

लोक-सभा वाद-विवाद

द्वितीय माला

खण्ड ४८, १९६०/१८८२ (शक)

[२० नवम्बर से ६ दिसम्बर : १९६० / ७ से १० अप्रहाराण, १८८२ (शक)]



बारहवां सत्र, १९६०/१८८२ (शक)

(खण्ड ४८ में अंक ११ से २० तक हैं)

लोक-सभा सचिवालय,
नई दिल्ली

विषय-सूची

[द्वितीय माला, खंड ४८—अंक ११ से २०—७ नवम्बर से ६ दिसम्बर, १९६०/७ से १८
अग्रहायण, १८८२ (शक)]

अंक ११—सोमवार, २८ नवम्बर, १९६०/७ अग्रहायण, १८८२ (शक)

सदस्य द्वारा शपथ ग्रहण १२६१

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ४६३ से ५००, ५१८ और ५०१ १२६१—८६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५०२ से ५१७ और ५१६ से ५२६ १२८७—१२९८

अतारांकित प्रश्न संख्या ८४५ से ६१३, ६१५ से ६३४। १२८६—१३४४

सभा पटल पर रखे गये पत्र १३४५

अनुदान की अनुपूरक मांग (रेलवे), १९६०—६१ के बारे में विवरण १३४५

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना १३४५—४८

(१) स्टैनवैक द्वारा शुल्क संरक्षण का अध्ययन

(२) कानपुर में युद्धास्त्र कारखानों के आंशिक रूप से बाद हो जाने का समा-
चार

समवाय (संशोधन) विधेयक, संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में खंड ७६

से ६७ और ६६ से १८१ १३४८—७४

नालागढ़ समिति के बारे में आधे घंटे की चर्चा १३७४—७६

दैनिक संक्षेपिका १३८०—८५

अंक १२—मंगलवार, २६ नवम्बर, १९६० / ८ अग्रहायण, १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५२७ से ५३२, ५३४ से ५३६, ५३६, ५४१ और ५४२ १३८७—१४०६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ५३३, ५३७, ५३८, ५४० और ५४३ से ५६६ १४०६—२४

अतारांकित प्रश्न संख्या ६३५ से १०१३ १४२४—५८

राष्ट्र मंडल प्रधान मंत्रियों के सम्मेलन के बारे में वक्तव्य १४५६

सभा पटल पर रखे गये पत्र १४५६

अनुदानों की अनुपूरक मांगों (सामान्य), १९६०—६१ के बारे में विवरण १४५६

विषय	पृष्ठ
तारांकित प्रश्न संख्या ६६२ के उत्तर की शुद्धि .	१४६०
समवाय (संशोधन) विधेयक-संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में	
खंड १८१ से १६०, १६२ से २०३, २०५ से २१५, १६१, २०२ और २०४	१४६०—७६
प्रत्यक्ष कर प्रशासन जांच समिति के प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव	१४७६—६३
दैनिक संक्षेपिका	१४६४—६६
अंक १३—बुधवार, ३० नवम्बर १९६०/६ अग्रहोमण, १८८२ (शक)	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ५६८ से ५७१ और ५७३ से ५७६ .	१५०१—२२
अल्प सूचना प्रश्न संख्या १ .	१५२२—२६
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ५६७, ५७२ और ५७७ से ६०४ .	१५२६—३६
अतारांकित प्रश्न संख्या १०१४ से १०६० और १०६२ से १०६८	१५३६—७८
सभा पटल पर रखे गये पत्र .	१५७८—७६
राज्य सभा से सन्देश	१५७६
ब्रिटिश संविधि—(भारत पर लागू होना) निरसन विधेयक—राज्य सभा द्वारा पारित रूप में सभा पटल पर रखा गया .	१५७६
गैर-सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति—	
तिहत्तरवां प्रतिवेदन	१५७६
रेलवे अभिसमय समिति का प्रतिवेदन	१५७६
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
भारत पाकिस्तान रेल सम्पर्क सम्बन्धी समझौता .	१५८०—८१
कांगो की घटनाओं के बारे में वक्तव्य	१५८२—८६
समवाय (संशोधन) विधेयक, संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में—	
खंड ५ क, ६८ और १	१५८६—१६०४
पारित करने का प्रस्ताव	१६०४
सिन्धु पानी करार के बारे में चर्चा	१६०५—२६
दैनिक संक्षेपिका .	१६२७—३३

अंक १४—गुरुवार, १ दिसम्बर, १९६० / १० अग्रहायण, १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६०५ से ६०९, ६११, ६१२ और ६१४ . . . १६३५—५६

