टेशन का फोटो लिया तथा जोगबानी का भी जिया मेरा यह निवेदन है कि सरकार क्या उस रिक्शा चालक का बात पर विश्वास न कर क्यों न भूतपूर्व नेपाली संसद् सदस्य श्री उपाध्याय से तथ्यों का सत्यापन करे।

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : ये चीनी राष्ट्रान भारतीय सीमा में नहीं थे। वे तो नेपाली सीमा में थे अतः यह अतिक्रमण नहीं है।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य यह पूछना चाहते हैं कि क्या इस विषय में और भी पूछताछ की जायेगी या नहीं ?

†श्री कामत (होशंगाबाद) : क्या काठमांडू स्थित दूतावास से इसके बारे में पृष्ठित कर ली गई है। क्या यह मान्यता किया गया है कि भारत नेपाल के बीच जो सन्धि हुई थी उससे पहले चीनी नेपाल में कितने थे तथा उसके बाद कितने चीनी और आये। मेरा विचार है कि चीनी अधिक संख्या में आ गये हैं। इसलिये अतिक्रमण का डर बना हुआ है।

†अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न यहां नहीं है। हम तो केवल छः चीनी राष्ट्रानों के आने और उनके द्वारा फोटो लेने के प्रश्न पर विचार कर रहे हैं ?

†श्री कामत : क्या इस प्रकार के अतिक्रमण को ध्यान में रख कर भारत नेपाल की सीमा की सुरक्षा का आग्रह।

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : जी हां सुरक्षा की गई है। जहां तक इस घटना की बात है राधनैतिक कार्यकर्ताओं का कुछ कहना है और रिक्शाचालक का कहना कुछ और है। इससे अधिक और कुछ पता नहीं चला। हम इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि ये चीनी राष्ट्रान नेपाल राज्य क्षेत्र में थे।

### भारतीय दूतावास को गणराज्य दिवस मनाने के लिये चीन सरकार द्वारा सुविधाओं का न दिया जाना

†श्री हेम बरुआ : मैं नियम १८७ के अधीन प्रधान मन्त्री का ध्यान चीनी सरकार द्वारा पेकिंग स्थित भारतीय दूतावास को इस वर्ष गणराज्य दिवस मनाने के लिये सुविधाओं को न देने की ओर आकर्षित करता हूं और निवेदन करता हूं कि वह इस बारे में एक वक्तव्य भी दें।

†श्रीमती लक्ष्मी मेनन : अब तक यह प्रथा रही है कि पेकिंग स्थित हमारा दूतावास पेकिंग होटल के "गोल्डन हाल" में गणराज्य दिवस उत्सव मनाता रहा है। जब से हमारा दूतावास वहां स्थापित हुआ है तब से लगातार यही प्रथा चलती रही है। अब की बार जब २६ जनवरी १९६२ को यह समारोह मनाया जाने वाला था तो देखने में आया कि होटल के अधिकारियों का रवैया कुछ अच्छा नहीं था। ६ जनवरी १९६२ को दूतावास के अधिकारियों ने होटल प्राधिकारियों से मिलने की अनुमति मांगी लेकिन वह अनुमति ६ तारीख के वजाय ९ जनवरी को दी गई। भेंट के दौरान मे भारतीय अधिकारियों से कहा गया कि २० जनवरी को ही यह बताया जा सकता है कि उस दिन के लिये हाल मिल सकता है या नहीं। हमारे दूतावास को यह भी बताया गया कि दूसरा हाल 'भोजनालय' के लिये काम में लाया जा रहा है। इसलिये उसके मिलने का सवाल नहीं उठता। साथ ही यह भी कहा गया कि खाने

की वस्तुओं के लिये प्रति व्यक्ति २.५० येन लिया जायेगा जबकि पीछे केवल १.२५ येन ही लिया जाता रहा था। होटल प्राधिकारियों के इस रवैये को देखते हुए यह तय पाया कि इस वर्ष यह उत्सव दूतावास में ही मनाया जाये। हालांकि सेवकों का कठिनाई होगी। जब सब प्रबन्ध हो गया तो १७ जनवरी को पैकिंग होटल के प्राधिकारियों का टेलीफोन आया कि गणराज्य दिवस के लिये 'गोल्डन हाल' का प्रयोग किया जा सकता है। इस पर दूतावास ने उत्तर दिया कि आप के अस्पष्ट उत्तर को देखते हुए हम दूसरा प्रबन्ध कर लिया है अतः अब आपके होटल की आवश्यकता नहीं है। हमारे दूतावास को माइक्रोफोन आदि का प्रबन्ध करने में भी काफी कठिनाई हुई। राजनयिक कर्मचारी सेवा संघ से बार-बार अनुरोध करने पर उन कठिनाइयों को हल किया जा सका। गत वर्ष भी गणराज्य दिवस एवं टैगोर शताब्दी के समय इस प्रकार की कठिनाइयाँ दूतावास के सामने आई थीं। किन्तु वहाँ के राजदूत ने व्यक्तिगत हस्तक्षेप के आधार पर उनको दूर कर लिया था।

चीन एवं तिब्बत स्थित हमारे दूतावास पर अब भी बहुत से प्रतिबन्ध हैं। पैकिंग स्थित हमारे दूतावास के सदस्यों को पैकिंग से २० किलोमीटर से अधिक दूर जाने से पहिले चीनी सरकार की अनुमति लेनी पड़ता है। और प्रमुख कृषि केंद्रों, कम्प्यूनों, औद्योगिक संस्थापनों तथा अन्य नगर जाने की अनुमति नहीं दी जाती। स्थानीय कर्मचारियों को भर्ती करने में भी कठिनाइयाँ आती हैं। तिब्बत में यह कठिनाई और भी अधिक है। हमारे प्रतिनिधियों एवं कर्मचारियों की स्वतन्त्रता और उनके आवागमन पर बहुत प्रतिबन्ध लगा दिये गये हैं।

**श्री हेम बरुआ :** भारत स्थित चीनी दूतावास भारत के विरुद्ध काफी गलत प्रचार कर रहा है एवं जानें कि भारतीय दूतावास द्वारा गणराज्य दिवस मनाने के बारे में काफी कठिनाई उत्पन्न की है, इसको देखते हुए क्या भारत सरकार भी क्यों न बदले में चीनी दूतावास पर इस प्रकार का प्रतिबन्ध लगाये ?

**श्रीमती लक्ष्मी मेनन :** ऐसा रकनना हमारी नीति के विरुद्ध है। परन्तु १६ अगस्त १९६१ से कालिम्पोंग स्थित राजनयिक कर्मचारियों पर हमने कुछ प्रतिबन्ध लगाये हैं।

**श्री श० ना० चतुर्वेदी (फिरोजाबाद) :** जब सरकार वहाँ बदले में कोई कार्यवाही नहीं करना चाहती तो क्या न पैकिंग स्थित दूतावास बन्द कर दिया जाये क्योंकि वहाँ हमारे प्रतिनिधि एवं कर्मचारों बराबर मानहानि सह रहे हैं।

**श्रीमती लक्ष्मी मेनन :** यह एक ऐसा सुझाव है कि जिसको क्रियात्मक रूप दिया जा सकता है।

## सभा पटल पर रखे गये पत्र

### मोटर गाड़ी अधिनियम के अधीन अधिसूचना

**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) :** मैं मोटर गाड़ी अधिनियम १९३६ का धारा १३३ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिल्ली मोटर गाड़ी नियम, १९४० में कुछ और संशोधन करने वाली निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति पटल पर रखता हूँ :—

(एक) दिनांक १ जून, १९६१ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ १२/५७/६०—ट्रान्सपोर्ट ।

मूल अंग्रेजी में

(दो) दिनांक १८ जनवरी, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ १२/१८६/५६—ट्रान्सपोर्ट ।

[पुस्तकालय में रखी गई । देखिये संख्या एल. टी-१३३/६२ ।]

## अनुदानों की मांगें—जारी

### परिवहन तथा संचार मंत्रालय—जारी

†अध्यक्ष महोदय : अब परिवहन तथा संचार मंत्रालय की मांगों पर चर्चा और मतदान होगा ।

†श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह (राजनन्दागांव) : इस मंत्रालय के लिये जो अनुदान दी गई हैं वे अपर्याप्त हैं और दूसरे राज्यों की आवश्यकताओं पर कभी भी ध्यान नहीं दिया जाता इसके अलावा जो कार्य भी किया जाता है उसकी उचित देखभाल नहीं की जाती । और न उस पर कई नियंत्रण ही रखा जाता है । कभी कभी काम न करने पर अनुदान व्यपगत भी हो जाते हैं । यही कारण है कि मध्य प्रदेश की काफी हानि हो रही है । मध्य प्रदेश के लिये जो आवंटन किया गया है वह बहुत कम है । वहां सड़कों भी बहुत कम हैं ।

त्रिपुरा में पुल की बहुत कमी है । गोमती पर पुल बनाने की चर्चा पिछले चार साल से चल रही है लेकिन अभी तक इसके अन्दर भी मंत्रालय द्वारा स्वीकार नहीं किये गये हैं । आसाम त्रिपुरा सड़क भी अभी तक अधूरी है । यह उन चार सड़कों में से है जो इसे नेफा या मनीपुर से मिलाती है । अतः इस सड़क की सबसे अधिक प्राथमिकता दी जानी चाहिये । वहां अनेक पुल बनाये जाने चाहिये । सड़कों के निर्माण को सर्वाधिक प्राथमिकता दी जानी चाहिये । अधिक अच्छा तो यह होगा कि यह काम सेना को सौंप दिया जाये ।

पर्यटन विभाग का काम भी ठीक नहीं है । उसमें सुधार की आवश्यकता है । उसे पर्यटन के महत्व के विभिन्न स्तरों में संवर्धन में नये और अधिक अच्छे पैमाने पर निकालने चाहिये । पर्यटन विभाग के विगत संवर्धन आवंटन ठीक ढंग से नहीं किये जाते हैं । उदाहरण के लिये राजस्थान में सारा जोर उदयपुर पर दिया जा रहा है । पर्यटन के महत्व के समस्त स्तरों के लिये धन निर्धारित किया जाना चाहिये । सरकार को राजस्थान के विभिन्न नगरों में दारुओं आदि का गिराना बंद करना चाहिये । उन स्थानों को सुन्दर बनाना चाहिये । पर्यटन के लिये उन्हें और भी सुन्दर बनाना चाहिये ।

इन पर्यटकों के हरने के लिये जिन होटलों की व्यवस्था है उनकी दशा बहुत ही खराब है । वहां बटिया किस्म की कोकरी प्रयोग में लाई जाती है । इन होटलों में पश्चिमी ढंग से रहने की कोई व्यवस्था नहीं है । अतः पश्चिमी पर्यटकों को बड़ी कठिनाइयों एवं असुविधाओं का सामना करना पड़ता है । अतः इन होटलों में आधुनिक की सभी सुविधाओं का प्रवर्धन किया जाना चाहिये ।

इन पर्यटकों के लिये शिकार की व्यवस्था तो को जाती है लेकिन उनके साथ कोई शिकारी नहीं भेजा जाता । आवश्यकता इस बात की है इन पर्यटकों के साथ एक प्रशिक्षित शिकारी भेजा

जाये। हो सकता है कि इस दिशा में अच्छी बन्दूकों तथा आयातित कारतूसों की कमी के कारण ही यह विकृत है। ऐसी स्थिति में मेरा एक सुझाव है कि पर्यटक विभाग का दिल्ली में एक गेम्स वार्डन नियुक्त करना चाहिये। और जो विदेशी पर्यटक शिकार खेलना चाहते हैं वे पहले ही उसके पास लम्बा जमा करा दें। यह वार्डन ही उनके शिकार की व्यवस्था करे और विदेशी पर्यटकों को इस संबंध में पूरी पूरी सुविधा हो।

ट्रंक काल करने में काफ़ी विलम्ब का सामना करना पड़ता है। अतः इसमें सुधार किया जाना चाहिये यहाँ हालत तार व्यवस्था की है।

जहाँ तक हवाई सेवा की बात है नागपुर को कलकत्ता और बम्बई तथा दिल्ली और मद्रास के बीच दिन की सेवा में सम्मिलित किया जाना चाहिये। आशा है कि माननीय मंत्री महोदय इन बातों के बारे में ध्यान देंगे।

†श्री जयपाल सिंह (रांची पश्चिम) : विमानों को बदलने एवं उनकी संख्या में वृद्धि करने के बारे में मैं ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मेरा सुझाव यह है कि मंत्रालय की मंत्रणा समिति को विमान बदलने के लिये खोज के संबंध में पूर्ण सूचना दी जानी चाहिये थी। सरकार ने ७ "कैरावेल" "६ आर" विमान प्राप्त करने का निर्णय किया है जिनमें से चार तुरन्त प्राप्त किये जायेंगे।

यह भी बताया गया है कि इनको प्राप्त करने के बारे में विदेशी मुद्रा की कमी है। मेरा निवेदन यह है कि विमानों की गति बताने वाला तुलनात्मक विवरण दिया जाना चाहिये था।

नये विमान खरिदने से पहले हमें अच्छी तरह से देख लेना चाहिये कि हमारे लिये कौन सा विमान सब से अधिक उपयुक्त है और यह भी सोच लेना चाहिये कि आगे क्या होगा। इस सम्बन्ध में जानना चाहता हूँ कि हमारा वाइ हाउंट विमानों में क्या बुराई है और क्या आप के पास पर्याप्त विदेशी मुद्रा है? वाइ हाउंट विमान लोकप्रिय हैं, सुरक्षापूर्ण हैं और लाभ भी देते रहे हैं। और बड़ी संख्या में योमेल सकते हैं। कैरावेल विमान आंकड़ों को २ १/२ गुना अधिक महंगे पड़ेंगे। यदि हम इतना खर्च कर भी सकें, तो संसद को संतुष्ट करना चाहिये कि धन ठीक तरह से खर्च किया जा रहा है।

कहा गया है कि कैरावेल '६ आर' में ८० सीटें हैं किन्तु मैंने इसकी चौड़ाई का हिसाब लगा कर देखा है कि ये ६४ से अधिक नहीं हो सकतीं। इसके विरुद्ध बी० ए० सी० १११ में ६८ सीटें हैं। रफतार के बारे में कैरावेल की रफतार ४८५ मील प्रति घंटा बताई जाती है किन्तु बी० ए० सी० १११ की रफतार ५४० से ५४८ मील तक है। कैरावेल में प्रति यात्रा सामान रखने का स्थान भी वाइ हाउंट से कम है। अब संचालन व्यय को लीजिए। कैरावेल का प्रति विमान मील संचालन व्यय १२२ से १३८ तक है और यह १५६ तक जाता है। बी० ए० सी० १११ का १०० है इसी तरह बी० ए० सी० १११ का प्रति सीट मील व्यय १०० समझा जाये, तो कैरावेल का ११० से शुरू होकर ११४ और १२० से बढ़ कर १३४ तक पहुँच जाता है। ईंधन का खपत भी बी० ए० सी० १११ में कैरावेल के मुताबले में २२ प्रति शत कम है। इन सब आंकड़ों का देख कर हमें सामान्य रूप से एक चित्र खींचना चाहिये। इस लिये मैं चाहूँगा कि मंत्रालय आई० ए० सी० के निष्कर्षों की सावधानी से जांच करे।

प्रश्न यह है कि क्या हम अधिक वाइ हाउंट नहीं ले सकते। कैरावेल आपका १९६४ में मिलेंगे, तब तक ये दस वर्ष पुराने हो चुकें होंगे।

आई० ए० सी० के पास ४ प्रकार के विमान पहले ही हैं। अब हम कैरावेल लेकर पांचवां और बढ़ा रहे हैं, जिसका अर्थ यह है कि सामान्य खर्च और उपरिव्यय और भी बढ़ेगा। साथ ही कैरावेल हमारे पास केवल चार होंगे, कम संख्या का बजट से भी संतोषित रहेगी।

यदि हम वाइकाउंटों की संख्या बढ़ायें तो विमान निर्माताओं के साथ बड़ा अच्छा सौदा कर सकते हैं। जब हमें इन्हें बदलने लगे तो हम उन्हें लाभ पर बेच सकेंगे। वाइकिंग्स के बारे में समस्या अभी तक बनी हुई है कि उन्हें बेचा जाये।

यह अच्छा है कि हम आगुने के विमानों का उपयोग करें तथापि यह अपनी क्षमता के अनुरूप ही होना चाहिये।

तथापि यह दुःख का विषय है कि पटना हवाई अड्डे की व्यवस्था में कोई सुधार नहीं हुआ है। जब कि यह हवाई अड्डा अन्तर्राष्ट्रीय महत्व का है और नेपाल जाने का मुख्य मार्ग है अतः सरकार को चाहिये कि इस ओर ध्यान दें।

जैसा कि प्रतिवेदन में कहा गया है पर्यटन ने एक उद्योग का रूप धारण कर लिया है अतः उसे वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय के अधीन जाना चाहिये साथ ही मरा यह भी सुझाव है कि मद्यानेवध की नीति से भारत के पर्यटन उद्योग में बाधा पड़ रही है अतः इस प्रश्न पर पुनर्विचार किया जाये।

**परिवहन तथा संचार मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) :** इंडिया एयर लाइंस कारपोरेशन और एयर इंडिया के बारे में कांका चर्चा हुई है और सुझाव दिये गये हैं। आलोचना मुख्यतः यात्रियों को ले जाने की क्षमता के बारे में हुई है। इसमें सन्देह नहीं कि भारत में यात्रियों की संख्या में अप्रत्याशित वृद्धि हुई है अतः निगम इस मांग को पूरा नहीं कर सका है। यातायात को यह वृद्धि मुख्यतः वाइकाउंट विमानों के कारण ही हुई है।

निगम के पास यात्रियों को ले जाने की पूर्ण क्षमता न होने का कारण यह है कि निगम ने पिछले २, ३ वर्षों में केवल कुछ पुराने वाइ हाउंट विमान और ५ फोकर फ्रेंडशिप विमान प्राप्त किये हैं। ५ फोकर विमान १९६३ के आरम्भ तक और भी उपलब्ध हो जायेंगे। तथापि दुर्घटनाओं के कारण जिनमें यात्रियों की जानें तो नहीं गयी हैं, हमें अपने कुछ विमानों से हाथ धोना पड़ा है। शायद हम आगामी वर्षों में भी इस काम को पूरा न कर पायें तथापि निगम इस बात का पूरा प्रयत्न करेगा कि वह यात्रियों की मांग को पूरा कर सके।

इस बीच इंडियन एयर लाइंस कारपोरेशन ने केरेवल विमानों की खरीद का प्रस्ताव किया है मुझे दुःख है कि इस बात का उल्लेख मंत्रणा समिति में नहीं किया गया। कई विमानों के लागत संचालन व्यय इत्यादि की तुलनात्मक जांच के पश्चात् वे इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि केरेवल विमान सर्वोत्तम रहेंगे। निगम के इंजिनियरों में एक मनोवैज्ञानिक ग्रंथि यह है कि वे केवल परोक्षित विमान को ही पसन्द करते हैं। श्री जयपालसिंह ने अपने

टेक्नीकल ज्ञान के आधार पर यह बात कही है कि इन विमानों को खरीदने के स्थान पर जट विमानों के लिये चार या पांच वर्ष ठहरना अधिक उचित है। यद्यपि उन्होंने कहा है कि केरेवल विमान ६० यात्रियों की क्षमता रखता है तथापि मेरे विचार से उसमें ८० यात्री बैठ सकते हैं। तथापि अभी सरकार ने इस विषय में कोई निश्चय नहीं लिया है। इसमें सन्देह नहीं है कि जब तक निगम के पास अच्छे विमान नहीं होंगे तब तक यात्रियों की मांग पूरी नहीं हो सकेगी।

हमारा विचार है कि हम नये विमानों के लिये तत्काल आर्डर दें। तथापि आर्डर देने पर भी एक परोक्षित विमान के आने में  $1\frac{1}{2}$  वर्ष का समय लगता है।

जहां तक डकोटा विमानों का प्रश्न है वे बहुत अच्छे और सुरक्षित विमान हैं। इसमें सन्देह नहीं है कि शीतोष्ण नियंत्रित नहीं होते हैं। हम कई वर्षों से डकोटा विमानों का संचालन बहुत कुशलता से कर रहे हैं उसके लिये डकोटाओं के विमान चालक और इंजिनियर उत्तरदायी हैं। तथापि यदि हमारे पास २ इंजिनों वाले टरबो-प्राप विमान होते तो उन से छोटे मार्गों में विमान यातायात में वृद्धि करने में काफी सहायता मिलती। तथापि डकोटाओं के संचालन और संधारण का व्यय बहुत अधिक है। इससे निगम के अन्य मार्गों की आय में काफी प्रभाव पड़ता है।

बड़ौदा के माननीय सदस्य ने यह शिकायत की थी कि हवाई अड्डे पर विमानों का समुचित संधारण नहीं किया जाता तथा निगम के यात्रियों को जिन बर्तनों में खाना दिया जाता है वे साथ नहीं रहते हैं मैं इसकी जांच करने के लिये स्वयं पालम हवाई अड्डे पर गया तथापि मुझे कोई ऐसी त्रुटि नहीं दिखाई दी। वहां बर्तनों को साफ करने का आधुनिकतम तरीका इस्तेमाल किया जाता है।

मैं श्री त्रिवेदी जी को यह बताना चाहता हूं कि इंडियन एयर लाइंस कारपोरेशन या एयर इंडिया को १९५३ से जो भी ऋण दिया गया है उस पर कोई ब्याज नहीं लिया जाता है।

एयर इंडिया अन्तर्राष्ट्रीय विमान सेवा है। इसे विश्व की सभी विमान सेवाओं से प्रतियोगिता करनी होती है अतः उसने अभी हाल ६ बोइंग विमान खरीदे हैं। एक बोइंग ४ करोड़ रुपया का होता है तथापि अमेरिका के निर्यात-आयात बैंक और कुछ अमेरिकन बैंकों के संघ ने एयर इंडिया की वित्तीय स्थिति से पूर्णतः संतुष्ट होने पर यह ऋण देने को सहमत हो गयी हैं। एयर इंडिया को इस पर किश्तें और सूद चुकाना होता है ; यह राशि काफी अधिक होती है। यदि एयर इंडिया को भारत सरकार द्वारा दिये गये ऋण पर भी सूद देना हो तो इस ऋण पर जो  $12\frac{1}{2}$  से १३ करोड़ रुपये के लगभग हैं उन्हें  $4\frac{1}{2}$  प्रतिशत के हिसाब से ५२ लाख सूद देना होगा इस प्रकार उनका दायित्व बहुत अधिक बढ़ जायेगा। यह राशि जब उनके संतुलन पत्र पर दिखायी जायेगी तो इससे उनके फर्म की सुदृढ़ता पर आक्षेप होगा। और इस प्रकार ऋण की मात्रा बढ़ते जाने से उसे भविष्य में बड़े खाते पर डालना भी संभव नहीं होगा।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासोन हुए।]