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६१०, ६१३, ६१५ से ६३४ . . . १६५६—६६

अतारांकित प्रश्न संख्या १०९९—११६८ . . . १६६६—९४

स्थगन प्रस्तावों के बारे में . . . १६९४—९५

सभा पटल पर रखे गये पत्र . . . १६९५—९६

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

१३ नवम्बर, १९६० को भाखड़ा बांध में हुई दुर्घटना . . . १६९६—९७

भारत पाकिस्तान वित्तीय वार्ता के बारे में वक्तव्य . . . १६९७—९८

गैर-प्रनुपूचित संचालकों के प्रति नीति के बारे में वक्तव्य . . . १६९८—९९

समवाय (संशोधन) विधेयक, संयुक्त समिति द्वारा प्रतिवेदित रूप में पारित करने का प्रस्ताव . . . १६९९—१७१३

निवारक निरोध (जारी रखना) विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव . . . १७१३—२७

कार्य मंत्रणा समिति—

अट्ठावनवां प्रतिवेदन . . . १७२७

दैनिक संक्षेपिका . . . १७२८—३३

अंक १५—शुक्रवार, २ दिसम्बर, १९६० / ११ अग्रहायण, १८८२ (शक)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६३६ से ६४५ . . . १७३५—५५

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ६३५ और ६४६ से ६७९ . . . १७५५—७०

अतारांकित प्रश्न संख्या ११६९ से १२५२ . . . १७७०—१८०८

स्थगन प्रस्ताव—

बेहूब्राड़ी का पाकिस्तान को हस्तांतरण और अर्जित राज्यक्षेत्र (विलय) विधेयक का राज्य विधान मंडलों को निर्देश . . . १८०८—१२

विषय	पृष्ठ
सभा पटल पर रखे गये पत्र	१८१२-१३
सभा का कार्य	१८१३-१४, १८१४-१५
कार्य मंत्रणा समिति--	
अट्ठावनवां प्रतिवेदन	१८१४
निवारक निरोध (जाी रखना) विधेयक--	
विचार करने का प्रस्ताव	१८१५--३४
गौर सरकारी सदस्यों के विधेयकों तथा संकल्पों सम्बन्धी समिति--	
तिहत्तरवां प्रतिवेदन	१८३४
सामान्य बीमा के राष्ट्रीयकरण के बारे में संकल्प	१८३४--४४
निशान लगा कर मतदान करने की नई प्रणाली के बारे में संकल्प	१८४४--५१
दैनिक संक्षेपिका	१८५२--५८
अंक १६--सोमवार, ५ दिसम्बर, १९६० / १४ अग्रहायण, १८८२ (शक)	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर--	
तारांकित प्रश्न संख्या ६८०, ६८१, ६८३ से ६८६, ६८८, ६९०, ७०३, ६९४ से ६९६, ७०१ और ७०२	१८५६--८३
अल्प सूचना प्रश्न संख्या २	१८८३--८५
प्रश्नों के लिखित उत्तर--	
तारांकित प्रश्न संख्या ६८२, ६८७, ६८९, ६९१ से ६९३, ७०० और ७०४ से ७१८	१८८५--९४
अतारांकित प्रश्न संख्या १२५३ से १२६२, १२६४ से १३२८ और १३३०	१८९४--१९२६
स्थगन प्रस्ताव--	
भिलाई इस्पात कारखाने के कर्मचारियों की प्रस्तावित छंटनी	१९२६-२७
सभा पटल पर रखे गये पत्र	१९२८
राज्य सभा से सन्देश	१९२८
निरसन तथा संशोधन विधेयक--	
राज्य सभा द्वारा पारित रूप में सभा पटल पर रखा गया	१९२८
विधेयकों पर राष्ट्रपति की अनुमति	१९२९
मोटर परिवहन कर्मचारी विधेयक--	
संयुक्त समिति का प्रतिवेदन	१९२९
अधिमान-प्राप्त अंश (लाभांशों का विनियमन) विधेयक--	
प्रवर समिति का प्रतिवेदन	१९२९