इंडियन एयर लाइंस कारपोरेशन को हुए अनुभव को ध्यान में रखते हुए यह निश्चय किया गया कि १९६६ तक, जब तक बोइंग के लिये दिया गया अदा नहीं हो जाता है उस राशि पर सूद नहीं लिया जाये।

श्री मुहम्मद इलियास ने अन्तरिक्ष विभाग का उल्लेख किया। अन्तरिक्ष विभाग ऐसा विभाग है जो चुपचाप बिना प्रचार किये अपने कार्य को वैज्ञानिक ढंग से करता जा रहा है। वार्षिक प्रतिवेदन में इस विभाग के कार्यों का संक्षेप में लेखा जोखा दिया गया है। मैं माननीय सदस्यों को दिल्ली के अन्तरिक्ष विभाग में आमंत्रित करता हूँ इस से उन्हें ज्ञात होगा कि यह विभाग केवल मौसम इत्यादि से ही सम्बन्ध नहीं रखता है अपितु भूभौतिकीय सर्वेक्षण, चुम्बकीय सर्वेक्षण इत्यादि कई कार्य करता है।

मौसम के सम्बन्ध में भविष्यवाणी करना अन्तरिक्ष विभाग के कार्य का केवल एक ही पहलू है। इसमें सन्देह नहीं कि यह कार्य महत्वपूर्ण है तथापि यदि माननीय सदस्य इस विभाग के सम्बन्ध में प्राक्कलन समिति का प्रतिवेदन पढ़ेंगे तो उन्हें ज्ञात होगा कि वहां बहुत ऊंचे स्तर का वैज्ञानिक कार्य किया जा रहा है। सारे विश्व में इस विभाग के कार्य की प्रशंसा हुई है और विश्व के अन्य देशों से यहां के उच्चाधिकारियों को काम करने के लिये आमंत्रित किया जाता है। तथापि इस मौसम के सम्बन्ध में भविष्यवाणी करने की प्रक्रिया में भी सुधार कर रहे हैं।

मैं इस बात का उल्लेख करना चाहता हूँ कि पिछले  $1\frac{1}{2}$  या २ वर्षों से दिल्ली उत्तरी गोलार्द्ध के लिये मौसम सम्बन्धी जानकारी का केन्द्र बन गया है। इस समस्त क्षेत्र से मौसम सम्बन्धी जानकारी यहीं पहुंचती है। इसका वर्गीकरण करने के पश्चात् इसे प्रसारित कर दिया जाता है या अन्य केन्द्रों को प्रेषित कर दिया जाता है। यह प्रणाली मुख्यतः जेट विमानों के कारण की गयी है जो प्रति घंटे ५०० से ६०० मील चलते हैं।

एक महत्वपूर्ण सुधार इस विभाग में यह हुआ है कि पूना में ऊष्ण कटिबंधीय अन्तरिक्ष विज्ञान केन्द्र खोला गया है। यह योजना संतोषजनक रूप से प्रगति कर रही है मैं आशा करता हूँ कि यह संस्था शीघ्र ही स्थापित हो जायेगी। इस संस्था में ऊष्ण कटिबंधीय अन्तरिक्ष विज्ञान पर अनुसन्धान किया जायेगा तथा नवयुवकों को प्रशिक्षण दिया जायेगा।

जहां तक विभाग में सीधी नियुक्तियों का प्रश्न है नियुक्तियां लोक सेवा आयोग से सीधी की जाती हैं तथापि कुछ पदालियों के लिये विभागीय पदोन्नतियों की भी व्यवस्था की गयी है।

मैं आशा करता हूँ कि मैंने चर्चा के दौरान उठाये गये सभी प्रश्नों का उत्तर दे दिया है।

**श्री याज्ञिक (अहमदाबाद) :** मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि गुजरात के साथ सरकार ने सौतेली मां जैसा बर्ताव किया है। गुजरात के लिये एक तो पहले ही राशि बहुत कम मंजूर की गई है—३,७०,००,००० रुपये की और उसमें से भी केन्द्र उसे केवल १,७०,००,००० की राशि दे पाया है। गुजरात के तटीय विस्तार को देखते हुए, उसे नौवहन के विकास के लिये अधिक राशि दी जानी चाहिये।

गुजरात में केवल एक ही बड़ा पत्तन है—कण्डला। पर उससे निराशा ही हुई है। जैसे आंकड़ों से तो सब ठीक लगता है। कण्डला पत्तन के लिये १८ करोड़ की व्यवस्था की

गई है । १९६१-६२ में लगभग ११५ लाख उस पर व्यय हो जायेंगे । १९६२-६३ के लिये १२२ लाख की व्यवस्था की गई है । इसी तरह गांधीधाम बस्ती के लिये ३५७ लाख की व्यवस्था है, पर १९६२-६३ के लिये केवल १७ लाख रुपये रखे गये हैं । आंकड़े दखन से पत्तन की वास्तविक स्थिति का पता नहीं चलता । उस पत्तन को सरकारी माल के अतिरिक्त अन्य कोई माल यातायात के लिये नहीं मिलता । और गांधीधाम को भी लोग छोड़-छोड़ कर भाग रहे हैं । जमीन का किराया और मूल्य और बिजली की दरें बहुत ऊंची हैं । वीरमगाम के निकट झुड से कण्डला तक एक बड़ी लाइन की मंजूरी तो दी जा चुकी है, पर रेलवे मंत्रालय ने उसके लिये थोड़ी सी ही राशि जुटाई है । कण्डला में अबाध व्यापार जोन बनाने का जो वचन दिया गया था, वह कहीं पूरा होता नहीं दिखाई देता । करोड़ों की राशि व्यय करने के बाद भी कोई परिणाम नहीं निकला है ।

कुछ वर्ष पहले रेत हटाने के लिए एक 'ड्रेजर' मशीन किराये पर ली गई थी और किराये की राशि के रूप में उसके मूल्य के बराबर राशि दे चुकने के बाद उसे वापस कर दिया गया था । वैसे ड्रेजर मशीन गुजरात के अन्य पत्तनों के लिये भी जरूरी है, पर हमने इतने वर्षों तक बिना ड्रेजर मशीन के ही काम चलाया । अब उसे खरीदने की कोशिश की जा रही है । दुर्भाग्य की बात है कि केन्द्र ने 'ड्रेजर' मशीन खरीदने के प्रस्ताव को अभी तक वरीयता नहीं दी थी । मेरा अनुरोध है कि सरकार गुजरात की इस आवश्यकता पर गम्भीरता से विचार करे और उसे खरीदने का पूरा भार गुजरात के कंधों पर न डाले । छोटे छोटे और मध्यम दर्जे के पत्तनों की सफाई के लिये गुजरात के पास एक-दो ड्रेजर मशीनें होनी चाहिये ।

पोरबन्दर अब एक मध्यम दर्जे का पत्तन है । गुजरात सरकार ही नहीं, राष्ट्रीय पत्तन बोर्ड ने भी उसे सभी मौसमों में काम आने योग्य पत्तन के रूप में विकसित करने की सिफारिश की है । गुजरात सरकार ने उस के विकास के लिये अपेक्षित ५ करोड़ २५ लाख रुपये केन्द्र से मांगे हैं । केन्द्र को उसके सम्बन्ध में अपना निर्णय शीघ्र ही बता देना चाहिये । पोर बन्दर के भावी विकास को ध्यान में रखकर ही, विभिन्न उद्योगों ने अपने विस्तार पर लगभग १५ करोड़ रुपये व्यय कर दिये हैं ।

खम्भात एक सदियों पुराना पत्तन तो है, पर वहां कोई खास यातायात नहीं है । अब उस में रेत इतनी जमा हो गई है कि पत्तन अनुपयोगी बनता जा रहा है । इसीलिये गुजरात सरकार ने जल-वर्णना समिति से यथा शोघ्र उसका सर्वेक्षण करने के लिये कहा है ।

केन्द्र को शीघ्र ही निर्णय कर देना चाहिये कि खम्भात और उसके आस पास के क्षेत्रों का जल-वर्णना सर्वेक्षण किया जाये और उसके लिये समुचित प्रबन्ध किया जाना चाहिये ।

डाक तथा तार विभाग के सम्बन्ध में मुझे इतना ही कहना है कि प्रत्येक विभाग की कार्यक्षमता का दारोमदार उसके कर्मचारियों की काम की परिस्थितियों पर भी होता है । आसावरन डाकघर में ३० कर्मचारी एक १२ फीट चौड़े और १८ फीट लम्बे कमरे में बैठकर काम करते हैं । सूरत और मद्रास के प्रधान डाक कार्यालयों में भी इसी तरह कर्मचारी ठंसे रहते हैं । एरणाकुलम की टेलीफोन एक्सचेंज बिल्डिंग में स्थान की बड़ी तंगी है । कोचीन के टेलीफोन एक्सचेंज की इमारत में तो बड़ी-बड़ी दरारें पड़ी हैं ।

ऐसी परिस्थितियों में कर्मचारियों से कार्यक्षमता की क्या आशा की जा सकती है ? मकानों की व्यवस्था के मामले में भी डाक-तार विभाग अन्य विभागों से बहुत पीछे

है। रेलवे ने अपने ३६ प्रतिशत कर्मचारियों और अन्य असैनिक विभागों ने अपने २१ प्रतिशत कर्मचारियों के लिये मकानों की व्यवस्था कर दी है। पर डाक-तार विभाग अभी तक केवल ४.४ प्रतिशत कर्मचारियों को ही मकान जुटा पाया है।

इतना ही नहीं, आवंटित राशि भी कभी-कभी व्यय नहीं की जाती। पिछले वर्ष इमारतों के लिये १७.२४ लाख रुपये की राशि आवंटित थी, पर उस में से केवल ४.६५ लाख ही व्यय किये गये थे। इसी प्रकार अन्य शीर्षकों के अन्तर्गत इमारतों के लिये आवंटित राशि पूरी-पूरी खर्च नहीं की गई है। ऐसा क्यों ?

और जब तक डाक-तार विभाग स्वयं अपने यहां ही भवन-निर्माण का प्रबन्ध नहीं करेगा, तब तक यही हालत रहेगी। उसे रेलवे की तरह अपने यहां भवन-निर्माण का एक उपविभाग खोलना चाहिये और अपनी इमारतें स्वयं तैयार करनी चाहिये। लोक निर्माण विभाग पर निर्भर करते रहने से यही हालत बनी रहेगी।

सरकार को गुजरात के सभी प्रकार के पत्तनों की ओर विशेष तौर पर ध्यान देना चाहिये यही मेरा अनुरोध है।

श्री उस्मानअली खां (अनन्तपुर) : मैं परिवहन और संचार मंत्रालय की मांगों का समर्थन करता हूं। मैं केवल एक ही विषय लूंगा—असैनिक उड्डयन।

आज के संसार के लिये असैनिक उड्डयन का भारी महत्व है। राष्ट्रों के पारस्परिक सम्बंधों और अन्तर्राष्ट्रीय वाणिज्य तथा व्यापार की दृष्टि से विमान परिवहन अब एक परम आवश्यकता बन चुका है।

उसी के कारण अब संसार के देशों की दूरी कुछ ही घंटों की रह गई है। उस दृष्टि से हमारे देश की स्थिति बड़ अच्छी है। पूर्व और पश्चिम के राष्ट्रों के बीच होने वाला यातायात हमारे देश में से गुजरता है। जलवायु भी विमान परिवहन के अनुकूल है।

अन्तर्राष्ट्रीय विमान सेवाओं के लिये हमें असैनिक उड्डयन विभाग को बधाई देनी चाहिये। 'एयर इंडिया इन्टरनेशनल' ने संसार में देश की प्रतिष्ठा ऊंची की है। उसने अपने यहां आधुनिकतम विमान चलाये हैं—बोईंग ७०७।

उसका वित्तीय पहलू भी बड़ा उत्साहवर्धक है। मार्च १९६१ को समाप्त होने वाले वर्ष में हमने ११७ लाख रुपये का शुद्ध लाभ कर दिखाया है, १९६१-६२ में भी ५० लाख रुपये का लाभ हुआ था। वह भी एक बड़ी सफलता है, क्योंकि इस वर्ष सभी अन्तर्राष्ट्रीय विमान कम्पनियों को घाटा सहना पड़ा है। उसके कई कारण हैं। फिर भी "एयर इंडिया इन्टरनेशनल" को कोई घाटा होना तो दूर कुछ लाभ ही हो जाना बड़ी बात है।

'एयर इंडिया इन्टरनेशनल' की सेवा संसार भर में सर्वोत्तम मानी जाती है। लेकिन इधर कुछ दिनों से यात्रियों की सुविधाओं की ओर उतना ध्यान नहीं दिया जाता। इसकी ओर ध्यान दिया जाना चाहिये।

मद्रास हवाई अड्डे के लिये भूमि के अर्जन में पहले ही काफी विलम्ब हो चुका है । अब चूंकि प्रतिरक्षा मंत्रालय ने वह भूमि दे दी है, इसलिये बोर्डिंग-७०७ के लिये, उसके उतरने के लिये समुचित प्रबन्ध किया जाना चाहिये और मद्रास हवाई अड्डे को अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बना देना चाहिये ।

हमारी अन्तर्राष्ट्रीय सेवायें जितनी ही अधिक कार्यक्षम हैं, आन्तरिक सेवायें उतनी ही असंतोषजनक हैं । पता नहीं दोनों में इतनी असमानता क्यों है ?

मेरा सुझाव है कि अब 'एयर इंडिया इन्टरनेशनल' और 'इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन' को मिलाकर एक निगम बना देने का उपयुक्त समय आ गया है । दोनों को मिलाने से, उसी वक्त से, हमें ६ लाख रुपये वार्षिक की बचत होने लगी । प्राक्कलन समिति ने अपने ४१ वें प्रतिवेदन में इसकी सिफारिश भी की थी । अब उस में विलम्ब नहीं किया जाना चाहिये ।

प्राक्कलन समिति की यह भी सिफारिश थी कि दोनों निगमों का एक ही सभापति बनाया जाय, क्योंकि इतना अनुभवी व्यक्ति मिलना कठिन होता है ।

इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन की राह में सब से बड़ी बाधा उसकी असामर्थ्य है । उस में इतना सारा यातायात सम्भालने की क्षमता ही नहीं है ।

मेरा ख्याल है कि 'कारवैले' विमान यात्री यातायात के लिये सर्वथा उपयुक्त हैं । उसकी पूंजी लागत तो अधिक बैठती है, लेकिन उससे लाभ भी काफी हो सकता है । वह ८० यात्री तक ले जा सकता है ।

इसलिये मैं श्री जयपाल सिंह की इस बात से सहमत नहीं कि हमें 'विस्काउन्ट विमान ही लेने चाहिये' । नये विमान खरीदते समय हमें यह भी सोच लेना चाहिये वह बाद में कितने मूल्य पर बेचा जा सकेगा । मंत्रालय को इस पर पूरे ब्यौरे के साथ विचार करना चाहिये ।

रात्रि विमान डाक सेवा ने अभी तक कोई प्रगति नहीं की है । कम से कम प्रत्येक उसे सभी राज्यों की राजधानियों तक तो विस्तृत किया ही जाना चाहिये ।

दूसरी चीज यह है कि इन्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन में होने वाला अपव्यय रोकना चाहिये । थोड़ी भी सूझबूझ से काम करने पर उसके व्यय में ५० प्रतिशत कमी की जा सकती है ।

इंजीनियरिंग विभागों के व्यय में कटौती करने की बड़ी गुंजाइश है । इसके लिये एक बनाई नियुक्त की गई थी । पर अभी तक उसकी सिफारिशों को कार्यान्वित नहीं किया गया है ।

इन्डियन एयर लाइन्स कारपोरेशन की वित्तीय स्थिति बड़ी निराशाजनक है । अपव्यय रोकना उसकी सब से बड़ी आवश्यकता है ।

श्री सुरेन्नाथ द्विवेदी (केन्द्रपाड़ा) : मैं केवल परादीप पत्तन के विकास से सम्बंधित कटौती प्रस्ताव को लूंगा ।

संसद् को उसके बारे में पूर्ण जानकारी नहीं दी जा रही है ।

संसद् में १३ दिसम्बर, १९५७ को इस सम्बन्ध में एक गैर-सरकारी संकल्प रखा गया था । माननीय मंत्री ने तब इतना ही कहा था कि परादीप पत्तन को सभी मौसिमों के योग्य पत्तन बनाने के प्रश्न पर विचार हो रहा है ।

और अब तृतीय योजना तक में परादीप पत्तन को एक बड़े पत्तनों के रूप में विकसित करने का निर्णय नहीं किया गया है ।

मैं जानना चाहता हूँ कि उस में कठिनाई क्या है ? मैं परादीप पत्तन को एक बड़े पत्तन के रूप में विकसित करने की मांग इसीलिये कर रहा हूँ कि वह समचे राष्ट्र के हित में है । दूसरी चीज यह है कि उड़ीसा के पास लौह अयस्क के बेशमार संसाधन हैं, और वह परादीप के जरिये जापान को लौह अयस्क का आयात कर सकता है । पूर्वी तट पर ऐसे एक पत्तन की परम आवश्यकता है ।

मंत्रालय ने इसके सम्बन्ध में हाल में जो जानकारी जुटाई है उसके अनुसार परादीप के विकास के लिये १५० लाख रुपये रखे गये हैं ।

पता नहीं, क्यों ? शायद किन्हीं राजनीतिक कारणों से, हमें परादीप के सम्बन्ध में पूरी जानकारी नहीं दी जा रही है । चुनाव के दौरान भी इसे वोट लेने के एक मुसले के रूप में पेश किया जा रहा था ।

प्रधान मंत्री स्वयं परादीप पत्तन देखने गये थे । अफवाह उड़ाई गई थी कि तृतीय योजना में उसे एक बड़े पत्तन के रूप में सम्मिलित किया जा रहा है । मैंने इस सम्बन्ध में प्रधान मंत्री से निश्चित जानकारी चाही थी, पर वह नहीं दे सके ।

इस प्रकार चुनावों के दौरान उसका लाभ उठाया गया था । इसी नाम पर उड़ीसा की जनता से कांग्रेस के लिये समर्थन मांगा गया था ।

माननीय मंत्री हमें बतायें कि अब उसकी ठीक-ठीक स्थिति क्या है ? क्या यह सही है कि जापान को निर्यात किये जाने वाले लौह अयस्क से होने वाले लाभ की राशि परादीप पत्तन के विकास में लगाई जायेगी ?

एक समाचार है कि परादीप पत्तन के विकास का कार्य राष्ट्रीय भवन निर्माण निगम को सौंपा जा रहा है । और इस परियोजना पर अनुमित व्यय १५ करोड़ रुपये होगा । इहका मतलब है कि इसके बारे में बाहर के लोगों को संसद् की अपेक्षा कहीं अधिक जानकारी है । यदि समाचार ठीक है, तो बड़ी खुशी की बात है । लेकिन माननीय मंत्री हमें ठीक-ठीक स्थिति तो बता दें ।

एक दूसरा समाचार है कि व्यावहारिक अर्थिक गवेषणा की राष्ट्रीय परिषद् को परादीप पत्तन की वाणिज्यिक और व्यावसाहिक संभवनाओं की छानबीन करने काम सौंपा गया है । उसके लिये कुछ नियुक्तियों की भी अफवाह है । लेकिन संसद् को यह सब क्यों नहीं बतलाया गया ?

इस संबंध में मेरा यही अनुरोध है कि इस मामले को राजनैतिक विचार से उस राजनीति से अलग ! रखा जाये और संसद् को ठीक-ठीक स्थिति बताई जाय ।

†श्री मुथिया (तिरुनेलवेली) : मैं परिवहन और संचार मंत्रालय की मांगों का समर्थन करता हूँ। स्वतंत्रता के बाद हमने सड़क परिवहन में यथेष्ट प्रगति की है। मद्रास राज्य में लगभग सभी गांव एक दूसरे संयोजित किये जा चुके हैं। फिर भी पतनों और नौवहन के विकास के लिये अभी बहुत कुछ करना शेष है।

तूतीकोरन पत्तन की योजना ३० वर्ष से बार-बार समा के सामने आ रही है, पर अभी तक कोई कदम नहीं उठाया गया है। अब २२ अप्रैल, १९६२ को मद्रास सरकार ने उसके विकास का कार्य, संविधान के अनुच्छेद २५८ के अन्तर्गत भारत सरकार को सौंप दिया है।

केन्द्रीय सरकार की सहायता के लिये एक आई० ए० एस, समाधि सम्पर्क अधिकारी भी नियुक्त कर दिया गया है।

तूतीकोरन पत्तन न्यास बोर्ड ने ११ मई, १९६२ को अपने एक संकल्प द्वारा इस पत्तन के विकास कार्य में होने वाले बिलम्ब पर गहरी निराशा व्यक्त की है। केन्द्रीय सरकार द्वारा नियुक्त अधिकारी ने अभी तक काम भी चालू नहीं किया है। इस वर्ष मंत्रालय ने पत्तन के विकास-कार्य के लिये १२ लाख रुपये मंजूर किये हैं। इसके लिये हम उसके आभारी हैं। उस पर काफी सर्वेक्षण-कार्य तो पहले ही हो चुका है।

इस प्रस्तावित पत्तन के लिये मद्रास सरकार प्रति दिन १० लाख गैलन पानी देने के लिये तैयार है। पत्तनन्यास बोर्ड केन्द्र को १,००० एकड़ भूमि इसके लिये देने को तैयार है। कई उद्योगपति उसका कार्य आरम्भ होने की राह तक रहे हैं।

केन्द्रीय सरकार को ध्यान रखना चाहिये कि तूतीकोरन पत्तन से होने वाला व्यापार अगले पांच वर्ष में १० लाख टन से बढ़ कर १५ लाख टन हो जायेगा। उसके होने वाले निर्यात व्यापार से देश को विदेशी मुद्रा मिलेगी।

तूतीकोरन को बड़ी आसानी से वर्ष भर उपयोग-योग्य पत्तन के रूप में विकसित किया जा सकता है। चट्टानें ३३ फीट की गहराई पर वहां शुरू होती हैं। इसलिये वहां चट्टानों को तोड़ने का काम भी अधिक नहीं करना पड़ेगा।

इसलिये भारत सरकार को इस परियोजना की कार्यन्विति में शीघ्रता करनी चाहिये।

\*श्री इम्बीचबावा (पोन्नणि) : मैं भाषण के इस अवसर के लिये आपको धन्यवाद देता हूँ। लेकिन मेरी कठिनाई यह है कि मैं न अंग्रेजी और न हिन्दी ही भली भांति जानता हूँ। भविष्य में मेरे जैसे और भी प्रतिनिधि इस सभा में जायेंगे। इसलिये सभा को ऐसा प्रबन्ध करना चाहिये कि संविधान में उल्लिखित सभी १४ भाषाओं के अनुवाद की व्यवस्था हो।

तृतीय योजना में मलावार के तट पर नाविकों के आयोग के विकास को कोई उल्लेख ही नहीं है। उसके विकास की एक योजना होनी चाहिये। तब देश को विदेशी मुद्रा की काफी बचत हो सकती है।

हमें देखना चाहिये कि इस उद्योग की मुख्य समस्यायें क्या हैं। सबसे पहिले नौवहन को सुरक्षा और आंधी इत्यादि से रक्षा के लिये व्यवस्था की जानी चाहिये। इस सम्बन्ध में हमारी नावों और छोटे जहाजों में आधुनिकतम सुरक्षा उपकरणों का अभाव है केवल यही आवश्यक नहीं है कि

†मूल अंग्रेजी में

\*मूल मलयालम में अंग्रेजी अनुवाद से।

चेतावनी देने वाले संकेत दिये जायें अपितु उन संकेतों को पकड़ने के लिये नौवहन उपकरण इत्यादि होने चाहिये। हमारे अतिरिक्त पश्चिमी तट पर, गुजरात से केरल तक ५० मील के अंतर में सहायता केन्द्र होने चाहिये यहां तेज चलने वाली, सहायता पहुंचाने वाली नावों की व्यवस्था होनी चाहिये।

कोजीकोडे का प्रशिक्षण केन्द्र बिल्कुल असफल रहा है। वहां प्रशिक्षकों को प्रशिक्षण की अवधि में कोई भत्ता या राशि नहीं दी जाती है फल स्वरूप वहां बहुत कम नवयुवक प्रशिक्षण प्राप्त करते हैं।

इन देशी जहाजों और नावों में आधुनिक प्रकार के रेडियो उपकरण लगाने इत्यादि के लिये इन्हें सहायता और ऋण दिया जाना चाहिये।

इसके साथ साथ यह भी आवश्यक है कि कुछ विशेष प्रकार का व्यवसाय इन देशी नावों के लिये सुरक्षित रखा जाये जिससे कि यह उद्योग बड़े जहाजों की प्रतियोगिता में नष्ट नहीं होने पावे।

प्रतिवेदन से यह ज्ञात हुआ है कि इन नावों के सम्बन्ध में केन्द्रीय और प्रादेशिक सलाहकार समितियां हैं। केरल में ऐसी कोई सलाहकार समिति नहीं है। जहां तक केन्द्रीय समिति का प्रश्न है उसकी बैठक चार वर्ष में केवल एक बार हुई है।

अब मैं उन श्रमिकों का उल्लेख करना चाहता हूं जो कि जेट्टियों या भाडांगारों से माल को बड़े बड़े जहाजों तक पहुंचाते हैं। ये श्रमिक बहुत कठोर जीवन व्यतीत करते हैं और इनके लिये सुख सुविधा की कोई व्यवस्था नहीं है।

पोन्नाई बन्दरगाह का कोचीन के सहायता बन्दरगाह के रूप में विकास किया जाता चाहिये। इसी सम्बन्ध में मैं व्यावहारिक अर्थशास्त्र गवेषणा राष्ट्रीय परिषद् की सिफारिशों का उल्लेख करना चाहता हूं। उन्होंने सिफारिश की है कि बेपुर पत्तन को सभी ऋतुओं के योग्य बन्दरगाह बनाया जाये और उसका तद् रूप विकास किया है। परिषद् ने इस संबंध में महत्वपूर्ण सिफारिशें की हैं।

कोचीन पत्तन में हज यात्रियों के लिये सुविधा की व्यवस्था की जाये जिससे वे कोचीन से सीधे अपनी यात्रा को जा सकें और उन्हें बम्बई जाने की आवश्यकता न हो।

केरल में राष्ट्रीय राजपथों की योजना को क्रियान्वित करने में अनावश्यक रूप से विलम्ब किया जा रहा है। दूसरी योजना में उल्लिखित ५८ योजनाओं में से केवल ४ को क्रियान्वित किया गया है। सरकार को इस ओर भी ध्यान देना चाहिये।

तृतीय मार्ग, जिसे टीपू सुल्तान मार्ग कहते हैं, के निर्माण का कार्य केन्द्र को तत्काल अपने हाथों में लेना चाहिये तथा इस मार्ग में आवश्यक पुल इत्यादि तत्काल बनाये जायें इससे तीर्थयात्रियों को सुविधा होगी।

श्री तिरुमल राव (काकीनाडा)। यह प्रसन्नता की बात है कि मंत्री महोदय की दूरदर्शिता चतुराई और वृद्धिमानी से हुगली के पोत चालकों और सरकार के बीच विवाद समाप्त हो गया है।

यह दुःख की बात है कि कलकत्ता और मद्रास राजपथ में कावेरी नदी पर पिछले १० वर्षों से पुल नहीं बन सका है। इसके अतिरिक्त गोदावरी की दो अन्य शाखाओं पर अलूमूरू और वशिष्ठ

पर भी पुल नहीं बन सके हैं। मैं मंत्री महोदय से यह अनुरोध करता हूँ कि वे इस कार्य में शीघ्रता करें।

मैं प्रतिवर्ष काकीनाडा पत्तन के विकास की मांग करता रहा हूँ। सभी उच्चाधिकारियों और विशेषज्ञों की राय में इस में एक बड़े पत्तन के उपयुक्त सभी सुविधायें हैं तथा ४ या ५ करोड़ रुपये की लागत से इस पत्तन का विकास किया जा सकता है। इसके अतिरिक्त मद्रास और विशाखापट्टनम के बीच एक अच्छे बन्दरगाह के विकास के लिये पर्याप्त गुंजायश है।

जहां तक नौवहन का सम्बन्ध है हमारा प्रतिशत विश्व के नौवहन का केवल .६६ प्रतिशत है। अन्य देशों की तुलना में हमारा प्रतिशत नगण्य है। हमने तीसरी योजना के अंत तक १४ लाख टन का लक्ष्य रखा है हमें किसी प्रकार भी अधिक नहीं कहा जा सकता है।

इस सम्बन्ध में जयंती शिपिंग कम्पनी के बारे में सभा जनता और समाचार पत्रों में बहुत निराधार आलोचना हुई है। यह समवाय एक ऐसे बुद्धिमान युवक द्वारा आरम्भ किया गया है जिसके विज्ञान, उद्योग और प्रौद्योगिकी विश्व में अपना सिक्का जमा दिया है। यह युवक १९६० में भारत आया और हमारे समक्ष नौवहन की समस्या रखी गई थी ६ महीने पश्चात् यह पुनः भारत लौट कर आया और उसने एक योजना प्रस्तुत की। इस योजना की सभी स्तरों पर, वित्तीय, वैज्ञानिक तथा अन्य पहलुओं से जांच की गई। इसमें १४,१५ महीने लगे, तदुपरांत सरकार इसे २२ करोड़ रुपये ऋण के रूप में देने में सहमत हो गई। मंत्री महोदय के यह कहने के बावजूद भी कि इस कम्पनी की प्रदत्त पूंजी २१ लाख रु० है कुछ समाचार पत्रों ने यह प्रसारित किया कि इसकी प्रदत्त पूंजी केवल २०० रु० है। वस्तुतः इसके पूर्व केवल समवाय अधिनियम की शर्तों को पूरा करने के लिये यह समवाय २०० रु० से आरम्भ किया गया था क्योंकि लोग उसमें तब तक पूंजी लगाने को तैयार नहीं थे जब तक बात चीत के सम्बन्ध में निश्चित रूप से कुछ पता न हो जाये।

यद्यपि सरकार ने यह नियम बनाया है कि प्रदत्त पूंजी और ऋण में १:४ का अनुपात होना चाहिये तथापि एक कम्पनी को जिसकी प्रदत्त पूंजी १.१५ करोड़ है उसे ८ करोड़ रुपये का ऋण दिया गया है।

मैं आपको विश्वास दिलाता हूँ कि इसमें आपत्तिजनक कुछ भी नहीं है। हम किसी भी न्यायाधिकरण अथवा व्यक्ति के द्वारा इस मामले की जांच करवाने को प्रस्तुत हैं। अतः इससे सम्बन्धित व्यक्तियों के प्रति निन्दनीय बातें करने अनुचित हैं और वह संसद् सदस्य को दिये गये विशेषाधिकार का दुरुपयोग करने के समान है।

इस सौदे की मुख्य बातें इस प्रकार हैं। जहाज बेचने वालों को यह राशि ७ किश्तों में दी जायेगी। इस बीच वे सात या आठ जहाज समवाय के अधीन आ जायेंगे और वे तभी से विदेशी मुद्रा कमाना आरम्भ कर सकते हैं। और इस विदेशी मुद्रा से जहाजों को कीमत अदा की जा सकती है। इस प्रकार सारी ऋण की राशि अदा होने तक संभवतः सरकार को केवल ७ करोड़ रुपये ही देने पड़ें। एक मुश्त २० करोड़ रुपये की राशि इस कारण स्वीकृत की गई है कि ५ जलयान डालेंड में निर्मित होने वाले हैं, उनकी राशि भी किश्तों में देनी होगी। अतः इस प्रकार की सहयोगिता में कोई विशेष बात नहीं है। यह किसी भी ऐसे देश के साथ की जा सकती है जो सरकार की तत्सम्बन्धी शर्तों को पूरा करने को तैयार हो।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर (जालौर): जयंती शिपिंग कम्पनी के बारे में सबसे पहिला प्रश्न मैंने पूछा था। मेरा प्रश्न यह था कि जब हमारे पास दो नौवहन निगम हैं तो क्या इस

राशि का उपयोग उनके द्वारा नहीं किया जा सकता है? तथापि मुझे अभी तक इस प्रश्न का संतोषजनक उत्तर नहीं मिला है।

प्रतिवेदन के प्राक्कलन में सड़क परिवहन तथा परिवहन के अन्य प्रकारों के बीच समन्वय का उल्लेख है तथापि प्रतिवेदन में कहीं भी उसका जिक्र नहीं किया गया है। अभी तक संचार तथा परिवहन के मंत्री का पद द्योत समझा जाता था तथापि अब जब कि मंत्रिमंडल के एक ज्येष्ठ मंत्री इस पद पर हैं तो हमें पूरा विश्वास है कि वे रेलवे, सड़क परिवहन तथा यातायात के अन्य साधनों के बीच समन्वय करने में समर्थ होंगे। हमारे देश में समन्वय की अत्यंत आवश्यकता है इसका कारण यह है कि हमारे देश में पर्याप्त संचार साधनों का अभाव है अतः संचार के सभी साधनों के बीच समन्वय करना अनिवार्य है।

हमारे नये खान और ईंधन मंत्री ने अपने वक्तव्य में कहा था कि वह तीसरी योजना के लिये आवश्यक कोयले का उत्पादन करेंगे और यह सारा कोयला जल मार्ग ले जाने में समर्थ होंगे। मेरा विचार है कि ऐसा कर सकना असंभव है। इस समय हम केवल ५४० लाख टन कोयले का उत्पादन करते हैं जिसमें रेलवे की ६० प्रतिशत क्षमता लगी हुई है। यदि हम १००० लाख टन कोयले का उत्पादन करेंगे तो भला यह किस प्रकार ले जाया जा सकेगा? अतः हम यह जानना चाहते हैं कि उक्त मात्रा में से कितना कोयला रेल द्वारा तथा कितना नौवहन द्वारा और मोटर परिवहन द्वारा ले जाया जायेगा। परिवहन मंत्री को इस सबका दायित्व अपने ऊपर लेना चाहिये।

इस कार्य के लिये हमें पंच वर्षीय योजना में परिवर्तन करना होगा और कम से कम १५० से २०० करोड़ रुपये की राशि की व्यवस्था इस प्रयोजन के लिये करनी होगी। हमें चाहिये कि हम इस कार्य के लिये कार्यक्रम पहिले से ही तैयार कर लें जिससे कि बाद में निराशा या गड़बड़ी न होने पावे।

मंत्रालय को चाहिये कि वे भावी योजनाओं को प्रदर्शित करने वाला एक मानचित्र भी प्रतिवेदन के साथ संलग्न करें जिससे सड़कों के भावी विकास पर प्रकाश डाला गया हो और वर्तमान स्थिति दिखलायी गयी हो।

मार्ग परिवहन के लिये जो राशि दी गयी है वह अपर्याप्त है। ७५ प्रतिशत राशि दूसरी परियोजना की योजनाओं को आगे बढ़ाने के लिये ही दी गयी है। शेष ३० करोड़ में से २६ करोड़ रुपये व्यय करने के लिये वे बचनबद्ध हैं केवल ४ करोड़ की राशि उनके पास बचती है। भला उससे वे किस प्रकार देश के अविकसित क्षेत्रों का विकास कर सकते हैं?

इस संबंध में वित्त आयोग ने यह सिफारिश की है कि मंत्रालय को प्रतिवर्ष कम से कम ५० करोड़ रुपये लिये जायें जिससे वह देश के पिछड़े भागों का विकास करने में समर्थ हो सकें। सरकार को इस सिफारिश की ओर ध्यान देना चाहिये।

सड़क परिवहन पुनर्गठन समिति की, जिसका मैं एक सदस्य हूँ, कई सिफारिश क्रियान्वित नहीं की गयी हैं। सरकार को इस ओर ध्यान देना चाहिये।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या वे कोई नीति बना सके हैं। सरकारी और गैर सरकारी क्षेत्रों में पथों का वितरण कैसे होगा? देहली में जो डीजल की बसें चलती हैं उससे लोगों को असुविधा होती है। हमारे पास डीजल की कमी है। मेरा

सुझाव है कि डीजल की गाड़ियों द्वारा वस्तुओं का परिवहन किया जाना चाहिए। यात्रियों को ले जाने वाली बसें पेट्रोल से चलने वाली होनी चाहिए।

सड़कों के विकास के बारे में सरकार की क्या नीति है? गाड़ियां बनाने का क्या कार्यक्रम है? क्या हमने गाड़ियों के इंजन बनाने वाले उद्योगों को यह आदेश दे दिया है कि इराज डीजल से चलने वाले हों या पेट्रोल से?

यहां तक एयर इंडिया का सम्बन्ध है, मुझे उसकी बड़ी प्रशंसा करनी है। उन्होंने अन्तर्राष्ट्रीय क्षेत्र में हमारे लिए बहुत ख्याति प्राप्त की है।

एयर इंडिया गैर सरकारी कम्पनियों द्वारा या राज्यों द्वारा चलाई गई या अन्तर्राष्ट्रीय वायु सेवाओं में सबसे अच्छी है। चूंकि हमने यात्रियों को क्षमता और जैट वायुयान आरंभ किए, इसलिए इस वर्ष घाटा है। यथार्थ में इस वर्ष इन सभी आठ वायु परिवहन कम्पनियों को हानि रही है।

इण्डियन एयर लाईन्ज कार्पोरेशन में मामले असन्तोषजनक हैं। इस कार्पोरेशन ने कुछ प्रगति की है। परन्तु और कई कुछ करना शेष है। हमें इसमें कार्यकुशलता लानी है और यहां इस की सेवाएं नहीं हैं, इसकी सेवाएं आरम्भ करनी चाहिए। यदि इस कार्पोरेशन ने और सेवाएं चालू करनी हैं, तो उन्हें अपना कार्यक्रम बनाना चाहिए और सही ढंग से काम करना चाहिए। यदि आवश्यकता हो तो उन्हें आर्थिक सहायता भी देनी चाहिए।

**श्री हेमराज (कांगड़ा) :** उपायध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया है। मंत्रालय ने जो काम किया है—चाहे वह डाकखानों का हो और चाहे सड़कों का—वह सराहनीय है और उसके लिए मैं मंत्रालय को बधाई देता हूँ। हमने देखा है कि माननीय मंत्री, श्री जगजीवन राम, जहां भी जाते हैं, एक नया जीवन प्रदान करते हैं। हमें आशा है कि इस मंत्रालय के काम में भी वह एक नया जीवन लायेंगे।

अभी आपके सामने माननीय सदस्यों ने सड़कों के बारे में अपने विचार प्रकट किये हैं। हमारी गवर्नमेंट इस देश में एक वैलफेयर स्टेट बनाना चाहती है। वह कहती है कि हम गांव-गांव को सड़कों से मिला देंगे। उनको रेल से तो मिलाया नहीं जा सकता है, क्योंकि हमने देखा है कि सैक्रंड फाइव थीअर प्लान के दौरान में सिर्फ पांच छः सौ मील की वृद्धि हुई है। देश के सब भागों को एक दूसरे से मिलाने का दूसरा तरीका सड़कें ही हो सकती हैं। उसके लिए १९६१ से लेकर १९८१ तक के लिए एक ट्वेन्टी-थीअर रोड प्लान बना। लेकिन मंत्रालय की जो रिपोर्ट हमारे सामने रखी गई है, उसमें इस बात का कोई विवरण नहीं दिया गया है कि थर्ड फाइव-थीअर प्लान में उस रोड प्लान की कौन कौन सी बातें रखी गई हैं, कौन-कौन सी सड़कें ली गई हैं और कौन-कौन सी नहीं ली गई हैं। इसके अलावा डिस्ट्रिक्ट रोड प्लान्ज भी बने थे। इस रिपोर्ट में उनके बारे में भी कोई विवरण नहीं दिया गया है कि क्या वे प्लान्ज सरकार के पास आ गए हैं, क्या उनका विश्लेषण किया गया है और उनके कौन कौन से हिस्से अपना लिए गए हैं।

जहां तक स्टेट रोड्ज का सवाल है, मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि पहली मर्तबा फाइव-थीअर प्लान में इस बात को महसूस किया गया कि हिल्ली एरियाज, इनएक्सेसीबल एरियाज, की तरफ खास ध्यान दिया जाना चाहिए। इसके बारे में एक खास पैराग्राफ भी लिखा गया। लेकिन ऐसी सड़कों के दो हिस्से हैं : एक तो यूनियन टैरिटरीज की सड़कें और दूसरी स्टेट्स की सड़कें। जहां तक स्टेट हाईवेज, स्टेट रोड्ज का ताल्लुक है, उनकी जिम्मेदारी स्टेट्स

के ऊपर है। यूनियन टेरिटोरिज में सैंटर की तरफ से सीधा खर्च किया जाता है। उसका बटुआ भरा हुआ है और उनको रुपया देता है।

मैं अर्ज करना चाहता हूँ कि दरियाए सतलुज के दायें किनारे पर पंजाब है और बायें किनारे पर हिमाचल प्रदेश। हिमाचल प्रदेश के लिए थर्ड फाइव-ग्रीअर प्लान में ३० करोड़ रुपए का प्लान बनाया गया, जिसमें से ८ करोड़ रुपए कम्यूनिकेशन्ज के लिए रखे गए, लेकिन उसके मुकाबले में पंजाब के सारे पहाड़ी इलाके के लिए, जिसका रकबा और आबादी हिमाचल प्रदेश से दुगुनी तिगुनी है, २ करोड़ रुपए से ज्यादा नहीं रखा गया। इसका नतीजा यह है कि इन्टर-स्टेट कम्यूनिकेशन्ज बहुत कमी है। पिछले दिनों इलैकशन्ज के दौरान मे मुझे सतलुज के किनारे किनारे घूमना पड़ा। चूँकि वहाँ पर कोई पुल नहीं हैं, इस लिए झूलों पर चलना पड़ता था। हिमाचल प्रदेश कोई पुल बनाता नहीं है। आउटर सराज के लोग इलैकशन का बायकाट करने की बात करते थे। वे कहते थे कि एक ही गवर्नमेन्ट है, लेकिन वह हिमाचल प्रदेश के लिए खर्च कर रही है और हमें कुछ नहीं देती है।

पंजाब गवर्नमेन्ट ने सैंट्रल गवर्नमेन्ट को लिखा है कि अगर इस पहाड़ी इलाके को डेवेलप करना है, जिसकी हालत वैसी ही, जैसी कि हिमाचल प्रदेश की है,

तो आपको यह तीन या चार करोड़ रुपया अधिक देना चाहिये। केंद्रीय सरकार को चाहिये कि अगर वह चाहती है कि जिस तरह से हिमाचल प्रदेश में कम्यूनिकेशन की दृष्टि से सारा इलाका ओपन किया जा रहा है, उस में कम्यूनिकेशन की सहूलियतें पहुंचाई जा रही हैं, उसी तरह से पंजाब में भी पहुंचाई जायें तो पंजाब सरकार की भी मदद करनी चाहिये। जब सड़कें हिमाचल में बनती हैं तो इसका मतलब है कि कुल्लू वैली, कांगड़ा वैली के इलाके उन सड़कों के साथ मिल नहीं सकते हैं जब तक कि इस तरफ सड़कें न बना दी जायें। उन सड़कों को बनाने के लिये रुपये की जरूरत है और जब तक यह रुपया आपकी तरफ से दिया नहीं जाता है तब तक काम आगे नहीं बढ़ सकता है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि पंजाब सरकार ने जो आपसे दरखास्त की है, उस तरफ आप ज्यादा ध्यान दें।

माननीय मंत्री जी ने कुल्लू का इलाका मेरे साथ जा कर १९५४ में देखा था। वहाँ पर होता क्या है। दो पुल हैं, एक लोरी ब्रिज और एक वरो ब्रिज वे हिमाचल प्रदेश में हैं और हिमाचल प्रदेश उनको बनाना नहीं चाहता है। क्योंकि जो ट्रेड होती है वह इन पुलों से होती है, शिमला से ये पुल हम को मिलते हैं इस वास्ते इनका बनना बहुत जरूरी है। मैंने सारे बजट को पढ़ा है। उसमें इनका कोई जिक्र नहीं आया है। इन पुलों का ताल्लुक आमदोरफ्त से है और वह कुल्लू से चलती है। इसलिये मैं समझता हूँ कि इन दोनों ब्रिजिज के लिए जल्दी से जल्दी रुपया मंजूर किया जा जाए ताकि कुल्लू के इलाके की आमदोरफ्त शिमला के साथ हो सके।

मैंने आपके बजट को देखा है और उसमें पाया है कि जो सड़कें हिमाचल प्रदेश में बननी हैं, उसके ऊपर लिखा हुआ है "पंजाब"। जो चीज हिमाचल में बननी है उसके लिए पंजाब का हैडिंग देना यह मेरी समझ में नहीं आया है। जितनी भी सड़कें मैंने देखी हैं वे सब हिमाचल में बननी हैं लेकिन इससे ऐसा धोखा होता है कि जो रुपया मंजूर किया गया है, वह पंजाब के लिए किया गया है। मैं चाहता हूँ कि माननीय मंत्री जी इसका स्पष्टीकरण करें।