विषय	पृष्ठ
मोटर परिवहन कर्मचारी विधेयक—	
संयुक्त समिति के समक्ष दिया गया साक्ष्य	१६२६
गुरुद्वारा रकाबगंज के निकट घटनाओं के बारे में वक्तव्य पाकिस्तान को बेरूबाड़ी के हस्तांतरण के बारे में केन्द्रीय सरकार और पश्चिम बंगाल की सरकारके बीच हुई चर्चा के बारे में वक्तव्य निवारक निरोध (जारी रखना) विधेयक विचार करने का प्रस्ताव	
	१६२६—५१
खंड २ तथा १	१६५१—५५
पारित करने का प्रस्ताव	१६५५—५६
सभा का कार्य	१६६०
अनुदानों की अनुपूरक मांग (रेलवे) १६६०—६१	१६६०—६६
रेलवे अभिसमय समिति के प्रतिवेदन के बारे में संकल्प	१६६६—७१
दैनिक संक्षेपिका	१६७२—७६
अंक १७—मंगलवार, ६ दिसम्बर, १६६०/१५ अग्रहायण, १८८२ (शक)	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७१६, ७२०, ७२२ से ७२८ और ७३० से ७३२	१६८१—२००५
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७२१, ७२६ तथा ७३३ से ७४३	२००५—११
अतारांकित प्रश्न संख्या १३३१ से १४०५	२०११—४१
सभा पटल पर रखे गये पत्र	२०४१—४२
विधेयक-पुरस्थापित—	
(१) विनियोग (रेलवे) संख्या ५ विधेयक	२०४२
(२) प्रसूति लाभ विधेयक	२०४२
रेलवे अभिसमय समिति प्रतिवेदन के बारे में संकल्प	२०४३—७२
अनुदानों की अनुपूरक मांगें (सामान्य), १६६०—६१	२०७३—७६
कृषि-जन्य पदार्थों के निम्नतम मूल्य के बारे में आधे घंटे की चर्चा	२०७७—८४
दैनिक संक्षेपिका	२०८५—८६
अंक १८—बुधवार, ७ दिसम्बर, १६६०/१६ अग्रहायण, १८८२ (शक)	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७४४ से ७४७ और ७४६ से ७५२	२०६१—२११०
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७४८ तथा ७५३ से ७७८	२११०—२१

विषय सूची	पृष्ठ
अतारांकित प्रश्न संख्या १४०६ से १४६६ .	२१२१—६३
अवलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना —	
(१) एक भारतीय गांव पर कथित पाकिस्तानी हमला	२१६३—६४
(२) गैर सरकारी क्षेत्र में कच्चे लोहे के संयंत्र	२१६५—६७
सभा पटल पर रखे गये पत्र .	२१६४—६५
तारांकित प्रश्न संख्या १२३० के उत्तर की शुद्धि	२१६७—६८
विनियोग (रेलवे) संख्या ५ विधेयक-पुरस्थापित	२१६८—६९
अनुदानों की अनुपूरक मांगों (सामान्य) १९६०—६१ .	२१६९—७२
चीनी के उत्पादन, वितरण और निर्यात के बारे में प्रस्ताव . . .	२१६२—२२१५
पश्चिमी बंगाल के लिये पी० एल० ४८० निधि के बारे में आधे घंटे की चर्चा	२२१५—१८
दैनिक संक्षेपिका	२२१६—२५
अंक १६—गुरुवार, ८ दिसम्बर १९६०/१७ अग्रहायण, १८८२ (शक)	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७७६ से ७८२, ७८४, ७८५, ७८७ और ७८९ से ७९२ ।	२२२७—४९
प्रश्नों के लिखित उत्तर—	
तारांकित प्रश्न संख्या ७८३, ७८६, ७८८ और ७९३ से ८०४ .	२२४६—५६
अतारांकित प्रश्न संख्या १४६७ से १५५८ .	२२५६—८३
सभा पटल पर रखे गये पत्र	२२८४
राज्य सभा से सन्देश	२२८४
अवलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—	
राष्ट्रमंडल में गणराज्य बनने का दक्षिण अफ्रीका का निर्णय .	२२८४—८५
विनियोग (संख्या ५) विधेयक-पुरस्थापित .	२२८५
भारतीय डाकघर (संशोधन) विधेयक के बारे में	२२८५—८६
वायदे के सौदे (विनियम) संशोधन विधेयक —	
विचार करने का प्रस्ताव	२२८१—२३००
भारतीय डाक घर (संशोधन) विधेयक—	
विचार करने का प्रस्ताव	२३००—२३०१
खंड १ और २	२३०१
पारित करने का प्रस्ताव	२३०१
भारत में खेल कूद के बारे में प्रस्ताव	२३०२—१७
दैनिक संक्षेपिका	२३१६—२३

विषय

पृष्ठ

अंक २०—शुक्रवार, ६ दिसम्बर, १९६०/१८ अग्रहायण, १८८२ (श.सं)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८०५ से ८०७, ८०६ से ८११, ८१३ से ८१५ और
८१७ से ८१९