अभी आप ने बोर्डर रोड्ज के लिए एक विंग बनाया है। कुछ रूपया आप बोर्डर एरियाज विंग में से खर्च करते हैं।

आज के अखबारों में मैंने पढ़ा है कि बोर्डर रोड्ज पर जो रूपया खर्च होना है, वह दस बारह गुना कर दिया गया है। इसमें सड़कें और दूसरी चीजें भी शामिल हैं। ट्राइवल एरियाज के लिए होम मिनिस्ट्री की तरफ से रूपया खर्च किया जाता है। मैं चाहता हूँ कि जितनी चीजें भी आप बताते हैं उनमें कहीं न कहीं पर कोओर्डिनेशन होना चाहिये ताकि जो सड़कों के लिये रूपया रखा जाए चाहे वह होम मिनिस्ट्री के जरिये खर्च होना हो या बोर्डर विंग से होना हो या फिर सेंट्रल रोड फंड से होना हो, वह ठीक तरह से खर्च किया जा सके। इसका कहीं न कहीं पर कोर्डिनेशन होना चाहिये।

पिछले दो प्लान में विलेज रोड्ज के लिए एक विलेज रोड डिवेलपमेंट कोओप्रेटिव स्कीम रखी गई थी और उसमें साठ लाख रूपया रखा गया था। इस बार इस तीसरे प्लान में यह दर्ज है कि उसके मुताल्लिक गौर किया जा रहा है। प्लान का दूसरा साल चल रहा है अभी तक हमें पता नहीं चला है कि उसके लिए कितना रूपया मंजूर किया गया है और किया भी जाएगा या नहीं और किया जाएगा तो कितना। मैं समझता हूँ कि अगर आपको गांवों के साथ सच्ची हमदर्दी है, तो देहातों के लिये आपको साठ लाख नहीं बल्कि और भी ज्यादा रूपया रखना चाहिये। अब तो जोगों में जागृति अधिक आ गई है और वे आपके साथ ज्यादा कोओप्रेट कर रहे हैं। आपको आधे में काम करना होता है। पचास परसेंट आप का खर्च होता है और पचास परसेंट वे लेबर के रूप में देते हैं। ऐसी सस्ती और कोई मशीनरी आपको काम करने वाली नहीं मिल सकती है। मैं चाहता हूँ कि इस तरफ आप और भी ज्यादा ध्यान देने की जरूर कृपा करें।

अब मैं इंटरस्टेट परमिट्स के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। आप ऐसी पावर स्टेट गवर्नमेंट्स को देते हैं कि इतने रूट परमिट्स फलां स्टेट और इतने रूट परमिट्स फलां स्टेट दे सकती है। मैं खास तौर पर इस संबन्ध में पंजाब और हिमाचल का जिक्र करना चाहता हूँ। रोज उनमें आपस में झगड़ा चलता रहता है। हिमाचल प्रदेश रोड ट्रांसपोर्ट को नैशनलाइज कर दिया है और खुद वे वह चला नहीं सकते हैं। इसका नतीजा यह है कि प्राइवेट कम्पनियों को प्राइवेट आपरेटरों को उन्होंने ने लीज पर दे दिया है। वे लोग चलाते नहीं हैं। मैं आपका ध्यान खास तौर पर इस तरफ दिलाना चाहता हूँ कि जब हम पठानकोट से चलते हैं और शिमला को आते हैं कुल्लू होते हुए तो यह रास्ता २५० मील का है लेकिन जब हम चलते हैं लूरी नारकण्डा के रास्ते से शिमला को तो यह फासला १०४ मील का होता है। हिमाचल प्रदेश को अपने रूट परमिट्स दिए हुए हैं लेकिन वे चलाते नहीं हैं और इस वजह से लोगों को तकलीफ होती है और वे जो किराया अधिक देना पड़ता है वह अलग है। यह किराया भी काफी ज्यादा है होता। मैं चाहता हूँ कि यह रूट परमिट्स की जो बात है इसको आपको लिबरल करना चाहिये ताकि जो इंटर-स्टेट झगड़े हैं वे खत्म हो सकें।

रास्ते में एक मंडी का बस स्टॉप भी है जिसका मैं जिक्र करना चाहता हूँ। माननीय मंत्री जी ने शायद उसको देखा भी है। अगर माननीय मंत्री जी दूसरी बार वहां जायेंगे तो देखेंगे कि वहां पर इतनी बदबू रहती है कि खड़े नहीं हुआ जा सकता और नाक के आगे कपड़ा रखना पड़ता है। इस बस स्टैंड को दुरुस्त करने की आज तक कोशिश नहीं की गई है मैं चाहता हूँ कि इस तरफ आपका ध्यान जाए।

अब मैं टूरिज्म के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। टूरिज्म ने जिस वक्त से नया डायरेक्टोरेट बना है काफी तरक्की की है। जहां तक फारेन टूरिस्ट्स का ताल्लुक है उसकी तादाद आए दिन बढ़

रही है और अब तो बीस-बाईस करोड़ रुपये के करीब हमें फारेन एक्सचेंज भी मिल रहा है। मैं समझता हूँ कि जितना फारेन एक्सचेंज आप अर्न कर रहे हैं या जितनी आमदनी आपको इससे हो रही है वही अगर टूरिज्म में लगा दी जाए तो आपको कहीं ज्यादा फारेन एक्सचेंज आमदनी हो सकती है। उस सूरत में फारेन टूरिस्ट्स और भी ज्यादा तादाद में आपके यहां आयेंगे।

आपका होम टूरिज्म की तरफ कम ध्यान गया है। इसके बारे में यहां हाऊस में कई बार कहा गया है, प्रार्थना की गई है और इसको आपके नोटिस में भी लाया गया है कि होम टूरिज्म को सेंट्रल गवर्नमेंट को अपने हाथ में ले लेना चाहिये लेकिन प्लानिंग कमिशन ने इस बात को माना नहीं है। होम टूरिज्म जो कि काफी बढ़ रहा है, इस की तरफ अगर आप ज्यादा तवज्जह नहीं देंगे तो यह आगे नहीं बढ़ सकेगा, चल नहीं सकेगा। होम टूरिज्म का एक फायदा यह है कि जो फारेन टूरिस्ट आते हैं और जो होम टूरिस्ट होते हैं वे एक दूसरे के सम्पर्क में अधिक आते हैं और सम्पर्क बढ़ने से उनके व्यूज हमारे पास आते हैं। मैं प्रार्थना करूंगा कि इस तरफ जरूर तवज्जह दी जाए और होम टूरिज्म के लिये ज्यादा से ज्यादा पैसा मंजूर किया जाए। साथ ही साथ इसको भी सेंटर को अपने हाथ में ले लेना चाहिये।

आपने बहुत सी जगहों पर लो इनकम ग्रुप रेस्ट हाउसिस बनाए हैं। उनमें आपने टूरिस्ट्स के ठहरने का इंतजाम तो किया है लेकिन इस संबंध में कुल्लू और मनाली का जिक्र खास तौर से करना चाहता हूँ। नेहरू जी को मनाली बहुत प्यारी है। लेकिन वहां पर डिवेलेपमेंट नहीं हुआ है। वह गांव सा है। वहां जो लोग जाते हैं वे एक बार जाने के बाद दूसरी बार जाने का नाम नहीं लेते हैं। इसकी वजह यह है कि वहां पर खाने पीने का कोई इंतजाम नहीं है। जहां आप लो इनकम ग्रुप रेस्ट हाउसिस बना रहे हैं, उनमें आपको क्वार्टरिंग का भी इंतजाम करना चाहिये ताकि लोग उनकी ओर आकर्षित हो सकें।

अभी दो माननीय वक्ताओं ने इस बात पर जोर दिया है कि हर एक जगह डाकखानों में काम बहुत अधिक बढ़ गया है लेकिन स्टाफ वहां पर बहुत कम है। हर जगह स्टाफ यह शिकायत करता है कि उसके पास इतना अधिक काम है कि रात रात भर बैठने के बावजूद भी उससे वह खत्म नहीं होता है। मैं चाहता हूँ कि इस तरफ भी आपकी तवज्जह जानी चाहिये। मैं शहरों की हालत के बारे में कुछ कहना नहीं चाहता हूँ। लेकिन जहां तक देहाती इलाकों का ताल्लुक है, देहाती सब आफिसिस हैं या ब्रांच आफिसिस हैं, वहां पर आपके फार्म जो हैं, उनकी जगह पर सादे कागज ही चलते हैं। फार्म वहां पर मिलते नहीं हैं। जहां जहां भी आपका स्टेशनरी का महकमा है, उसको चाहिये कि वह इस तरफ ध्यान दे ताकि लोगों को फार्म तो मिल सकें।

पहाड़ों के बारे में मैं एक बात यह भी कहना चाहता हूँ कि वहां पर आबादी बहुत दूर दूर है। अगर पांच हजार की आबादी की जो बात आपने अपने सामने रखी है, उस पर स्टिक करें तो वहां डाकखाने खुलने बहुत मुश्किल हैं और उन को यह सुविधा मिल नहीं पायेगी। ऐसी सूरत में हमारे यहां सब-ऑफिस ज्यादा से ज्यादा तादाद में खुलने चाहियें। वहां पर ज्यादा तर फौजी लोग हैं जन्हें पेंशन लेने के लिये जाना होता है या उनकी बेवाओं को अपने नाबालिग बच्चों के साथ इस पेंशन की राशि को लेने के लिये जाना होता है और इसकी उनको जितनी सहुलियतें पहुंचाई जा सकती हैं पहुंचाई जानी चाहिये। अगर उनकी तादाद आप ज्यादा कर दें तो बहुत अच्छा होगा साथ ही साथ जो ब्रांच पोस्ट आफिसिस हैं उनके दम्यान एक सब-ऑफिस आप कर दें तो बड़ी मेहरबानी

होगी। इससे पेंशन लेने वालों को एक तो सहूलियत होगी और साथ ही साथ जो आपकी स्कीम लाइफ इंश्योरेंस की चलती है और छोटी बचतों की चलती है उनको भी फायदा हो सकेगा।

टूरिज्म के बारे में एक और बात कह कर मैं खत्म कर दूंगा। लो इनकम ग्रुप हाउसिस जो हैं वे कांगड़ा वैली में भी अगर आप बना दें तो अच्छा होगा। कांगड़ा वैली में भी बहुत सी खूबसूरत जगहें हैं। जैसे पालमपुर है, बैजनाथ है, कटराई है, मनीकरण है, डेरा गोपीपुर है। ये बहुत ही बेहतरीन जगहें हैं जहां पर बाहर से टूरिस्ट आ कर रह सकते हैं और अपनी सेहत बना सकते हैं। इस वास्ते इस तरफ भी आपका ध्यान जाना चाहिये।

इन शब्दों के साथ मैं इस मंत्रालय के खर्च की मांगों का समर्थन करता हूं और आशा करता हूं कि जो सुझाव मैंने दिये हैं, विचार किया जाएगा।

†श्री पृथ्वीराज (दौसा) : पर्यटन से हमें पर्याप्त विदेशी मद्रा मिलती है। इसलिये इसके विकास के लिये विचार करना चाहिये। हमें पर्यटकों को आवश्यक सुविधायें देनी चाहिये। इसके लिये रहने के लिये जगह और परिवहन बहुत आवश्यक है। विदेशी पर्यटक अधिकृत परिवहन का प्रयोग करते हैं।

इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन इस व्यापार को चलाने में असफल रही है। यह भाड़े और प्रबन्ध न ठीक होने के कारण हैं। हम नए हवाईजहाज खरीदना चाहते हैं। हमें नए जहाज खरीदने की बजाए अधिक सेवाएं कर देनी चाहिये।

इंडियन एयरलाइन्स कारपोरेशन में कार्यक्षमता नहीं है। मेरा मतलब 'ग्राउन्ड स्टाफ' से है। इस से न तो पर्यटकों को और देश के लोगों को प्रोत्साहन मिलेगा।

यदि किसी व्यक्ति ने वापसी के आरक्षण को पक्का करना हो तो उसके लिये दो हफ्तों की सूचना चाहिये। इन परिस्थितियों से पर्यटकों को हम प्रोत्साहन नहीं देते हैं। हमारे होटलों में रहने के लिये कम स्थान है। इसके लिये यदि शीघ्र ही कार्यवाही नहीं की जाती तो न केवल आर्थिक क्षति होगी, परन्तु यह व्यापार को शीघ्र ही कम कर देगा। सीमा-शुल्क और दूसरे कर्मचारी पर्यटकों से जो अच्छा व्यवहार नहीं करते इसे बन्द करना चाहिये।

सड़क परिवहन का राष्ट्रीयकरण हो गया है। यह अच्छी सेवा देने के लिये किया गया। गैर सरकारी बस स्वामियों को कहा गया था कि उन्हें दूसरे पथ देंगे, परन्तु ऐसा नहीं हुआ है। बसें कम होने के कारण उन में भीड़ बहुत होती है, जिससे जनता को बहुत असुविधा हुई है। किराया भी बढ़ा दिया गया है।

यदि हमने उद्योग में प्रगति करनी है, हमें अधिक टैलीफून जरूर मिलने चाहिएं।

डाक और तार विभाग के कर्मचारियों को कम वेतन मिलता है। उन्हें काम अधिक करना पड़ता है और उनकी रहने और काम करने की परिस्थितियां ठीक नहीं हैं। माननीय मंत्री काम करने वालों को अच्छा करने में, पर्यटन के निवास को अधिकतर अच्छा बनाने में सहायता करने और कर दाता को अपने कर के बदले में अधिक वस्तुएं और आराम मिलने के लिये सहायता करें।

†श्री मानबेन्द्र शाह (टिहरी गढ़वाल) : यदि विदेशी मद्रा की स्थिति को ठीक न किया गया तो हमारी योजना के कार्यक्रम समाप्त हो जायेंगे। अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में बहुत प्रतियोगिता

हो रही है। इसलिये इस मंत्रालय को वस्तुओं के निर्यात के परिवहन के लिये राज सहायता पर विचार करना चाहिये। हमें निर्यात की जाने वाली वस्तुओं पर परिवहन खर्च को कम कर देना चाहिये और ऐसी वस्तुओं के बनाने के लिए कच्चे माल के परिवहन खर्च को भी कम करना चाहिये। संभव न हो तो परिवहन को राजसहायता देने पर विचार करना चाहिये।

मंत्रालय की अनुदानों की मांगों में यह कहा गया है कि चूंकि हिमाचल प्रदेश और मनीपुर में रेलें नहीं हैं इसलिये इनकी अर्थव्यवस्था के सड़क परिवहन बहुत आवश्यक हैं। टिहरी गढ़वाल का जिक्र नहीं है।

परिवहन तथा संचार मंत्री (श्री जगजीवन राम) : जिले नहीं दिय जाते, केवल राज्यों का जिक्र किया जाता है।

श्री मानबेन्द्र शाह : यह सीमा के जिले हैं, इनसे भेद नहीं होना चाहिये। पिछड़ हुये क्षेत्र केन्द्र के अधीन हों या राज्यों के उनको एक जैसा समझना चाहिये।

एयर इंडिया इन्टरनैशनल की जो अंश पूंजी है उसमें जनसाधारण भी भाग ले सकें। 'एयर कार्पोरेशन्स ऐक्ट' १९५३ में संशोधन कर देना चाहिये।

इंडियन एयरलाइन्स कार्पोरेशन लगभग २५ मध्यम आकार वायुयानों के खरीदे जाने के बारे में बहुत वाद विवाद है। कुछ कहते हैं कि ये छोटे होने चाहिये, कुछ कहते हैं कि बड़े। हमें बड़े वायुयान खरीदने चाहिये।

एक और स्कीम जो सरकार को चालू करनी चाहिये वह है कि 'अभी सफर करो, बाद में रुपये दे दो'। इस से मध्यम वर्ग के लोग अधिक वायुसेवा का प्रयोग करेंगे।

बद्रीनाथ और केदारनाथ जैसे यात्रियों के लिये जो मन्दिर हैं वहां जाने वाले पर्यटकों के लिये सुविधायें कम हैं। पिछले वर्ष यात्रियों को बहुत दिक्कत हुई। मैंने इस मामले को उठाया था और यह कहा गया था कि जांच की जायेगी। उस पर कुछ नहीं पता चला है। आशा है मानीय मंत्री इस ओर ध्यान देंगे।

श्री ट० सुब्रह्मण्यम (बेल्लारी) : सरकार ने परिवहन और समन्वय की नीति बनाने के लिये निम्नोद्गी समिति नियुक्त की थी। अभी तक इस समिति ने अन्तरिम प्रतिवेदन दिया है। सरकार अन्तिम प्रतिवेदन की प्रतीक्षा कर रही है। सरकार को इसके लिये समय नियत कर देना चाहिये। उसके बाद प्रतिवेदन न आने पर भी अपनी नीति बनानी चाहिये।

हमें जलपथों के लिये भी नीति अपनानी चाहिये। यदि हम ऐसा नहीं करते तो परिस्थितियां हमें ऐसा करने पर मजबूर कर देंगी।

हम राष्ट्रीय राजपथों पर कई करोड़ रुपये व्यय कर रहे हैं, परन्तु सतह स्तर जो स्तर होना चाहिये उससे कम है। कई समय तक इन राष्ट्रीय राजपथों की मरम्मत नहीं होती।

पश्चिमी तट की ७२३ मील लम्बी सड़क तृतीय योजना में समाप्त कर देनी चाहिये। यह प्रसन्नता की बात है कि नागपुर योजना के लक्ष्य पूरे हो चके हैं।

हमें ग्रामीण सड़कों को सबसे अधिक महत्व देना चाहिये। पिछले दस वर्षों में काफी किया जा चुका है, परन्तु यह काफी नहीं है। सरकार से प्रार्थना है कि ग्रामीण संचार की ओर अधिक ध्यान दें।

यह कहा गया था कि सड़कों का राष्ट्रीयकरण आहिस्ता आहिस्ता होगा ताकि विभिन्न राज्यों में गाड़ियाँ इत्यादि चलाने वालों को दिक्कत न हो। राष्ट्रीयकरण से कार्यकुशलता होनी चाहिये और जनता को अच्छी सेवा मिलनी चाहिये। इस मामले में राष्ट्रीय ढांचा बनाना चाहिये इसके लिये एक तथ्य जांच आयोग नियुक्त करना चाहिये।

मंगलौर पत्तन को तृतीय पंच वर्षीय योजना में ही पूरा कर लेना चाहिये। इस पत्तन को उस समय तक सब मौसमों में काम आने वाला पत्तन बनाना चाहिये।

अब पर्यटन को लीजिए। तृतीय योजना में पर्यटन के विकास पर लगभग ८ करोड़ रुपये खर्च किये जायेंगे।

मैं पिछले सात-आठ साल से लगातार कहता आ रहा हूँ कि मैसूर राज्य के बेलारी जिले के एक स्थान—हम्पी—को पर्यटन की दृष्टि से विकसित किया जाना चाहिये। उसका ऐतिहासिक महत्व भी है और, तुंगभद्रा परियोजना के कारण, सामयिक महत्व भी। तुंगभद्रा परियोजना को देखने सैकड़ों देशी-विदेशी इंजीनियर बराबर आते रहते हैं। भावी पर्यटन केन्द्रों की सूची में उसका नाम तक नहीं रखा गया है। मेरा अनुरोध है कि उसे तुरन्त ही उस सूची में शामिल किया जाये और उसका विकास आरम्भ किया जाये।

कुछ माननीय सदस्यों ने डाक तार विभाग की बड़ी कटु आलोचना की है। वैसे भ्रष्टाचार और कार्यक्षमताहीनता से तो कोई भी विभाग मुक्त नहीं है। डाक-तार विभाग में भी कुछ अच्छे और कुछ बुरे कर्मचारी हैं। लेकिन हमें ध्यान रखना चाहिये कि विभाग का काम बहुत अधिक बढ़ गया है, लगभग ८० प्रतिशत। पहले वे २,२,७०० लाख पत्रों, पार्सलों, वी० पी०, इत्यादि का प्रबन्ध करते थे, और अब ४२,५२० लाख का करना पड़ता है। तारों की संख्या २७९ लाख से बढ़कर ४०० लाख हो गई है। डाकघरों की संख्या १९५०-५१ में ३६,००० से बढ़कर १९६०-६१ में ७७,००० हो गई है। अब तारघरों की संख्या ६,७४० हो चुकी है। मैं मानता हूँ कि कभी-कभी तार और एक्सप्रेस पत्रों के वितरण में भी विलम्ब होता है। लेकिन उसके साथ हमें यह भी ध्यान रखना चाहिये कि काम का बोझ अत्यधिक बढ़ गया है।

डाक तार विभाग ने जनता की शिकायतों की छानबीन के लिये एक अलग विभाग बनाया है। जालसाजी और धोखेधड़ी के मामलों के लिये एक सतकर्ता विभाग है।

सरकार को हमें धोखाधड़ी और जालसाजी इत्यादि के मामलों के तुलनात्मक आंकड़े, १९४५, १९५० और १९६० वर्षों के देने चाहिये। उनसे पता चलेगा कि देश स्वतंत्र होने से पहले और अब उसके बाद उनकी क्या वास्तविक स्थिति है।

मेरा दूसरा सुझाव यह है कि देहाती क्षेत्रों में डाक का वितरण कुछ और जल्दी-जल्दी करने की कोशिश की जानी चाहिये। इसलिये कि अब गांवों की जनता भी प्रगति के पथ पर तेजी से बढ़ती जा रही है।

मेरा तीसरा सुझाव यह है कि सो डेढ़ सौ मील की दूरी वाले जिला प्रधानकार्यालयों के बीच डाक के आदान-प्रदान में २४ घंटे से अधिक समय नहीं लगना चाहिये। यदि प्रयास किया जाये, तो यह असंभव नहीं है।

और चौथा सुझाव है कि ३,००० से ५,००० की आबादी वाले सभी कस्बों या गांवों में तार घर खोले जाने चाहिये। मैसूर में ५,००० जन संख्या वाले ऐसे ४८ कस्बों में तो तारघर हैं, पर ४२ में नहीं हैं। इसलिये तारघरों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिये।

तृतीय योजना में ५,००० स्टाफ क्वार्टर्स के निर्माण की व्यवस्था है। मेरा सुझाव है कि जीवन बीमा निगम, लोकनिर्माण विभाग और डाकतार विभाग—तीनों को मिलाकर कर्मचारियों के लिये और अधिक मकानों की व्यवस्था करनी चाहिये।