२३२५—४६

अल्प सूचना प्रश्न संख्या ३

२३४६—५१

प्रश्नों के लिखित उत्तर—

तारांकित प्रश्न संख्या ८०८, ८१२, ८१६ और ८२० से ८२६

२३५१—५७

अतारांकित प्रश्न संख्या १५५६ से १६२०

२३५७—८३

स्थगन प्रस्ताव—

कांगो में भारतीय सैनिक दल

२३८३—८४

सभा पटल पर रखे गये पत्र

२३८४—८५

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना—

भारत पाकिस्तान व्यापार वार्ता

२३८५—८६

सभा का कार्य

२३८७

विनियोग (संख्या ५) विधेयक, १९६०—पारित

२३८७—८८

वायदे के सौदे (विनियमन) संशोधन विधेयक—

विचार करने का प्रस्ताव

२३८८—२४०५

खंड २ से २२ और १

२३९६—२४०५

पारित करने का प्रस्ताव

२४०५

सदस्य की गिरफ्तारी

२४०५

दिल्ली किराया नियंत्रण (संशोधन) विधेयक (श्री तंगामणि का) पुरस्थापित

२४०५

नैमित्तिक श्रमिकों की नियुक्ति का अन्त विधेयक—अस्वीकृत—

विचार करने का प्रस्ताव

२४०६—११

भारतीय पुरातत्व संस्था विधेयक—

परिचालित करने का प्रस्ताव

२४११—१६

दैनिक संक्षेपिका

२४१७—२२

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

लोक-सभा वाद-विवाद

लोक-सभा

मंगलवार, ६ दिसम्बर, १९६०

१५ अग्रहायण, १८८२ (शक)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

[अध्यक्ष महोदय पीठा सीन हुए]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

भारत में हृदय-रोग

+

†*७१६. { श्री स० मो० बनर्जी :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री प्र० के० देव :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या भारत में बढ़ते हुए हृदय-रोग के कारणों के विषय में कोई अनुसंधान किया गया है ;
(ख) क्या इस संबंध में कोई विदेशी हृदय-विशेषज्ञों की राय ली गयी है ; और
(ग) इस रोग को रोकने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् के तत्वावधान में सर्वेक्षण किये जा रहे हैं।

(ख) नहीं, श्रीमान्।

(ग) दिल के दौरे पड़ जाने के लिये उत्तरदायी विभिन्न कारणों को मालूम करने के लिये भारत तथा अन्यत्र बराबर प्रयत्न किये जा रहे हैं।

†मूल अंग्रेजी में

१९८१

‡श्री स० मो० बनर्जी : क्या यह सच है कि हाल के बरसों में हृदय-अभितारण तथा रक्ततंच दोनों प्रकार के हृदय-रोगों के मामले बढ़ गये हैं और यदि हां तो इनके कारणों का पता लगाने के लिये सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

‡श्री करमरकर : कुछ चिकित्सकों की राय है कि हृदय-रोग ग्रामों के शहरों में बदले जाने के फलस्वरूप जीवन के अधिक व्यस्त हो जाने तथा इसी प्रकार की अन्य बातों के कारण विशेष रूप से शहरों में कुछ बढ़ गया है । इस से चिंतित होने की कोई आवश्यकता नहीं है । इसका कारण, जैसा कि मैंने कहा, अलग-अलग हो सकता है । पश्चिमी देशों में इसका एक कारण यह है कि वहां चिकनाई बहुत खाई जाती है किन्तु हमारे देश में इसका यह कारण नहीं है क्योंकि यहां पर चिकनाई बहुत कम मिलती है । अन्य मामलों के संबंध में, जीवन के अधिक व्यस्त होने के कारण दिमाग पर जो बोझ पड़ता है तथा रात में काफी देर तक जागते रहने आदि से शरीर पर जो प्रभाव पड़ता है, उन सब से हृदय-रोग उत्पन्न होता है और साथ उत्तर बन पड़ने से पूर्व ही उठ खड़े होना भी इसका एक कारण है । अतः वे सभी बातें, जिन से दिमाग व शरीर पर बोझ पड़ता है, हृदय रोग को बढ़ाती हैं ।

‡श्री ब्रज राज सिंह : क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

‡अध्यक्ष महोदय : सरकार द्वारा क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

‡श्री करमरकर : उसके उपचार की व्यवस्था की जा रही है . . .

‡श्री त्यागी : क्या यह संक्रामक रोग है ?