†श्री रिशांग किंशिग (बाह्य मनीपुर) : परिवहन और संचार मंत्रालय एक काफी महत्वपूर्ण मंत्रालय है। इसलिये कि वह सड़कों और राष्ट्रीय राजपथों का प्रशासन करता है। वह संघ राज्य क्षेत्रों, सिक्किम, नागालैंड और नेफा तथा हिमाचल प्रदेश के राजपथों, असैनिक उड्डयन, पर्यटन, इत्यादि का प्रशासन करता है।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र देश के दूर पूर्व की सीमा पर है, जहां सड़क-निर्माण की सब से अधिक आवश्यकता है। देश की राष्ट्रीय एकता या भावात्मक एकता के लिये सड़कों को एक बड़ा ही महत्वपूर्ण पार्ट अदा करना है। मनीपुर, आसाम, त्रिपुरा, नागालैंड, नेफा और हिमाचल प्रदेश की सबसे बड़ी आवश्यकता ये सड़कें ही हैं। ये सीमावर्ती क्षेत्र पिछड़े हुये होने पर भी देश के लिये सर्वाधिक महत्वपूर्ण हैं। इसलिये सड़क-निर्माण हमारे देश के विकास का एक सबसे महत्वपूर्ण अंग है।

इन सीमावर्ती इलाकों में सड़कें बन जाने पर गरीब से गरीब किसान भी अपनी उपज बाजार में ला सकता है। और तब वहां की जनता को दैनिक आवश्यकता की वस्तुएं काफी सस्ती मिल सकती हैं। सड़कें न होने से इन प्रदेशों के लोग अपने अपने प्रदेशों को शेष संसार से बिल्कुल अलग-अलग समझते हैं।

सड़कें विकसित होने पर ही, वहां की जनता वनों और खनिज पदार्थों का पूरा-पूरा उपयोग कर सकेगी। तभी उन क्षेत्रों में सभ्यता और आर्थिक खुशहाली का प्रवेश हो सकता है।

राष्ट्रीय और भावात्मक एकता की आवश्यकता तो सचमुच सीमावर्ती क्षेत्रों की जनता और शेष राष्ट्र की जनता के बीच है। मैदानों में रहने वाली शेष भारतीय जनता तो संस्कृति और भाषा की दृष्टि से पहले ही एक है। लेकिन इन पिछड़े हुए, सीमावर्ती क्षेत्रों की जनता को ब्रिटिश शासकों ने जानबूझ कर शेष भारत की जनता से अलग रखा था, उनमें एकता पैदा नहीं होने दी थी। देश स्वतन्त्र होने के बाद ही वह शेष भारतीयों के निकट सम्पर्क में आ पायी है। सीमावर्ती क्षेत्रों के अलगाव, भौगोलिक विशेषताओं, संस्कृतियों और परम्पराओं ने उनको एक बिल्कुल ही अलग रूप दे दिया है। यहां तक कि शेष भारत की जनता भी उनको बिल्कुल विदेशी जैसा समझती। कुछ ससद्-सदस्य तक हमको विदेशी समझते हैं।

लेकिन हम अपने-आपको विदेशी नहीं समझते।

इसलिये राष्ट्रीय और भावात्मक एकता की वास्तविक आवश्यकता तो इन सीमावर्ती इलाकों की जनता और शेष भारत की जनता के बीच है।

भावात्मक एकता समिति ने और तो कई सिफारिशों की हैं, पर उसके लिये आवश्यक सड़कों का कहीं उल्लेख तक नहीं किया है। इन पर्वतीय क्षेत्रों में अनेक स्कूल खोलने से भी भावात्मक एकता पैदा नहीं होगी। वह तो तभी हो सकती है जब उनके साथ सड़कों का भी निर्माण हो। वहां सड़कों और संचार के साधनों के विकसित होने पर ही इन क्षेत्रों की जनता शेष भारत की जनता के सम्पर्क में आ सकेगी।

†मूल अंग्रेजी में

तृतीय योजना में सड़क-निर्माण के लिये शायद ३२४.६ करोड़ रुपये रखे गये हैं, लेकिन संघ राज्य क्षेत्रों और सिक्किम में सड़क-निर्माण के लिये उसमें से केवल २७ करोड़ रुपये की राशि ही रखी गई है। इन क्षेत्रों के विस्तार, और वहां सड़क निर्माण की अधिक लागत को देखते हुए यह राशि बहुत ही कम है।

मेरा सुझाव है कि इन क्षेत्रों में सड़क-निर्माण के लिये और अधिक राशि रखी जाये।

भारत सरकार इन पर्वतीय क्षेत्रों में सड़क-निर्माण के महत्व को समझती है। इसीलिये सीमा सड़क विकास बोर्ड अलग से बनाया गया है। उसके सभापति हमारे प्रधान मंत्री और उप सभापति हमारे प्रतिरक्षा मंत्री हैं। आशा है वे इस दिशा में कोई ठोस कदम उठायेंगे। इसमें हमें ध्यान रखना चाहिये कि भारत सरकार के अधिकारी अपने कर्तव्य भूल जाते हैं और महत्वपूर्ण कार्यों को भी महत्व नहीं दे पाते।

इसलिये मेरा सुझाव है कि इन सीमावर्ती क्षेत्रों में सड़क-निर्माण को और अधिक गतिशील बनाने के लिये इस बोर्ड की सदस्य संख्या बढ़ा दी जाये। उसमें हिमाचल प्रदेश, त्रिपुरा और मनीपुर के भी कुछ प्रतिनिधि लिये जायें। वे प्रतिनिधि चाहे जन-नेता हों, या सरकारी उच्चाधिकारी।

हमारे प्रदेशों में सड़क-निर्माण की प्रगति बड़ी ही मन्द है। इम्फाल तामेनलोन रोड का निर्माण प्रथम पंचवर्षीय योजना-काल में आरम्भ हुआ था और अभी तक दस वर्ष बाद भी मोटर चलने योग्य केवल ४६ मील सड़क बन पायी है। शेष सड़क वर्षा में बिल्कुल बेकार हो जाती है।

इम्फाल-काचेर रोड का निर्माण द्वितीय योजना के दौरान आरम्भ हुआ था। माननीय मंत्री ने एक प्रश्न के उत्तर में बताया है कि उसका निर्माण तृतीय योजना में पूरा होगा। मुझे उसकी भी आशा नहीं। जो भी हो, उसमें शीघ्रता करनी चाहिये।

देश के प्रत्येक भाग में राष्ट्रीय विस्तार खण्ड मौजूद हैं। हमारे पर्वतीय इलाकों में भी ऐसे खण्ड हैं। वहां जनता अपने उद्यम से कई सड़कें बनाती है। सरकारी अधिकारी उसका मुआयना सा करने जरूर पहुंच जाते हैं, पर जनता को सड़क-निर्माण के विशेषज्ञों की कोई प्रविधिक सहायता नहीं मिलती। उसका कोई प्रबन्ध नहीं है। इसीलिये वे सड़कें बरसात के दिनों में एकदम खराब हो जाती हैं। फिर जनता द्वारा निर्मित सड़कों की कोई पूर्व-योजना तक नहीं बनाई जाती। इसलिये काफी रुपया-पैसा और मेहनत व्यर्थ हो जाती है। मेरा सुझाव है कि राष्ट्रीय विस्तार सेवा खण्ड की जनता अपने श्रम के बल पर अपने यहां की सड़कों के कार्यक्रम बनाये और उस के लिये एक प्राविधिक अनुमोदन लेने के बाद ही निर्माण शुरू करे।

राष्ट्रीय विस्तार सेवा खण्ड की सड़क-योजनाओं की कार्यान्विति लोक निर्माण विभाग की देख रेख में होनी चाहिये। साथ ही, लोक निर्माण विभाग में भी काफी सुधार किये जाने चाहिये।

मेरा एक सुझाव यह भी है कि इन क्षेत्रों में विमान-पथ की पट्टियां बनाई जायें। वे सड़कों से अधिक सस्ती पड़ेंगी। बरसात के दिनों में काम नहीं रुकेगा।

इम्फाल-कलकत्ता विमान सेवा के लिये वास्तव में अच्छे डकोटा विमान दिये जाने चाहिये। साथही उनका भाड़ा और किराया भी उचित रखना चाहिये। अभी किराये अधिक हैं।

इस विमान सेवा का उपयोग करने वाले अधिकांश यात्री सुरक्षा और समय की दृष्टि से अपनी सीटें सुरक्षित करा लेते हैं। इसलिये सुरक्षित स्थानों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिये।

हमारे क्षेत्रों में पर्यटन के लिये कई बड़े सुन्दर स्थान हैं। उनको विकसित किया जाना चाहिये। मेरा अनुरोध है कि पूर्व के सीमावर्ती क्षेत्र में पर्यटन का विकास करने के लिये पर्याप्त राशि मंजूर की जाये।

†उपाध्यक्ष महोदय : श्री राज बहादुर ।

†श्री मुरारका (झूझनू) : मैं माननीय मंत्री से इसी विषय से सम्बन्धित दो छोटे-छोटे प्रश्न पूछना चाहता हूँ।

कल खान और ईंधन मंत्री ने, वाद-विवाद का उत्तर देते हुए, कहा था कि कोयले का परिवहन सड़क और अन्य सामान्य परिवहन-साधनों द्वारा होगा। सड़क-परिवहन के सम्बन्ध में उन्होंने कहा था कि ट्रकों और लारियों द्वारा परिवहन करना मितव्ययता पूर्ण नहीं होगा। तो क्या उनके पास कोयले के सड़क-परिवहन की सहायता की कोई दूसरी योजना है? और, क्या उन्होंने नदियों द्वारा कोयले के परिवहन की कोई निश्चित योजना तैयार की है? माननीय मंत्री, श्री के० दे० मालवीय ने कहा था कि जुलाई में कोयले का परिवहन नदियों द्वारा आरम्भ किया जायेगा। तो क्या उसकी लागत इत्यादि का अनुमान कर लिया गया है?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में नौवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : मैं माननीय सदस्यों के रचनात्मक सुझावों के लिये उनका आभारी हूँ। एक दो सदस्यों को छोड़ कर, शेष सभी सदस्यों की आलोचनायें रचनात्मक थीं।

मैं सबसे पहले नौवहन का प्रश्न लेता हूँ। मैं आपके सामने नौवहन की एक पूरी तस्वीर रखता हूँ जिससे आपको पता चल सके कि प्रथम और द्वितीय योजनाओं के काल में कितना कुछ किया जा चुका है और तृतीय योजना के लिये हमारा क्या कार्यक्रम है। इससे कई शंकाओं का समाधान भी हो जायेगा।

सभा को मालूम है कि १९४७ में हमारे नौवहन की टनभार क्षमता केवल २,४६,००० थी, जो अब १-५-१९६२ को ६,१७,००० हो गई है। १ अप्रैल, १९५६ को ४,७६,८८० टनभार का वहन हो रहा था। द्वितीय योजना काल में, उसमें कुछ वृद्धि हुई थी और तृतीय योजना काल के कार्यक्रम के फलस्वरूप अब वह ६,८०,६२४ जी० आर० टी० हो गई है। द्वितीय योजना के दौरान रद्द किये गये पोत ('स्कूपिंग्स') लगभग १,२३,२२७ टन के थे। द्वितीय योजना काल की समाप्ति तक ३१-३-१९६१ को संचालित पोत की वहन क्षमता ८,५७,३६७ जी० आर० टी० थी। और, ६३,००० टन के पोतों का निर्माण चालू था। इस से कुल मिला कर द्वितीय योजना में ६,५०,३६७ टन की क्षमता रही। तब से कई पोतों को रद्द किया जा चुका है, और आज हमारी वहन क्षमता ६,१७,००० टन की है।

तृतीय योजना का हमारा लक्ष्य ३,७४,५०० जी० आर० टी० का है—जिसमें १,३२,५०० जी० आर० टी० तटीय और २,४२,००० जी० आर० टी० समुद्री नौवहन के लिये है। हमने तटीय नौवहन में १,००,००० जी० आर० टी० और समुद्री नौवहन में ६४,००० जी० आर० टी० इस तरह कुल मिलाकर १,६४,००० जी० आर० टी० की गुंजाइश रद्द किये जाने वाले पोतों के लिये रखी है। इस प्रकार कुल वृद्धि लगभग १,८०,५०० जी० आर० टी० रहेगी। इसमें द्वितीय

योजना के अन्त तक पूरा होने वाला टन भार और जोड़ देने पर, वह ११ लाख टन तक पहुंच जाता है।

लेकिन वर्तमान स्थिति देखने से पता चलता है कि हमने अपना लक्ष्य पूरा कर लिया है : सिन्धिया कम्पनी ने हिन्दुस्तान शिपयार्ड को तीन पोतों का आर्डर दिया है। और, नौवहन निगम ने उसे दस पोतों का आर्डर दिया है। ग्रेट ईस्टर्न कम्पनी ने जापान को एक पोत का आर्डर दिया है। इस प्रकार १,२८,००० टन भार की वहन क्षमता का निर्माण चल रहा है। तटीय नौवहन के लिए जयन्ती शिपिंग कम्पनी के पास सात पुराने पोत होंगे, जिनकी टन भार क्षमता ५०,५०० टन होगी। आर० सेन एण्ड कम्पनी के पास भी एक पुराना पोत होगा और अन्य कम्पनियों के पास अन्य तीन पुराने पोत रहेंगे, जिससे तटीय नौवहन की कुल क्षमता ५६,८०० टन हो जायेगी। समुद्री नौवहन के लिये, जयन्ती शिपिंग कम्पनी को १,८५,००० टन भार की क्षमता के १३ नये पोतों का आर्डर देने की मनजूरी दी जा चुकी है। ग्रेट ईस्टर्न कम्पनी भी यूगोस्लाविया से ७,००० टन का एक पोत खरीदने जा रही है। इस तरह समुद्री नौवहन की टनभार क्षमता १,९२,००० टन हो जायेगी। और, तटीय तथा समुद्री नौवहन की कुल टन भार क्षमता ३,७६,००० टन हो जायेगी। इस में यदि वर्तमान टन भार क्षमता और जोड़ दी जाये तो कुल टनभार क्षमता १२.९३ लाख टन हो जायेगी। रद्दी किये जाने वाले पोतों की अनुमित क्षमता निकाल देने के बाद, १.५२ लाख टन घटा देने के बाद, कुल टन भार क्षमता ११.४१ लाख टन रह जायेगी, जो तृतीय योजना के निर्धारित लक्ष्य से अधिक है। इसलिये हमें तृतीय योजना के लक्ष्यों को और बढ़ाने की बात पर विचार करना चाहिये। हमें इसके लिये जितनी राशि दी गई थी, उसका आधा भाग हम अभी तक व्यय कर चुके हैं।

नौवहन विकास निधि समिति को सरकार ने ३१ मार्च, १९६१ तक ११.९८ करोड़ रुपये की राशि मंजूर की थी। उसके बाद १९६१-६२ में ७ करोड़ रुपये को अग्रिम राशि दी गई थी। समिति के पास १९६१-६२ में कुल राशि १८.९८ करोड़ रुपये थी। इसमें से १२.१९ करोड़ रुपये के ऋण ३१-३-६१ तक दिये जा चुके हैं, जिसकी लगभग ३१२.९० लाख रुपये की अदायगी भी हो चुकी है। १९६१-६२ में सबसे बड़ा ऋण जयन्ती शिपिंग कम्पनी को दिया गया है। २०.२५ करोड़ रुपये का उसकी वचन दिया जा चुका है। कुल ऋण की राशि २२.४५ करोड़ रुपये है। उसमें से ४३३.१३ लाख रुपये की वसूली हो चुकी है। यदि जयन्ती शिपिंग कम्पनी सभी शर्तें पूरी करती रही तो उसे तृतीय योजना के दौरान कुल २०.२५ करोड़ के ऋण में से ७ करोड़ रुपये दिये जायेंगे।

तृतीय योजना में नौवहन के लिये कुल ५५ करोड़ रुपये मंजूर किये गये थे, जिसमें से ४ करोड़ रुपये रक्षण करने वाले पोतों और प्रशिक्षण-कार्यक्रमों के लिये अलग रखे गये हैं। शेष ५१ करोड़ रुपयों में से १९६१-६२ में नौवहन विकास निधि को ७ करोड़ रुपये का ऋण दिया गया और नौवहन निगम तथा मुगल लाइन्स में ३४९.७६ लाख रुपये का विनियोजन किया गया है—जो कुल मिलाकर १०.५० करोड़ रुपये हो जाते हैं। १९६२-६३ के लिये प्रस्तावित व्यय इस प्रकार है— नौवहन विकास निधि को ४ करोड़ रुपये और सरकारी क्षेत्र में विनियोजन के लिये ६० लाख रुपये। इससे स्पष्ट है कि हमारे पास टनभार क्षमता बढ़ाने के लिये पर्याप्त धन है।

## [अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

राष्ट्रीय नौवहन बोर्ड ने सफ़रिश की थी कि तृतीय योजना के लिये हमें १४ लाख टन का लक्ष्य रखना चाहिये। यदि पूरे उत्साह से काम चलता रहा, तो हम अपने लक्ष्य को अवश्य पूरा कर लेंगे।

अब मैं लदान की क्षमता को लेता हूँ। तृतीय नौवहन के लिये अधिक माल सुलभ न होने से, तृतीय नौवहन अधिक विकास नहीं कर पाया है। यदि यातायात होता तो द्वितीय योजना का लक्ष्य अवश्य पूरा हो जाता। १९५५ से १९६० तक तृतीय व्यापार २५.५५ लाख से बढ़कर २५.८२ लाख टन हो गया है। समुद्री नौवहन में वह १९५५ में १६.३३ लाख से बढ़कर २६.११ लाख टन हो गया है। इस प्रकार उसका कुल योग १९५५ में ४१.८८ लाख से बढ़कर १९६० में ५१.९३ लाख टन हो गया है।

तृतीय नौवहन की आय १९५५-५६ में १०.७७ करोड़ रुपये से बढ़कर १९५६-६० में १३.०५ करोड़ रुपये हो गयी है। लेकिन उससे अधिक महत्वपूर्ण है समुद्री नौवहन, जिससे हमें विदेशी मुद्रा मिलती है। १९५५-५६ में हमें उससे १३.४२ करोड़ की आय हुई थी। लेकिन छः वर्षों में विदेशी मुद्रा की हमारी आय दुगुनी हो गई है। अब सरकारी क्षेत्र और गैर सरकारी क्षेत्र के समवायों ने २८ करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा की आय कर दिखाई है।

जहाँ तक टन-धारिता से आधुनिक बनाने का संबंध है, मेरे विचार में हम ने इस क्षेत्र में भी काफी प्रगति की है। दूसरी योजना के शुरू में २० वर्षों से अधिक पुराने जहाजों की संख्या १२ प्रतिशत थी। अब यह केवल ६ प्रतिशत है। वास्तव में यह जानकर आप को हर्ष होगा कि समुद्र पार के क्षेत्र में ७५ जहाजों में से ५६ जहाज १० वर्ष और इससे कम पुराने हैं, ९ जहाज ११ से १५ साल तक के हैं, ९ जहाज १६ और २० वर्ष पुराने हैं और केवल एक जहाज २० वर्ष से अधिक पुराना है। मैं आशा करता हूँ कि यह प्रवृत्ति जारी रहेगी।

हमने नये रास्ते ढूँढ कर उन पर सेवा चलाई हैं। दूसरी पंच वर्षीय योजना की अवधि में हम ने भारत से अमेरिका, दक्षिण अमेरिका, रूस, पोलैंड, पश्चिम अफ्रीका और जापान तक नई सेवाएं चलाई हैं। भारत-अमेरिका और भारत-दक्षिण अमेरिका को छोड़ कर अन्य अधिकतर रास्तों पर भी सरकारी नौ जहाजी निगमों ने जहाज चलाये हैं। गैर सरकारी क्षेत्र में भी इस संबंध में काम किया है। जहाजी कम्पनियों ने विदेशी मुद्रा की कठिनाइयों को पार किया है और विदेशी मुद्रा ऋणों की सहायता लेकर १८.३८ करोड़ रुपये के कुल खर्च से २.२३ लाख जी० आर० टी० के ४४ जहाज खरीदे।

हम ने एक टैंकर बेड़ा भी बना लिया है। हमारे पास तीन तृतीय टैंकर हैं, एक ग्रेट ईस्टर्न का और दो भारत के नौवहन निगम के। जयन्ती नौवहन कम्पनी ने समुद्र पार के व्यापार के लिये २०,००० जी० आर० टी० का एक बड़ा टैंकर आदि जयन्ती ले लिया है जो कि शैल टैंकर्स ने चार्टर कर लिया है। यह पहला भारतीय टैंकर है, जो व्यापार में लगाया गया है। इस के अतिरिक्त सरकारी नौवहन निगम ने मैसर्स कालटेक्स से एक समझौता कर लिया है और उसका विचार है कि एक २८,००० डी० डब्ल्यू० टी० का टैंकर बनाया जाये, जो कि विशाखापटनम के तेल शोधन कारखाने में प्रयोग किया जायेगा। एक और बड़ा टैंकर मैसर्स एस्सो द्वारा चार्टर करने के लिये लिया जायेगा। उस में कुछ त्रिलम्ब हुआ है क्योंकि स्टैनवैक कम्पनी में कुछ संगठनात्मक परिवर्तन हुए हैं।

हमने नौवहन ऋणों की शर्तें भी उदार बनाने के लिये कदम उठाये हैं, क्योंकि निजी नौवहन कम्पनियों ने अपने संसाधनों का अधिक से अधिक उपयोग कर लिया है और उन्हें प्रोत्साहन दिया जाना चाहिये। इस लिये हमने हाल में घोषणा की है कि पुराने जहाजों के लिये अदायगी की अवधि जहाज के बाकी आयकर जीवन के दो तिहाई से तीन चौथाई कर दिया जाये। नये जहाजों के लिये यह १४ वर्षों से १८ वर्ष कर दिया जायेगा हिन्दुस्तान शिपयार्ड के जहाजों के लिये अवधि १६ वर्ष से १९ वर्ष कर दी गई है। हमें आशा है कि इस रियायत का पूरा लाभ उठाया जायेगा अब हिन्दुस्तान शिपयार्ड के पास १९६५ तक आर्डर हैं। जो कि भविष्य के लिये बहुत अच्छी बात है।

भाड़ा जांच विभाग इस लिये स्थापित किया गया था ताकि वह विदेशी नौवहन कम्पनियों को विभेदकारी भाड़े की दरें कम करने के लिये राजी करे। दो तीन मामलों में इसने अच्छा काम किया है। उदाहरणतया पश्चिम को जाने वाले माल पर भाड़े की दरों में प्रस्तावित दस प्रतिशत वृद्धि हटा दी गयी है। जनवरी १९६१ से अप्रैल, १९६२ तक १२० वस्तुओं पर भाड़े की दरें कम कर दी गई हैं। कांडला से हांगकांग और जापान को १० शिलिंग हटा दिये गये हैं, कांडला और सी-राष्ट्र से ब्रिटेन/ यूरोप, ५ शिलिंग सौराष्ट्र पत्तनों से आस्ट्रेलिया १५ शिलिंग कम करके ७ शिलिंग ६ पेंस कर दिये गये हैं।

श्री उ० म० त्रिवेदी का यह ख्याल बिल्कुल गलत है कि मांस खाने वाले उम्मीदवार वाणिज्य-पोत प्रशिक्षण संस्था में दाखिल नहीं किये जाते। ऐसा कोई भी प्रतिबन्ध नहीं है।

श्रीमती शारदा मुकर्जी ने शिकायत की है कि हम नौवहन निगम को इस का उचित काम नहीं करने दे रहे। इस गलतफहमी को दूर करने के लिये मैं कुछ तथ्य दूंगा। नौवहन निगम की प्रदत्त पूंजी २३.४५ करोड़ रुपये है : जहाजों की संख्या के मामले में यह सिंधिया से दूसरे नम्बर पर है पहले यह तीसरा था। इसके पास १७ माल वाहन जहाज, २ तटीय टैंकर और २ यात्री जहाज हैं, जिनका कुल टन भार १५४४१५ टन है। जहां तक विस्तार कार्यक्रम का संबंध है, १० नये माल वाहक जहाजों के लिये आर्डर दिये गये हैं, एक समुद्रपार टैंकर नया बनाया जायेगा और एक जहाज चटोकोटिन-कोलम्बो सेवा के लिये बनाया जायेगा। इनका कुल टन भार ११२,५०० होगा। जब यह पहला नौवहन समवाय बन जायेगा तो इसका कुल टन भार २६६,९१५ टन होगा। नौवहन निगम द्वारा ले जाये गये माल के आंकड़ इस प्रकार हैं :—

१९५९-६० . . . . .	३८२,९२५	राजस्व टन
१९६० . . . . .	५१७,६१९	राजस्व टन
१९६१-६२ . . . . .	८५०,०००	राजस्व टन

१९५९ से अब तक दुगुनी से अधिक वृद्धि हुई है।

भाड़े और यात्री आय के आंकड़े इस प्रकार हैं : १९५९-६० में यह आय ३८६,८८,९१५ रुपये था, १९६१-६२ में यह ७.५० करोड़ रुपये होगी है। जो तीन वर्षों में लगभग दुगुनी हो गयी है।

पिछले वर्षे नौवहन निगमों का लाभ ४७ लाख था, आशा है कि यह प्रवृत्ति जारी रहेगी और इस वर्ष लाभ इससे भी अधिक होगा। निगम निम्न रास्तों पर जहाजी सेवाएं चला रही हैं :

भारत का पूर्वी तट-पूर्वी पाकिस्तान/दूर-पूर्व जापान; भारत का पूर्वी तट पूर्व पाकिस्तान आस्ट्रेलिया भारत का पश्चिमी तट-पश्चिम पाकिस्तान दूर-पूर्व-जापान, भारत पाकिस्तान। ब्रिटेन-यूरोप भारत-रूस-ब्लेक सी; इंडो-पोलिश शिपिंग सर्विस, बम्बई-पूर्वी अफ्रीका, मद्रास-सिंगापुर; और भारत/अंडमान और निकोबार द्वीप।

निगम अब भारत-पाकिस्तान-ब्रिटेन, यूरोप नौवहन सम्मेलन का भी सदस्य है और इसके जहाजों की संख्या ६ तक हो गई है। इसने भारत का पश्चिमी तट-पाकिस्तान-जापान के रास्ते पर भी महीने में दो बार सेवा चलाई है, और अन्य सम्मेलनों में भी सदस्यता प्राप्त की है, हम चाहते हैं कि सारे राष्ट्र नौवहन में उन्नति करे और हमारा नौवहन भी हमारी आवश्यकताओं के अनुसार बढ़े।

जहां तक तटीय नौवहन का सम्बन्ध है, १० लाख टन माल की बढ़ौत्री से, इसकी कठिनाइयां समाप्त हो गई हैं और अब जहाजों को माल की जरूरत नहीं बल्कि माल को जहाजों की जरूरत है। अतः निगम ने ९ से १२ मास तक की अवधि के लिए ५ जहाज, जो कि २९.३८२ टन के हैं, चार्टर किये हैं। निगम मात्र चार्टरों का भी प्रबन्ध कर रहा है किन्तु हमें इसकी बहुत खुशी नहीं है। हम चाहते हैं कि हम इस पर विदेशी मुद्रा खर्च न करें बल्कि अपने जहाज रखें। इसलिए हमें जयन्ती नौवहन के सात जहाजों के प्रस्ताव पर खुशी है, क्योंकि हमें कोई विदेशी मुद्रा खर्च नहीं करनी पड़ी।

निगम ने अब तक कलकत्ता से १२.३ लाख टन कोयला उठाया है। इसके अतिरिक्त अंडमान से लकड़ी लाने के लिए भी जहाज रखे हैं। कोयला उत्पादन और परिवहन कार्य दल ने हाल में सिफारिश की है कि कोयले के वहन के लिए निगम अपने जहाजों के साथ तटीय परिवहन में शामिल हो। हम ऐसा निजी नौवहन कम्पनियों की मन्जूरी से कर रहे हैं, क्योंकि उन्होंने भी हमें वही सुझाव दिया है। ६ तटीय जहाज तुरन्त लेने का प्रस्ताव विचाराधीन है।

पिछले एक साल या १८ महीनों में चार नई नौवहन कम्पनियां बनी हैं, वे ये हैं : अपीजय लाइन्स ५ जहाज ३४,००० टन, रत्नाकर शिपिंग कम्पनी २ जहाज, १४,५०० टन, जयन्ती शिपिंग कम्पनी १ टैंकर, २०,४१८ टन राजकुमार लाइन्स—एक जहाज, ३००० टन खरीदने की मन्जूरी दी गई।

जहां तक ट्रेम्प जहाजों का सम्बन्ध है, ये हमारे पास बहुत ही कम हैं। हमारे पास लाइनर जहाज हैं और बहुत सा माल उठा लेते हैं। हमारे कुल समुद्रपार लाइनर व्यापार का २५ प्रतिशत भाग भारतीय लाइनर जहाजों द्वारा होता है। यह प्रगति काफी है, क्योंकि सामान्य आंकड़ा १०-११ प्रतिशत है। कुछ अलग विभागों में प्रतिशतता संतोषजनक है। उदाहरणतया भारत-आस्ट्रेलिया व्यापार में हमारी प्रतिशतता ५० प्रतिशत है, बंगाल-जापान सेवा में जापान से भारत में ५० प्रतिशत और भारत से जापान में ३५ प्रतिशत।

भारत-यूरोप व्यापार में यह ३६ प्रतिशत है, भारत-ब्रिटेन व्यापार में २६.२५ प्रतिशत और १९७१ में यह ३६.२५ प्रतिशत हो जायेगी। यह प्रबन्ध कोई संतोषजनक नहीं है, क्योंकि यह भारतीय नौवहन या अर्थ-व्यवस्था की मांगें पूरा नहीं करता। भारतीय अंश पिछले काम को देख कर निश्चित किया गया था, किन्तु वृद्धि की दर केवल १ प्रतिशत रखी गई थी, क्योंकि ब्रिटिश जहाज मालिक समन्वय के लिए समय चाहते थे।

अब स्थिति बिलकुल बदल गई है, क्योंकि सम्मेलन ने पाकिस्तान लाइन्स का अंश १-७-६२ से १२ $\frac{1}{2}$  प्रतिशत से २५ प्रतिशत तक बढ़ा दिया है और १-१-७१ तक ३६ प्रतिशत वृद्धि द्वारा हो जायेगा और वह हमारे बराबर हो जायेगा।

पाकिस्तान के अंश में वृद्धि का स्वागत करते हुए हम यह भी चाहते हैं कि भारतीय लाइन्स का अंश भी बढ़ा दिया जाये। इसलिए भारतीय लाइन्स ने मांग की है कि भारत-ब्रिटेन व्यापार में इसका अंश १९७० तक ४८.२५ प्रतिशत कर देना चाहिये। भारत सरकार इसे उचित समझती है। इस प्रश्न पर फ्लोरेंस के सम्मेलन में विचार हो रहा है और भारत सरकार को आशा है कि एक संतोषजनक शल निकाल लिया जायेगा, क्योंकि सरकार इस मामले को अत्यधिक महत्व देती है।

तेल व्यापार में स्थिति इतनी संतोषजनक नहीं है। समुद्रपार के टैंकरों की अनुमानित आवश्यकताएं इस प्रकार हैं : कच्चा तेल ५५ लाख टन, आयात प्रतिवर्ष, ११ टैंकर, साफ किये हुए उत्पाद २२.५ लाख टन प्रतिवर्ष के लिए ७ टैंकर। मैंने कहा है कि अगले साल या १८ महीनों में हमारे पास २ या ३ टैंकर हो जायेंगे।

प्रपुंज माल व्यापार की ओर भी निर्देश किया गया था। यद्यपि लाइनर जहाजों के व्यापार के बारे में स्थिति संतोषजनक है, प्रपुंज माल के सम्बन्ध में स्थिति इससे खराब है। हमारे पास एक भी प्रपुंज वाहक नहीं है, जिसके फलस्वरूप इस वाहन में हमारा भाग केवल ३ से ४ प्रतिशत तक है; इन परिस्थितियों में हमें अमेरिका से खाद्यान्न भारत में ले आने थे। हमें और देशों को लौह-अयस्क भी पहुंचाना होता है। मैंने स्वयं नौवहन कम्पनियों से अपील की है कि वे इस स्थिति से लाभ उठायें। उनके पास संसाधन कम होने के कारण, वे इस का लाभ नहीं उठा सके।

इस पृष्ठभूमि में, हम जयन्ती नौवहन कम्पनी से, जो १० फरवरी को ५ करोड़ रुपये की अधिकृत पूंजी से और २१.४८ की वर्तमान प्रदत्त पूंजी से बनाई गई थी, प्रस्ताव प्राप्त हुआ। कहा जाता है कि शुरू में उस के पास २०० रुपये थे। इसमें कोई आश्चर्य की बात नहीं, क्योंकि स्थिति स्पष्ट है। यदि यह सौदा न होता, तो किसी गैर भारतीय द्वारा लगाया गया रुपया, व्यर्थ जाता और विदेशी मुद्रा को उसे उतना नुकसान होता, क्योंकि वह किसी और उपक्रम में नहीं लगाया जा सकता। अब हमें विश्वास है कि वह अपनी प्रदत्त पूंजी पूरा करने वाला है। मैं इस सम्बन्ध में आंकड़े दूंगा।

श्री मुहम्मद इलियास ने कहा है कि जयन्ती नौवहन कम्पनी को कोई अनुभव नहीं है। मुझे उनके कहने पर आश्चर्य है, क्योंकि वह साम्यवादी हैं। यदि हम नये लोगों को न आने दें, तो निहित स्वार्थों का कब्जा हो जायेगा। धन लगने वाले का अनुभवी होना आवश्यक नहीं है, लाइन चलाने वालों का अनुभवी होना आवश्यक है। हमें इस बात को देखना है कि जो ऋण हम दे रहे हैं, वह सुरक्षित है या नहीं, क्या कम्पनी की वित्तीय स्थिति अच्छी है या नहीं। हमने बहुत सावधानी से सब ऋणियां दूर करने का प्रयत्न किया है और इतना बड़ा ऋण इन परिस्थितियों में मंजूर किया गया था।

†श्री मुहम्मद इलियास (हावड़ा) : मैंने यह पूछा था कि यह रुपया सरकारी क्षेत्र में नौवहन के विकास के लिए क्यों नहीं दिया गया था।

†श्री राज बहादुर : मैं इस का भी उत्तर दूंगा। किन्तु उन पहले के प्रश्न का कि डा० तेजा को कोई अनुभव नहीं है, कोई महत्व नहीं। वे अनुभवी व्यापारी हैं।

उनकी दूसरी बात यह थी कि कम्पनी पिछले दरवाजे से कुल कुडियों को ले जायेगी। इसका कोई डर नहीं। विधि इस की अनुमति नहीं देती। फिर उन्होंने पूछा था कि क्या किसी वर्तमान कम्पनी ने ऐसा कोई प्रस्ताव किया है। मेरा उत्तर नकारात्मक है। उन्होंने पूछा था कि नौवहन निगम ने यह कार्यक्रम अपने हाथ में क्यों नहीं लिया। मेरा पहला उत्तर यह है कि जयन्ती नौवहन कम्पनी केवल हमारी विदेशी मुद्रा के सहारे इस क्षेत्र में नहीं आई। वह १० प्रतिशत जहाजों के मूल्य में विनियोजित करेगी। यह काफी बड़ी रकम है और फिर सूद भी दिया जाना है, जो कुल मूल्य का लगभग २२ प्रतिशत है। अतः जो कुछ जयन्ती नौवहन कम्पनी को दिया गया है, उस से ३२ प्रतिशत और विनियोजित किया जाना है। यह काफी बड़ी रकम होगी। इतनी राशि की विदेशी मुद्रा ढूँढना ही एक समस्या है। प्रश्न यह था कि विदेशी मुद्रा कौन दे सकता था? संसाधनों को देखते हुए, नौवहन निगम ऐसा नहीं कर सकता था।

इसके अलावा हमारी योजनाएं भी हैं जो कि संसद् जैसी सार्वभौम सत्ता द्वारा स्वीकृत की गयी है। इन योजनाओं में जो सीमानिर्धारित कर दी गई है हम उन से बाहर नहीं गये हैं। जयन्ती शिपिंग कम्पनी के आने के बाद ऐसी परिस्थितियां उत्पन्न हुई कि नौवहन का लक्ष्य बढ़ाया जाये।

अगर निगम इस योजना को सम्मिलित करता है तो यह देखना है कि कितनी अतिरिक्त राशि की आवश्यकता पड़ेगी। इसके लिये ७.२ करोड़ रुपये की अतिरिक्त विदेशी मुद्रा चाहिये। इस के अतिरिक्त निगम की अपनी योजनाएं भी हैं। हमारे पास अब अतिरिक्त धन नहीं है। आजकल हम अपना ध्यान लाइनर व्यापार पर केन्द्रित कर रहे हैं। अगर हमारे पास ट्राम्प जहाज और लाइनर दोनों ही प्रकार के जहाज हो गये तो हमारे लिये कठिन हो जायेगा कि हम उनका उचित प्रबन्ध कर सकें। सभी प्रकार के व्यापार अर्थात् लाइनर व्यापार, टैंकर व्यापार, तथा भारी समानों का इधर उधर ले जाना, एक साथ करना संभव नहीं है। हमें व्यावहारिक दृष्टिकोण भी देखना होगा। हां इस सभा को मैं इतना आश्वासन अवश्य दे सकता हूँ कि कोई और दूसरी कम्पनी भी आये और उन्हीं शर्तों पर हम से सहायता मांगे तो हम निश्चय ही सहायता देंगे।

जहां तक जयन्ती शिपिंग समवाय के व्यवसाय के अनुभव की बात है। उन्हें काफी अनुभव है। उसके संचालन बोर्ड के सभी सदस्य काफी अनुभवी हैं।

एक प्रश्न यह उठाया गया है कि हम कूड आइल के आयात पर प्रतिवर्ष ३० करोड़ रुपये व्यय कर रहे हैं। लेकिन इस बारे में हम कुछ नहीं कर सकते क्योंकि वह तो आयात करना ही है।

†मूल अंग्रेजी में।

कोनकन तटीय सेवा बंद नहीं की जा रही है। वह समवाय बस किराया बढ़ाना चाहती थी। भारत सरकार तथा महाराष्ट्र दोनों ने ही यह बात स्वीकार कर ली है कि वे इस बंदोबस्ती में सहायता देंगी। इस समवाय के काम की जांच की गई तो यह ठीक ही पाया गया कि इसके लिये किराये बढ़ाये जायें और यह निर्णय किया गया कि किराये ८ प्रतिशत बढ़ा दिये जायें। केन्द्रीय सरकार १.२० करोड़ रुपये का ब्याज रहित ऋण भी इसे देगी। महाराष्ट्र सरकार भी लगभग १.८६ लाख रुपये की सहायता देगी। इस के लिये आवश्यकता इस बात की है कि इसके पास अपने नये जहाज हों। राव समिति की सिफारिशों के अनुसार इस के पास ५ जहाज हैं और ३ अतिरिक्त जहाजों के लिये आर्डर और देना है। इन पांच में से २ जहाज सेवा के लिये ६ अनुपयुक्त ठहराये जाते हैं। अतः कुल मिलाकर इसके पास ६ रह जायेंगे।

गोआ तक सेवा चालू करने के मामले की जांच होनी है। तभी वहां तक जहाज जा सकते हैं। अंतिम स्थिति यह है कि सेवा बंद करने का नोटिस वापिस ले लिया गया है।

यह कहा गया है कि १९५२ से लेकर अब तक २००० करोड़ रुपये विदेशी जहाजों को भाड़े के रूप में दिये गये हैं। मेरा विचार है कि ये आंकड़े गलत हैं। मैं यह जानना चाहूंगा कि उनको ये आंकड़े कहां से मिले हैं।

स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद से परिवहन के तीनों अंगों अर्थात्, रेल, जहाज, और सड़कों ने अच्छा कार्य किया है मैं तो नहीं समझता कि सड़कों का काम इतना खराब है कि तृतीय पंचवर्षीय योजना सफल नहीं होगी। इस वर्ष व्यावसायिक मोटरों की संख्या बढ़कर २५,००० से २६,००० हो जायेगी। उत्पादन क्षमता भी गत वर्ष की अपेक्षा बढ़कर दुगुनी हो जायेगी। इस से पता चलता है कि सड़कों का काम अच्छी तरह चल रहा है।

नियोगी समिति के बारे में श्री कामत का कहना है कि सरकार ने उसको तथ्य बताने में सहायता नहीं की। जो बातें समिति पूछना चाहती थी, सरकार ने वे बातें उसे नहीं बताईं। यह बात ऐसी नहीं है। इस समिति का उद्देश्य यह था कि परिवहन व्यवसाय में कितना धन लगाया जाय। तथा अन्य परिवहन में भी कितने धन की आवश्यकता होगी। इसके बाद ही यह निर्णय किया जायेगा कि तृतीय योजना में परिवहन के इन अंगों के लिये कितनी कितनी राशि निर्धारित की जाय। इस नियोगी समिति से पहली बार हमारे पास १९६० में पूछताछ की गई थी और इसके बाद अगस्त १९६१ में। कुल मिलाकर उस समिति ने हम से ६ बार पूछताछ की। एक मामले में तो पूरी जानकारी उस समिति को दे दी गई है थी। ४ मामलों में उनको अभी सूचना दे दी गई है और शेष आधी सूचना भी राज्य सरकारों से जानकारी मिल जाने के बाद दे दी जायगी। शेष ४ मामलों में कोई जानकारी नहीं दी गई है क्योंकि ये मामले विचाराधीन हैं।

जहां तक समिति एवं उसके सदस्यों की बात है हम समिति के सदस्यों का पूरा पूरा सम्मान करते हैं। इसके अध्यक्ष भी बहुत अनुभवी एवं सुयोग्य व्यक्ति हैं। लेकिन इस समिति ने जो बात पूछी है उसके बारे में मुझे यह निवेदन करना है कि उसने जो बात पूछी वह यह थी कि सब राज्यों में मिलाकर जितनी बसें चलती हैं उनकी तुलना में थोड़ी थोड़ी दूर चलने वाली बसों की संख्या कितनी है। ये बसें कितना टन मन ले गईं तथा कितने यात्रियों को ले गईं। थोड़ी दूर वाले रास्तों का सर्वेक्षण आदि किया जाये। इस प्रकार की जानकारी समिति ने हम से मांगी। इन बातों

[श्री राज बहादुर]

में से कुछ के बारे में हमें राज्य सरकारों से जानकारी मिल गई थी और वह हमने उन को भेज दी । जब केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों तथा परिवहन संस्थाओं से जानकारी मांगी तो सभी ने सरकार के साथ सहयोग दिया लेकिन जो जानकारी एवं आंकड़े समिति ने मांगे वे कोई आसान काम नहीं है । समिति ने हम से यह भी पूछा था कि परिवहन के विभिन्न अंगों के बारे में समन्वय किस प्रकार होगा ।

एक बात मैं बताना चाहूंगा और वह यह है कि परिवहन मंत्रालय के सचिव इस समिति के सदस्य हैं अतः जो जानकारी समिति मांगेगी यह स्वाभाविक है कि वह सचिव वह जानकारी देंगे ।

अब वस्तुस्थिति यह है कि वह समिति अपना प्रतिवेदन देगी और सरकार उस प्रतिवेदन की जांच करेगी । इस समय हमारा काम तो केवल यह जानकारी उस समिति को देना है जो कि वह मांगती है ।

परिवहन के विभिन्न अंगों के समन्वय का काम मंत्रालय का है । लेकिन इस मंत्रालय पर यह आरोप लगाये गये हैं कि यह मंत्रालय ठीक से समन्वय नहीं कर रहा है । संविधान के अनुसार ग्रामीण सड़कों, राजपथों, ज़िला सड़कों आदि का समन्वय करना इस मंत्रालय का काम नहीं है । हम उनका प्रशासन नहीं करते । राज्य सरकार ही उनका समन्वय करती है और वही उनका विकास भी करती है । हम तो केवल सहायता करते हैं । राजपथों के निर्माण कार्य के लिये भी हम राज्य सरकारों पर ही निर्भर करते हैं ।

हम तो कार्यक्रमों का समन्वय ही करते हैं । सन् १९५१ में सड़कों की लम्बाई ९८,००० मील थी और अब द्वितीय पंचवर्षीय योजना के अन्त में यह लम्बाई बढ़कर १,४७,००० मील हो गई है । सड़कों की लम्बाई में ४९,००० मील की बढ़ौती कोई साधारण बात नहीं है ।

पिछले दस वर्षों में हम ने १००,००० मील अतिरिक्त कच्ची सड़क बनवाई है । १० वर्ष में १,५०,००० मील अतिरिक्त कच्ची एवं पक्की सड़क बनाना कोई मामूली बात नहीं है । इसके लिये प्रशिक्षित व्यक्ति, धन आदि बहुत सी चीजों की आवश्यकता पड़ती है । अगर यदा कदा सड़कों सन्तोषजनक नहीं हैं तो यह भी तो ध्यान रखना चाहिये कि हमारे पास नये प्रशिक्षित इंजीनियरों, धन एवं अन्य साधनों की बहुत कमी थी । इन चीजों की कमी के कारण हम अधिक कार्य नहीं कर सके । जितने भी विकासशील विभाग हैं उन सब के साथ यही हाल होता है ।

जहां तक सड़क परिवहन के समन्वय की बात है । हमारे यहां अन्तरराज्यीय परिवहन आयोग, अन्तर्देशीय जल परिवहन, सड़क परामर्शदात्री समिति हैं । एक परिवहन विकास परिषद् भी है । योजना आयोग के सदस्य और रेलवे मंत्री इसकी बैठकों में भाग लेते हैं । और इसके द्वारा आवश्यक समन्वय किया जाता है ।

हम समिति को यथासंभव सहायता देना चाहते हैं । हम चाहते हैं कि उस समिति का प्रतिवेदन यथाशीघ्र हमारे पास आये । समिति ने जो भी उल्लेख मांगे हैं तथा प्रश्न पूछे हैं हमने कभी भी उनकी अवहेलना नहीं की है । दरअसल देखा जाये तो परिवहन मंत्रालय उसमें अधिक रुचि रखता है क्योंकि राष्ट्रीयकरण के अभाव यह मंत्रालय ही सबसे अधिक हानि उठा रहा है । लेकिन यह कोई मामूली बात नहीं है ।

यह बात ध्यान रखने योग्य है कि सभी विकसित देशों में ऐसा हुआ करता है। अमरीका और इंगलिस्तान में भी सड़क-रेल परिवहन की समस्या का समाधान अभी तक नहीं हुआ है। वहां भी सैकड़ों मील लम्बी लाइन उखाड़ दी गई है और बहुत से स्टेशन बंद कर दिये गये हैं। जर्मनी में भी इस दिशा में बहुत अधिक काम नहीं हुआ है। अतः यह कोई मामूली बात नहीं है। यह समिति निश्चय ही कठिन कार्य कर रही है। हम आशा करते हैं कि यह समिति निश्चय ही अपना प्रतिवेदन शीघ्र ही देगी।

यह कहा गया है कि यह समिति तृतीय पंचवर्षीय योजना के अंत से पहले अपना प्रतिवेदन नहीं दे सकती। यह इसलिये है कि उनके सामने कुछ अपनी कठिनाइयाँ हैं। लेकिन मंत्रालय के पास ऐसी कोई सूचना नहीं है कि वह समिति अपना प्रतिवेदन तीसरी योजना के अंत से पहले नहीं दे सकती। और न समिति की ओर से ही हमें यह शिकायत मिली है कि हम समिति को वांछित जानकारी नहीं दे रहे हैं। मैं समझता हूँ कि इस बारे में हमारी कोई भूल नहीं है। फिर हमारे मंत्रालय का सचिव भी तो उस समिति में सदस्य हैं।

सड़क परिवहन को अपना काम करना है। इसीलिये हमने तीसरी योजना में कुछ प्रस्ताव रखे हैं जो कि आजकल हमारे सामने हैं। हम उन प्रस्तावों के आधार पर कार्य करेंगे। बस मुझे इतना ही कहना है।

**†डा० मा० श्री० अणे (नागपुर):** आप परिवहन के मामले में अपने विचारों के अनुसार चल रहे हैं। यदि प्रतिवेदन की सिफारिशों आपकी नीति से भिन्न हों तो आप क्या करेंगे ?

**श्री राज बहादुर :** श्री कामत ने “कैम्पैटिक” शब्द का प्रयोग किया। मैं इस का विरोध करता हूँ। जब तक दुनिया नहीं बनी थी, तब तक अस्त-व्यस्तता थी। अस्त-व्यस्तता का कोई प्रश्न नहीं है। हमें तो वर्तमान परिस्थितियों में काम करना है। हम कुछ तय की हुई नीति पर ढंग से चल रहे हैं। इस तरह से मामला है।

अब मैं इस मामले पर जो मेरे माननीय मित्र श्री मुरारका ने उठाया था आता हूँ। वे यहां नहीं हैं। उन्होंने श्री मालवीय की उन प्रस्तावनाओं के बारे में कहा जिसमें उन्होंने कहा कि सड़क या नदी द्वारा ३५ लाख टन कोयला का परिवहन किया जायगा। इस विषय में मैं कुछ तथ्यों के बारे में कहूंगा। इस समय लगभग ३० लाख टन कोयला खानों से सड़कों द्वारा नजदीक के रेलवे स्टेशन या पत्तन को ले जाया जाता है। इसलिए मेरे विचार में शेष ३५ लाख टन कोयले के आंकड़े जो उन्होंने दिए यह कोई बड़ा आंकड़ा नहीं है। यदि अच्छी तरह से चलाई जाएं तो योजनाएं भी हैं और यदि आवश्यकता हो, तो निधियां भी हैं, जिससे मेरे विचार में सरकारी और गैर सरकारी क्षेत्र में सड़क परिवहन इस काम को कर सकेगा। श्री मालवीय ने उत्साह से एक कार्यक्रम रखा है। कोयले को ले जाता है। और हम उनसे लड़ नहीं सकते, क्योंकि उन्होंने कुछ विचार शक्ति का प्रदर्शन किया है और वे कार्यक्रम बना रहे हैं। परन्तु वे अकेले ही इसे नहीं कर रहे हैं। योजना आयोग ने एक कार्यवाही दल नियुक्त किया जिसने इस प्रश्न पर विचार किया। इस सम्बन्ध में बाद में परिवहन सचिव के साथ चर्चा हुई। खान और ईंधन मंत्रालय के सम्बन्धित पदाधिकारी भी वहां थे। वे किसी निर्णय पर पहुंचे हैं और उन पर विचार किया जाएगा।

## [श्री राज बहादुर]

यहां तक सड़कों द्वारा कोयला ले जाने का सम्बन्ध है, सबसे पहली समस्या सड़कों की हालत के बारे है। हमने आवश्यक 'फीडर रोड्स' की व्यवस्था करनी है और उसके लिए आवश्यक आर्थिक व्यवस्था करनी है। हमने पुलियों और पुलों को मजबूत करना है और जी० टी० सड़क और जमशेदपुर को जाने वाले राष्ट्रीय राजपथ संख्या ३२ को भी मजबूत बनाना है। इसके लिए कुछ निधियों की आवश्यकता होगी। योजना आयोग इस प्रश्न पर विचार कर रहा है और आशा है कि हमें अपेक्षित निधियां मिल जाएंगी।

कार्यकारी दल ने सिफारिश की है कि केन्द्रीय सरकार 'फीडर' सड़कों के लिए राज्य सरकारों को लागत का ५० प्रतिशत अनुदानों के रूप में दें। यह मामला भी विचाराधीन है। जल द्वारा कोयला ले जाने की समस्या यह है कि गंगा पर पश्चिम बंगाल से इलाहाबाद तक लगभग ४२० मील के फासले पर कोयला ले जाना पड़ेगा और गोगरा पर बूरहज को लगभग ३८० मील के फासले पर कोयला ले जाना पड़ेगा। यदि नदी की गहराई ठीक हुई और कम गहराई में चलने वाली किशितियां उपलब्ध हुईं, तो नदी द्वारा कोयले के परिवहन की समस्या का हल हो सकता है। जहां तक दामोदर घाटी निगम नहर का सम्बन्ध है इसमें बड़ी किशितियां चलने से पहले इसमें कुछ परिवर्तनों की आवश्यकता है।

अब मैं उस सर आर्थर काटन के गंगा और कावेरी को जोड़ने के स्वप्न को जिस का उल्लेख श्री कामत ने किया के बारे में कहूंगा। यह उसका स्वप्न भी मालूम पड़ता है। हमने इस मामले की जांच गोखले समिति द्वारा कराई। गोखले समिति ने कहा जिस समय यह स्वप्न लिया गया था उसी समय वे पूरा किया जा सकता था। परन्तु तथ्य यह है कि डैमों, नहरों इत्यादि द्वारा काफी पानी लिया जा चुका है और गंगा और कावेरी को जोड़ने के लिए पर्याप्त जल नहीं है।

उन्होंने वैकल्पिक योजनाएं प्रस्तुत की हैं। इन योजनाओं को कार्यान्वित करते के लिए हमने तृतीय योजना में ४० करोड़ रुपए नियत करने के लिए कहा। हम जिन योजनाओं को कार्यान्वित कर रहे हैं उन पर ६ करोड़ रुपए खर्च होंगे। इससे वर्तमान नहरों को अधिक अच्छा बनाया जाएगा। हमें यूनाइटेड स्टीमर कम्पनी को ४७ करोड़ रुपए का ऋण देना है और ब्रह्मपुत्र में उनका बेड़ा नया करना है।

अब मेरे माननीय मित्र श्री फतहसिंह राव गायकवाड़ ने जो कुछ बातें कहीं उनके विषय में कुछ कहूंगा।

†श्री प्रभात कार : हुगली में से मिट्टी निकालने के विषय में क्या है ?

†श्री राज बहादुर : हमारे पास और मिट्टी निकालने वाली नौकाएं हैं। हमने इसे सम्भाल लिया है। भागीरथी है। एक पुरानी "ड्रैजर" मैतेना खरीद ली है। एक नई "ड्रैजर" चुटती खरीद ली है। हमने तृतीय योजना के कार्यक्रम में मिट्टी निकालने के और "कजर" खरीदने की व्यवस्था की है। जहां तक फरक्का बांध का संबंध है कई देर तक यह सन्देह वाली बात थी कि हम इसे आरम्भ कर सकेंगे कि नहीं। हमें खुशी है कि यह मंजूर हो गई है और इस पर काम आरम्भ हो गया है। इस मामले के विषय में अब कोई सन्देह नहीं होना चाहिए।

†मूल अंग्रेजी में

माननीय सदस्य ने राष्ट्रीय राजपथ संख्या ६ के विषय में काफी जोर से कहा। उन्होंने कहा कि एक भाग बड़ौदा में १५५७ में बनाया गया और अगले या उससे अगले वर्ष यह सब पानी से बहा लिया गया। अब वहां घास उग रही है। पुलियां भी बैठ गईं। मुझे मालूम हुआ है कि स्वतन्त्रता प्राप्त करने से पूर्व इस स्थान में कोई सड़क नहीं थी।

१९४७ के बाद सारी सड़क बनी। अहमदाबाद और बड़ौदा में दो तरफ़ी सड़क बनाई गई है। हमने पहले ही उस पर काफी रुपए खर्च किए हैं। ७२ मील तक ४० लाख रुपए की लागत से इस सड़क को चौड़ी करके २२ फुट कर दिया गया। इस राजपथ का बड़ौदा-नवसारी भाग को अच्छा बनाने के लिए तृतीय योजना में २७ लाख रुपयों की व्यवस्था की गई है। जैसा मैं ने कहा था आंधी आई थी, कुछ बारिश हुई और नतीजा यह निकला कि बहुत हानि हुई। १९५६ में, उस सड़क के कुछ भाग को हानि हुई और आंधी पानी ने दो पुलियां तोड़ दीं। हानि पूरी कर दी है। हम चाहते हैं कि पक्की सड़कें बनाई जाएं। राष्ट्रीय राजपथ संख्या ८ भारत का गौरव होगा। अब हम स्वाधीन हैं, पराधीन नहीं।

एक सदस्य ने कहा था कि सड़कों के विभाग में ७१७ कर्मचारियों में से ३८० अस्थायी हैं। ३८० अस्थायी नौकरियों में से ३३६ अन्तर्राष्ट्रीय विकास सन्था के कामों के लिए हैं। यह नियुक्तियां अभी की गई हैं। इसलिए, ये नौकरियां स्थायी नहीं बनाई जा सकीं, क्योंकि काम को तीन वर्ष लग जाएंगे। आशा है कि और निधियां उपलब्ध होंगी और अन्त में इस कर्मचारी बृन्द को स्थायी बना दिया जाएगा।

मेरे माननीय मित्र—श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह ने खारूम नदी पर पुल का उल्लेख किया और यह कहा कि इसने प्रगति नहीं की है। 'हार्डड्रिलिक' अध्ययन के सम्बन्ध में दिक्कत थी। इसलिए इसे समय लगा है। आशा है कि तृतीय योजना में यह समाप्त हो जाएगा। धुलिया—अमरावती—नागपुर भाग की चर्चा की गई थी। इन सड़क परियोजनाओं को पूरा करने और कायम रखने का उत्तरदायित्व राज्य सरकार पर है। हमारे संपर्क पदाधिकारी नए कामों को देखने जाते हैं और संधारण के बारे में देखभाल करते हैं। योजना पदाधिकारी भी हैं। सारे देश में योजना अधिकारी और १४ संपर्क पदाधिकारी हैं। सीमित समय, शक्तियां और निधियों में वे क्या कर सकते हैं यह आप समझ सकते हैं।

इस बात पर सन्देह प्रकट किया गया कि क्या राष्ट्रीय राजपथों के लिए निर्धारित निधियां का प्रयोग राज्य सरकारों द्वारा किया गया या नहीं। सरकार के लेखा और लेखा परीक्षा प्रक्रिया इस बात को पक्का करती है कि जो भी निधियां राज्य सरकारों को दी जाती हैं उन का प्रयोग ठीक किया जाए।

श्री मुहम्मद इलियास ने कलकत्ता में यातायात की भीड़ का मामला उठाया। कलकत्ता के भीतर हम अधिक नहीं कर सकते क्योंकि यह कार्पोरेशन राज्य सरकार के अधिकार क्षेत्र में है। परन्तु हम ने विवेकानन्द पुल से सप्तग्राम तक २५ मील लम्बे रास्ते की व्यवस्था पहले ही की है। यह बने हुए क्षेत्र के बाहर से जाएगी। इस पर लगभग ३५० लाख रुपए लागत आएगी। यह अन्तर्राष्ट्रीय विकास सन्था प्रोग्राम के अधीन आती है।

[श्री राज बहादुर]

श्री दीनेन भट्टाचार्य : क्या यह दुर्गापुर एक्सप्रेस राजपथ है ?

श्री राज बहादुर : यह दुर्गापुर एक्सप्रेस राष्ट्रीय राजपथ नहीं है। आई० डी० ए० जिस ने हमें २५ करोड़ रुपये के ऋण के रूप में काफी आर्थिक सहायता दी है ने हमें मन्त्रणा दी है कि जब तक दुर्गापुर एक्सप्रेस राष्ट्रीय राजपथ के लिए प्रस्तावना को आर्थिक दृष्टिकोण से न देख लिया जाए, हमारे लिए उन की सहायता करनी सम्भव नहीं होगी और यहां हम अधिक नहीं कर सकते हैं।

श्री दीनेन भट्टाचार्य : देहली रोड राजपथ को आधा बना कर छोड़ दिया है।

श्री राज बहादुर : यदि कोई शृंखला न होगी, वह जोड़ दी जायेगी और ऐसा हमारा कार्यक्रम भी है।

जहां तक समुद्रतटीय भाड़े के मामले का, जो माननीय महिला सदस्य ने उठाया था, का संबंध है, इसकी जांच के लिये आभी के अधीन एक समिति नियुक्त की थी और उस समिति ने सिफारिशों की हैं। इसकी सिफारिश पर कोयले के अतिरिक्त सब सामान पर १५ प्रतिशत भाड़ा बढ़ाने का फैसला किया है। कोयले पर कोचीन तक १० प्रतिशत और कोचीन के बाद १५ प्रतिशत भाड़ा बढ़ाने का फैसला किया है। एक वर्ष बाद स्थिति को पुनः देखा जायेगा।

श्री वीरेन्द्र बहादुर सिंह जी ने पर्यटन के बारे में कहा राजस्थान की जितनी राशि निर्धारित की गई सारी उदयपुर को दे दी गई। हमारे पास तीन कार्यक्रम हैं और राजस्थान के लिये ३३.५५ लाख रुपयों में से ५.५ लाख रुपये उदयपुर को दिये गये हैं। इसलिये इससे अधिक दुःख नहीं होना चाहिये।

होटल मान तथा दर क्रम समिति की सिफारिशों के अनुसार होटल के वर्गीकरण के लिये समिति की नियुक्ति का प्रश्न हमारे सामने था। अब समिति नियुक्त करने का निर्णय किया है; समिति के सदस्यों का निर्णय हो चुका है और अगले महीने के मध्य से यह समिति काम करना आरम्भ कर देगी।

अखिल भारतीय मदिरा अनुज्ञाओं को प्राप्त करने में कठिनाई के बारे में मामला उठाया था। विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा अपनाई गई बुनियादी मद्य निषेध नीति में दखल न देते हुए और उस नीति के ढांचे के अधीन विदेशी पर्यटकों को अनुज्ञा देने के लिये एक सरल और एक प्रकार की प्रक्रिया के लिये राज्य सरकारों से चर्चा हुई है। विधि मंत्रालय की सलाह से अखिल भारतीय अनुज्ञा का एक संशोधित रूप बनाया जा रहा है और हमें आशा है कि हम शीघ्र ही इस दिक्कत पर काबू पा सकेंगे।

आंकड़े तो पहले ही दिये जा चुके हैं। अब मैं गृह पर्यटन के बारे में कुछ कहूंगा।

हमने गृह पर्यटन के विकास की ओर काफी ध्यान दिया है। वह इस तथ्य से स्पष्ट है कि तृतीय योजना में पर्यटन के लिये ८ करोड़ रुपये की व्यवस्था में से २.६२ करोड़ रुपये विदेशी पर्यटकों को सुविधायें देने के लिये खर्च करने हैं और केन्द्रीय सहायता से देशीय पर्यटकों को सुविधा देने के लिये राज्य क्षेत्रों में ५.०८ करोड़ रुपये खर्च करने हैं। अखिल भारतीय भाषाओं में देशीय पर्यटकों के

मूल अंग्रेजी में

लिये विभिन्न प्रकार की छोटी पुस्तकें छापने के लिये ७ लाख रुपये खर्च किये जा चुके हैं। उनकी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये राज्य सरकारों ने २७ कम आयु के वर्ग के आरामधर और १५ लकड़ी के केबिन (लौग केबिनज) बनाये हैं।

अन्त में मैं पश्नों के बारे में कुछ कहूंगा। मंगलौर और टूटीकोरिन पत्तनों का प्रश्न उठाया गया था। इसमें जो प्रगति हुई है उसके संबंध में आज प्रातः मैंने विस्तार से जानकारी दे दी है। मैं सदन को यही आश्वासन दे सकता हूँ कि हमने तृतीय योजना के दूसरे वर्ष के लिये और आगामी वर्षों के लिये जो कार्यक्रम बनाया है उसे पूर्ण करेंगे और इन पत्तनों के विषय में आशाएं ठीक समय पर पूरी होंगी।

†श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी : परदीप पत्तन के बारे में क्या स्थिति है ?

†श्री राज बहादुर : मैंने इसका जिक्र नहीं किया।

माननीय सदस्य को पता है कि अन्तःस्थ पत्तन विकास समिति ने इस प्रश्न पर विचार किया। उन्होंने कुछ सिफारिशें कीं। सिफारिशें ये थीं कि पहली स्थिति के लिये १ करोड़ रुपये निर्धारित करने चाहिये और दूसरी स्थिति के लिये ५० लाख रुपये। हमने पूर्णतया सिफारिशें स्वीकार कर ली हैं।

मेरे माननीय मित्र ने कहा है कि इस परियोजना के कारण पर्याप्त शोषण किया गया है। मैं केवल यह कह सकता हूँ कि उड़ीसा के मुख्य मंत्री के शक्तियुक्त व्यक्तित्व के साथ हम आशा कर सकते हैं कि वे शक्ति ढंग से ही कार्यवाही करेंगे। परदीप पत्तन के विकास के लिये वे वैसा ही कर रहे हैं। वे यह कहते हैं कि केन्द्रीय सरकार के संसाधनों का आश्रय न लेकर वे इस पत्तन को सब मौसमों की पत्तन बनाने के लिये आवश्यक वित्त इकट्ठा कर सकेंगे। उसके लिये उनके पास कुछ योजनार्य हैं। वे विदेशी सलाहकार नियुक्त करने के लिये आवश्यक विदेशी मुद्रा चाहते थे ताकि परियोजना प्रतिवेदन तैयार किया जा सके। ऐसा हमने कर दिया है।

†श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी : राष्ट्रीय परियोजना निर्माण निगम से बातचीत के बारे में क्या स्थिति है ? १५ करोड़ रुपये की स्कीम थी।

†श्री राज बहादुर : उसके लिये आवश्यक संसाधन ढूँढने के लिये वे कुछ कार्यवाही कर रहे हैं। उन्होंने योजना आयोग से भी इस मामले पर चर्चा की है। उन्होंने उसे ठीक ढंग से प्रस्तावना रखने के लिये कहा है। इस पर विचार किया जायेगा। जब यह कहा जाता है कि प्रधान मंत्री वहां गये, शिलान्यास रखा और वह अब स्मारक पत्थर बन गया है, इसमें राजनीति है। परन्तु परदीप राजनीति नहीं है। हम सभी इस पत्तन में हित रखते हैं। हम चाहते हैं कि उड़ीसा राज्य में सब मौसमों का पत्तन यथाशीघ्र बन सके।

मुझे पोरबन्दर के विषय में भी कुछ कहना है। राष्ट्रीय बन्दरगाह मंडल की पिछली बैठक में यह निर्णय किया गया था कि यदि पोरबन्दर पर ५ लाख से अधिक माल आयात हो तो इस पर विचार किया जाए कि इसे सब मौसमों में काम आने वाला पत्तन बना दिया जाए। इस विषय पर चर्चा हो रही है।

श्री तिरुमल राव ने काकीनादा पत्तन का जिक्र किया। कुछ मित्रों ने बेपोटे पत्तन का जिक्र किया। हमने कुछ व्यवस्थाएं की हैं। छोटे पत्तनों के लिये १० करोड़ रुपये निर्धारित किये गये हैं।

†मूल अंग्रेजी में

[श्री राज बहादुर]

मैं सदन को आश्वासन दिलाता हूँ कि उन्हें पूर्ण किया जाएगा। छोटे पत्तनों का विकास राज्य सरकारों का उत्तरदायित्व है। हम उन्हें प्रविधिक सहायता जितनी दे सकें देते हैं और ऋण भी देते हैं।

माननीय सदस्यों ने और कई मामले उठाए हैं। वे महत्वपूर्ण हैं, परन्तु मेरे पास जितना समय है मैं उन सब के विषय में नहीं कह सकता। मैंने कईयों के विषय में जानकारी दे दी है। मैंने अपने इरादे से अधिक समय लिया है।

श्री फ० गो० सेन (पूर्निया) : हमारे जिले में बहुत पटसन होती है और पटसन से विदेशी मुद्रा मिलती है। सड़कें कम होने के कारण पटसन बाजार को नहीं लाई जा सकती। ग्रामीण लोगों को कम कीमत पर बेचनी पड़ती है। यदि पुरनी के जोगबानी क्षेत्र में पुलों के निर्माण से 'फीडर' सड़कें बनाने के लिये कुछ राशि निर्धारित की जाए, तो गांवों को सड़कें सब मौसमों में काम आने वाली सड़कें बन सकती हैं। ग्रामीण लोग चाहते हैं कि गांवों की सड़कें राष्ट्रीय राजपथों और राज्य राजपथों के साथ जोड़ दी जाएं।

सड़कें बनाने के लिये जो राशि रखी जाती है वह खर्च नहीं होती। कोई ऐसी योजना बनाई जानी चाहिये जिससे यह धन व्यय करके गांवों को सड़कों को राष्ट्रीय और राज्य पथों से जोड़ दिया जाए।

राष्ट्रीय राजपथ संख्या ३१ के साथ बड़ा अच्छा बर्ताव किया है। इस क्षेत्र में कई नदी नाले हैं। उन पर पुल बहुत पुराने हैं। इन पुलों का सर्वेक्षण किया है या नहीं, मैं यह जानना चाहता हूँ।

डाक विभाग के कर्मचारियों के लिये क्वार्टरों की कमा है। जो भी क्वार्टर हैं वे दे देने चाहिए।

'इनशूअर्ड' और 'रजिस्टर्ड' के लिये एक ही रसीद दी जाती है जिससे दिक्कत होती है। गलती से क्लर्क ऐसी रसीद दे सकता है जो कि सही रसीद के उल्ट होगी। 'इनशूअर्ड पोस्ट' के लिये अलैहदा रंग की रसीद होनी चाहिये।

मैं माननीय मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि प्रत्येक पंचायत वाले गांव में डाकखाना होना चाहिये। यहां पर भी सर्वोदय का काम होता है वहां डाकखाने होने चाहियें।

सेवापुरी, बालिया में डाकखाना नहीं खोला जा सका है। कटिहार पर तार संचार इमारत नहीं बनाई जा सकी। इसमें देरी का क्या कारण है?

बजट में कई राशियां अचानक कामों के लिये रखी जाती हैं। यदि कुछ धन 'फीडर' सड़कें बनाने पर व्यय कर दिया जाये तो गांव अच्छे बन जायेंगे।

**अध्यक्ष महोदय :** आनरेबल मिनिस्टर।

श्री राधेलाल व्यास (उज्जैन) : हमको भी वक्त बोलने का दिया जाना चाहिये। हमें बिल्कुल भी नहीं मिला है। डिप्टी स्पीकर साहब से कहा तो उन्होंने कहा कि विहप की मार्फत अपना नाम भिजवाओ। जब विहप की मार्फत नाम भिजवाया गया तो भी हमें मौका बोलने का नहीं मिल रहा है। मध्य प्रदेश बहुत बड़ी स्टेट है और वहां के प्राब्लैम्ज को हम यहां रखना चाहते हैं। परसनली बोलने

†मूल अंग्रेजी में

के लिये एप्रोच भी किया गया है, चिट्ठी भी लिखी गई है लेकिन फिर भी वक्त नहीं दिया गया है। हम यहां इसलिये आते हैं कि अपने राज्य के प्राब्लैम्ज़ को हाउस के सामने रख सकें। अगर टाइम नहीं दिया जाता है तो हम कैसे अपने प्राब्लैम्ज़ को आपके सामने रख सकते हैं।

**अध्यक्ष महोदय :** जब आठ घंटे इसके लिये रखे गये थे तो हाउस की मंजूरी सं रखे गये थे। आठ घंटे के बजाय वक्त दो घंटे और बढ़ा दिया गया था।

**श्री राधेलाल व्यास :** ज्यादातर वक्त तो मिनिस्टर साहिबान ही ले गये हैं। सवा घंटा मिनिस्टर साहब अब ले गये हैं और इसके पहले दूसरे मिनिस्टर साहब ने भी लिया था। हम लोग किस लिये हैं? हमारा टाइम भी एडजस्ट होना चाहिये।

**अध्यक्ष महोदय :** मिनिस्टर साहब सं झगड़ा हो तो मेरे साथ तो नहीं होना चाहिये।

**श्री राज बहादुर :** जो सवाल यहां उठाये जायेंगे, उनका जवाब तो देना ही पड़ेगा।

**श्री समनामी (जम्मू तथा काश्मीर) :** हमारा सवाल ही नहीं होगा तो जवाब आप क्या देंगे।

**अध्यक्ष महोदय :** आनरेबल मिनिस्टर।

**श्री जगजीवन राम :** सदन में असैनिक वायुयान चलाने और नौपरिवहन के विषय जो प्रश्न उठाए गये उनका उत्तर उपमंत्री और राज्य मंत्री ने दे दिया है। मैं सान्तीय सदस्यों का धन्यवाद करता हूँ जिन्होंने सुझाव दिये हैं और आलोचनाएं की हैं क्योंकि हमारा ध्येय देश में अच्छे परिवहन और संचार का होना है। प्रत्येक विकास कर रहे देश में देखा गया है कि जहां दूसरे क्षेत्रों में प्रगति हुई है वहां परिवहन और संचार का विकास उतना नहीं हुआ है और इससे विभिन्न क्षेत्रों पर प्रभाव पड़ता है। इसलिये इस सदन के सभी भागों का सहयोग चाहिए था कि जो भी संसाधन हमें दिए जाए वे हमारे देश की परिवहन और संचार आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये काफी हों। . . . .

**अध्यक्ष महोदय :** वे कल अपना भाषण जारी रखें।

इसके पश्चात् लोक सभा बुधवार, २३ मई, १९६२/२ ज्येष्ठ, १८८४ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

## दैनिक संक्षेपिका

मंगलवार, २२ मई, १९६२

२ ज्येष्ठ, १८८४ (शक)

	विषय	पृष्ठ
	प्रश्नों के मौखिक उत्तर . . . . .	२७१९—४५
	<b>तारांकित</b>	
	<b>प्रश्न संख्या</b>	
६१५	बच्चों का शारीरिक विकास . . . . .	२७१९—२१
६१६	नलरूप सिचाई . . . . .	२७२१—१३
६१७	समुद्री इंजीनियरी प्रशिक्षण . . . . .	२७२३
६१८	कोचीन में दूसरा जहाज कारखाना . . . . .	२७२३—२४
६१९	दिल्ली के चारों ओर होटल तथा मोटल . . . . .	२७२४—२६
६२०	दिल्ली के चारों ओर रेलवे लाइन . . . . .	२७२६—२७
६२१	राष्ट्रीय जल संभरण और स्वच्छता समिति . . . . .	२७२७—२८
६२२	शरवती जल विद्युत् परियोजना . . . . .	२७२८
६२५	फरक्खाबाद पर रेलगाड़ी का लाइन से उतरना . . . . .	२७२८—२९
६२६	दिल्ली में "रात्रि को सफेद कपड़े पहनो" आंदोलन . . . . .	२७३०
६२७	दिल्ली में जल संभरण . . . . .	२७३०—३३
६२८	अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना . . . . .	२७३३—३४
६३०	सरकारी ट्रंक काल . . . . .	२७३४—३५
६३१	नगर आयोजन संगठन, दिल्ली . . . . .	२७३६
६३२	जहाज बनाने और तटोय व्यापार के लिये विदेशी सहायता . . . . .	२७३६—३७
६३४	लोक वाहक दायित्व . . . . .	२७३७
६३५	केरल में वेस्ट कोस्ट रोड . . . . .	२७३७—३९
६३६	बम्बई-सिडनी जेट सेवा . . . . .	२७३९
६३७	खाराघोड़ा से गुजरात तक नमक ले जाने के लिये वैगन . . . . .	२७३९—४१
६३८	आंध्र प्रदेश के अकाल पीड़ित क्षेत्रों को सहायता . . . . .	२७४१
६४०	टेलीफोन से तार का सन्देश देना . . . . .	२७४१—४२
६४१	सागर और तालगप्पा के बीच रेलवे लाइन . . . . .	२७४२

पृष्ठ

## प्रश्नों के मौखिक उत्तर

तारांकित

प्रश्न संख्या

६४२	कुट्टियादी और इडुकी जल विद्युत् योजनायें . . . . .	२७४२-३३
६४३	पश्चिम दिल्ली में पीने के पानी में गन्दगी मिलना . . . . .	२७४४
६४४	अंशदायी स्वास्थ्य सेवा योजना . . . . .	२७४४-४५

## प्रश्नों के लिखित उत्तर

२७४५—२८०५

तारांकित

प्रश्न संख्या

६१४	चीनी का उत्पादन . . . . .	२७४५
६२३	बड़े बन्दरगाह . . . . .	२७४६
६२४	पर्यटन संबंधी विधान . . . . .	२७४६
६२६	पश्चिम बंगाल में पीने के पानी का संभरण . . . . .	२७४६-४७
६३३	क्रोयना परियोजना से गोआ को बिजली संभरण . . . . .	२७४७
६३६	नागपुर को रात्रि विमान डाक सेवा . . . . .	२७४७-४८
६४५	मिदनापुर से अदरा तक दुहरी लाइन को उखाड़ना . . . . .	२७४८
६४६	जम्मू तथा काश्मीर में होटल . . . . .	२७४८
६४७	रेलगाड़ी रोक कर बारात का लूटा जाना . . . . .	२७४८-४९

अतारांकित

प्रश्न संख्या

१६६०	उत्तर रेलवे पर यात्री-कर . . . . .	२७४९
१६६१	बिना आदमी के रेलवे फाटक . . . . .	२७४९
१६६२	मध्य प्रदेश में सिंचाई और विद्युत् क्री योजनायें . . . . .	२७४९-५१
१६६३	आंध्र प्रदेश में माल गोदाम . . . . .	२७५१-५२
१६६४	नौ म्द-नुतुपुर रेलवे लाइन पर इंजनों का खराब हो जाना . . . . .	२७५२
१६६५	उड़ीसा में टेलीफोन एक्स्चेंज . . . . .	२७५२-५३
१६६६	परलाक्रीमेडी स्टेशन पर सवारी सुविधायें . . . . .	२७५३
१६६७	रायगडा-जेपुर टेलीफोन सम्पर्क . . . . .	२७५३
१६६८	नसिंग का प्रशिक्षण . . . . .	२७५३-५४
१६६९	जनगांव स्टेशन . . . . .	२७५४
१६७०	महबूबाबाद में प्रतीक्षालय और पूछताछ कार्यालय . . . . .	२७५४
१६७१	व्य.पार में टेलीफोन एक्स्चेंज . . . . .	२७५५

## प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

## अतारांकित

## प्रश्न संख्या

१६७२	मेडिकल कालेज, वारंगल	२७५५
१६७३	तिरुपति मेडिकल कालेज	२७५५
१६७४	काजीपेठ में रेलवे कर्मचारियों के लिये क्वार्टर	२७५६
१६७५	नरसमपेठ बहुप्रयोजनीय परियोजना	२७५६
१६७६	रेलवे में पश्चिम बंगाल खाद्य और संभरण विभाग के कर्मचारी	२७५६
१६७७	उड़ीसा में बाढ़ नियंत्रण	२७५६-५७
१६७८	डाक तार विभाग के विभागातिरिक्त अभिकर्ता	२७५७
१६७९	जर्मन कृषि विशेषज्ञ क्री यात्रा	२७५७
१६८०	संयुक्त राष्ट्र संघ की अन्तर्राष्ट्रीय बाल सहायता निधि	२७५७-५८
१६८१	कानपुर मेडिकल कालेज	२७५८
१६८२	टेलीप्रिंटरों का वितरण	२७५८
१६८३	राष्ट्रीय पक्षी	२७५९
१६८४	सहारनपुर और मुगलसराय के बीच एक्सप्रेस गाड़ी	२७५९
१६८५	हिन्द महासागर में लाइबेरिया का टैंकर	२७५९-६०
१६८६	नौकाओं का डूबना	२७६०
१६८७	आंध्र प्रदेश में पीने के पानी की कमी	२७६०
१६८८	हरिनगर शुगर फैक्टरी	२७६०-६१
१६८९	केरल राज्य के मालाबार क्षेत्र में रेलवे लाइन	२७६१
१६९०	त्रिपुरा के रक्षित वनों में अग्निकांड	२७६१-६२
१६९१	दमचारा (त्रिपुरा) के आदिम जातीय झूमिया	२७६२
१६९२	किपुरा में झूमिया	२७६२
१६९३	धर्मनगर, त्रिपुरा में नई रेलवे लाइनें	२७६२-६३
१६९४	आंध्र देश में माध्यमिक सिंचाई योजनायें	२७६३-६४
१६९५	आंध्र प्रदेश में छोटी सिंचाई योजनायें	२७६४-६५
१६९६	अनाजों का संभरण	२७६५
१६९७	उत्तरी सीमा पर राष्ट्रीय राजपथ	२७६५-६६
१६९८	बरहामपुर रेलवे स्टेशन के निकट नीचे का पुल	२७६६-६७
१६९९	आयुर्वेद में अनुसंधान	२७६७
१७००	श्रीनगर में रेलवे कर्मचारियों के लिये अवकाश गृह	२७६७

## प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

पृष्ठ

## अतारंकित

## प्रश्न संख्या

१७०१	बम्बई में टेलीफोन वर्कशाप के कर्मचारी	२७६७-६८
१७०२	अगरतला में वाटर वर्क्स की स्थापना	२७६८
१७०३	घग्गर नदी का पानी	२७६८
१७०४	टिड्डी अनुसंधान केन्द्र	२७६८-६९
१७०५	बीकानेर डिब्बीजन में रेल कर्मचारियों के लिये क्वार्टर	२७६९
१७०६	डाक विभाग में सेवावृद्धि	२७६९
१७०७	स्थान परिवर्ती खेती	२७६९
१७०८	त्रिपुरा के न्यायालयों में वनो संबंधी मुकदमे	२७७१-७२
१७०९	ग्राम पंचायत	२७७२
१७१०	तिण्डवनन रेलवे स्टेशन	२७७२
१७११	मध्य प्रदेश में तीस परियोजना	२७७२-७३
१७१२	दिल्ली में परिचारिकारों (नर्सों)	२७७३
१७१३	रासायनिक उर्वरक	२७७४
१७१४	केरल में पैकेज योजनाएँ	२७७५
१७१५	बीमाशुदा लिफाफों का गुम होना	२७७५
१७१६	हिमाचल प्रदेश तथा जम्मू और काश्मीर में डाकिये	२७७६
१७१७	जनाने डिब्बों में फुश-बटन प्रणाली	२७७६
१७१८	त्रिपुरा में पीने के पानी का अभाव	२७७७
१७१९	अपर कृष्णा घाटी परियोजना	२७७७
१७२०	उड़ीसा में फालतू चावल की बिक्री	२७७७-७८
१७२१	कुष्ठ रोगी	२७७८
१७२२	विलिंगडन अस्पताल, नई दिल्ली	२७७८-७९
१७२३	पोटेंबल ट्रांजिस्टर रेडियो सैट	२७७९
१७२४	भारतीय कृषि अनुसंधान संस्था का कृषि अनुसंधान संगठन	२७७९
१७२५	केन्द्रीय तार दफ्तर में अनुसूचित जातियों/आदिम जातियों के कर्मचारी	२७७९-८०
१७२६	डाक तार विभाग में अनुसूचित जातियां/आदिम जातियां	२७८०-८१
१७२७	असैनिक संभरण और खाद्य विभाग के भूतपूर्व कर्मचारी	२७८१
१७२८	इम्फाल के क्षयरोगी	२७८१-८२

प्रश्नों के लिखित उत्तर—क्रमशः

पृष्ठ

अतारंकित

प्रश्न संख्या

१७२६	उत्तर प्रदेश में बागवानी का विकास	२७८२-८३
१७३०	रामपुर काठगोदाम तक बड़ी (ब्राडगेज) लाइन	२७८४
१७३१	बालीगंज स्टेशन पर अस्वच्छता की हालत	२७८४
१७३२	बारीपाडा और कटक के बीच तार संचार सम्पर्क	२७८४-८५
१७३३	करांजिया में सार्वजनिक टेलीफोन कार्यालय	२७८५
१७३४	वेस्ट क्रोस्ट रोड पर पुल	२७८५
१७३५	वेस्ट क्रोस्ट रोड का पुल	२७८६
१७३६	दक्षिण रेलवे नल्लाचेरू पर प्लेग स्टेशन	२७८६
१७३७	जापानी ङंग की खेती के अन्तर्गत भूमि	२७८६
१७३८	हरियाणा के गायों की खरीद	२७८६-८७
१७३९	काल्पी के समीप यमुना नदी के ऊपर रेलवे पुल	२७८७
१७४०	रेलवे में पदाधिकारियों की नियुक्तियां	२७८७-८८
१७४१	राष्ट्रीय सहकारी खेती सलाहकार बोर्ड की सिफारिशों की कार्यान्विति	२७८८-८९
१७४२	डोरनाकल और खम्पन स्टेशनों को फिर से बनाना	२७८९
१७४३	काजीपेट और बेलमपल्ली के बीच दोहरी लाइन	२७९०
१७४४	कन्नानूर हवाई अड्डा	२७९०
१७४५	शोरानूर-निलंबूर रेलवे लाइन का वाइनाड तक विस्तार	२७९०
१७४६	बेलमपल्ली और काजीपेट के बीच दुहरी लाइन बिछाना	२७९१
१७४७	आंध्र प्रदेश में ग्रामीण विद्युतीकरण	२७९१
१७४८	आंध्र प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम	२७९१-९२
१७४९	नागपुर-कलकत्ता राजमार्ग	२७९२
१७५०	रेलवे द्वारा भंडारा नगर को मिलाना	२७९२
१७५१	गन्ना उत्पादकों को हुई हानि	२७९२-९३
१७५२	वनस्पति तेलों का जमाया जाना	२७९३
१७५३	चिकित्सा संबंधी शिक्षा	२७९३-९४
१७५४	पंजाब को अल्पकालीन ऋण	२७९४
१७५५	अमीनदीवी द्वीपसमूह	२७९४
१७५६	लफ्कदीव और अमीनदीवी द्वीपसमूह में बेतार प्रणाली	२७९४-९५
१७५८	आंध्र प्रदेश में छोटे पत्तन	२७९५-९६

## प्रश्नों के लिखित उत्तर—कमरा:

		पृष्ठ
<b>अतारांकित प्रश्न संख्या</b>		
१७५६	चंडीगढ़-नंगल बांध राजपथ . . . . .	२७६६
१७६०	आलू का उत्पादन . . . . .	२६६६-६७
१७६१	लुहरी के निकट सतलुज नदी पर पुल . . . . .	२७६७
१७६२	सतलुज नदी पर बरो के स्थान पर पुल . . . . .	२७६७-६८
१७६३	कांगड़ा घाटी रेलवे . . . . .	२७६८
१७६४	पूर्वी उत्तर प्रदेश में क्षय रोक रक्षण कार्य . . . . .	२७६८
१७६५	मऊ जंक्शन पर रेलवे पुल . . . . .	२८६८
१७६६	जयपुर डिब्रीजन में कांगड़ा घाटी रेलवे के स्टेशनों के लिये लकड़ों . . . . .	२७६९
१७६७	रेलवे में पश्चिम बंगाल के खाद्य तथा संभरण विभाग के कर्मचारी . . . . .	२७६९-२८००
१७६८	बिहार में क्रोवले के संभरण में कमी . . . . .	२८००
१७६९	पश्चिमी कोसी और राजपुर नहर . . . . .	२८००
१७७०	उत्तर प्रदेश में षडा हुआ कच्चा . . . . .	२८०१
१७७१	आलीगंज स्टेशन पर पुल . . . . .	२८०१
१७७२	भाजड़ा में राजस्थान को बिजली का संभरण . . . . .	२८०१-०२
१७७३	महाराष्ट्र और गुजरात में प्याज की पैदावार . . . . .	२८०२-०३
१७७४	शारीरिक चिकित्सा यूनिट . . . . .	२८०३
१७७५	केरल में मत्स्य पालन अनुसंधान परियोजना . . . . .	२८०३-०४
१७७६	गंगा-ब्रह्मपुत्र आयोग . . . . .	२८०४
१७७७	दिल्ली जल-संभरण . . . . .	२८०४
१७७८	मद्रास राज्य में नई रेलवे लाइनें . . . . .	२८०४-०५
१७७९	मद्रास में राष्ट्रीय राजपथ . . . . .	२८०५
<b>अवलम्बनीय लोक महत्त्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना . . . . .</b>		<b>२८०५-०७</b>

(१) श्री प्र० के० देव ने कुछ चीनियों के भारतीय राज्य-क्षेत्र में कथित प्रवेश और उनके द्वारा जोगबानी नगर के फोटोग्राफ लिये जाने की ओर प्रधान मंत्री का ध्यान दिलाया ।

वैदेशिक-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) ने इस संबंध में एक वक्तव्य दिया ।

(२) श्री हेम बरुआ ने पीकिंग स्थित भारतीय दूतावास को इस वर्ष गण-राज्य दिवस मनाने के लिये चीन सरकार द्वारा सुविधायें न देने के समाचार की ओर प्रधान-मंत्री का ध्यान दिलाया ।

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की और ध्यान दिलाना—क्रमशः

पृष्ठ

वैदेशिक-कार्य मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्रीमती लक्ष्मी मेनन) ने इस संबंध में एक वक्तव्य दिया ।

**सभा-पटल पर रखे गये पत्र**

२६०७—०८

मोटर गाड़ी अधिनियम, १९३६ की धारा १३३ की ३-धारा (३) के अन्तर्गत दिल्ली मोटर गाड़ी नियम, १९४० में कुछ और संशोधन करने वाली निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखी गई :—

(एक) दिनांक १ जून १९६१ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ० १२/५/६०—ट्रांसपोर्ट ।

(दो) दिनांक १८ जनवरी, १९६२ के दिल्ली गजट में प्रकाशित अधिसूचना संख्या एफ० १२/१८६/५९—ट्रांसपोर्ट ।

**अनुदानों की मांगों**

२६०८—४५

परिवहन तथा संचार मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा जारी रही । चर्चा समाप्त नहीं हुई ।

**बुधवार, २३ मई, १९६२/२ ज्येष्ठ, १८८४ (शक) के लिये कार्यावलि**

परिवहन तथा संचार मंत्रालय और खाद्य तथा कृषि मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर चर्चा ।

विषय-सूची--जारी

	पृष्ठ
श्री मानवेन्द्र शाह .	२८२५-२६
श्री टे० सुब्रह्मण्यम् . . . . .	२८२६--२८
श्री रिशांग किशिंग . . . . .	२८२८--३०
श्री राज बहादुर . . . . .	२८३०--४४
श्री फ० गो० सेन . . . . .	२८४४
श्री जगजीवन राम . . . . .	२८४५
<b>दैनिक संक्षेपिका . . . . .</b>	<b>२८४६--५२</b>

---

---

© १९६२ प्रतिलिप्यधिकार लोक-सभा सचिवालय को प्राप्त  
लोक-सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियम (पांचवा  
संस्करण) के नियम ३७९ और ३८२ के अन्तर्गत प्रकाशित और  
भारत सरकार मुद्रणालय, नई दिल्ली की संसदीय शाखा में मुद्रित।

---