‡श्री करमरकर : यह प्रसन्नता की बात है कि यह संक्रामक रोग नहीं है ।

‡अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य यह पूछना चाहते हैं कि क्या यह पुश्तैनी रोग है ।

‡श्री करमरकर : नहीं, श्रीमान् । वे यह पूछ रहे हैं कि क्या यह संक्रामक रोग है, जो कि पुश्तैनी रोग से भिन्न है ।

किन्तु आपने, श्रीमान्, एक प्रश्न पूछा था, कि इस संबंध में सरकार क्या कदम उठा रही है । हम केवल स्वास्थ्य संबंधी उचित शिक्षा का प्रबन्ध कर सकते हैं और वह हम कर रहे हैं और साथ ही उसके उपचार के लिये व्यवस्था भी कर रहे हैं । जैसे जैसे शहरी जीवन में वृद्धि होती जायेगी और उन लोगों को, जो खुली और बड़ी जगह में रहने के आदी हैं, शहरों में जा कर तंग जगहों में रहना पड़ेगा, यह रोग बढ़ता जायेगा ।

‡श्री नाथ पाई : क्या यह सच है कि देश में जो असुरक्षा तथा चिन्ता का वातावरण पैदा हो गया है तथा साथ ही डालडा का जो प्रयोग बढ़ गया है, क्या उससे इस रोग में वृद्धि हुई है ?

‡अध्यक्ष महोदय : मैं इस प्रश्न की अनुमति नहीं दूंगा ।

‡श्री करमरकर : डालडा से कोई असुरक्षा की भावना उत्पन्न नहीं हुई है ।

‡अध्यक्ष महोदय : इस प्रश्न का लाभ उठाकर आर्थिक स्थिति के बारे में कुछ कहना ठीक नहीं । माननीय स्वास्थ्य मंत्री का आर्थिक स्थिति से क्या संबंध है ? जहां तक इस बात का

संबंध है कि क्या कदम उठाये जा रहे हैं मैंने उन से इस बारे में पूछ लिया है तथा उन्होंने बताया है कि उपाचारात्मक उपाय किये जा रहे हैं ?

मानसिक चिकित्सालय, शाहदरा (दिल्ली)

*७२०. श्री भक्त दर्शन : क्या स्वास्थ्य मंत्री १६ अगस्त, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या १०३३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) शाहदरा (दिल्ली) में मानसिक चिकित्सालय के निर्माण में अब तक क्या प्रगति हुई है ;

(ख) इस चिकित्सालय में कितने रोगियों के इलाज की व्यवस्था होगी ;

(ग) उसके निर्माण पर अनुमानतः कितना धन व्यय होगा ; और

(घ) निर्माण-कार्य कब तक पूरा होने की आशा है ?

स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) प्रथमतः जो बहिरंग रोगी विभाग शुरू करने का प्रस्ताव था उसे छोड़ दिया गया है और अब सम्पूर्ण अस्पताल-भवन का निर्माण करने का विचार है। कार्यकरण उद्वेख (वर्किंग-ड्राइंग्ज) तैयार कर दिये गये हैं और केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग प्रारम्भिक प्राक्कलन (प्रिलिमिनरी एस्टिमेट्स) तैयार कर रहा है।

(ख) इस अस्पताल में ४०० बिस्तरों की व्यवस्था होगी।

(ग) और (घ). खर्च का विस्तृत विवरण तैयार किया जा रहा है और इस परियोजना के पूर्ण होने की निश्चित तिथि तय नहीं की गई है।

श्री भक्त दर्शन : क्या माननीय मंत्री जी की जानकारी में यह बात है कि दिल्ली सारे देश का केन्द्र होते हुए भी, चूंकि यहां पर इस तरह के रोगियों के लिए कोई प्रबन्ध नहीं है, इसलिए उनको आगरे, रांची या लाहौर ले जाना पड़ता है ? समझ में नहीं आता कि इस मामले को इतने वर्षों से क्यों लटकाये रखा जा रहा है। क्या अब इस पर जल्दी से जल्दी निर्णय ले लिया जाएगा ?

श्री करमरकर : ठीक बात कहते हैं माननीय सदस्य।

श्री भक्त दर्शन : क्या माननीय मंत्री जी या उनके मंत्रालय को इस बात का पता चला है कि दिल्ली में पिछले कुछ वर्षों से मानसिक रोगियों की संख्या में वृद्धि हो रही है और तरह तरह के मानसिक रोग पैदा हो रहे हैं। क्या इस बारे में कोई छानबीन की गई है ?

श्री करमरकर : यह तो नहीं कहा जा सकता कि मानसिक रोग बढ़ रहे हैं। फिर भी दिल्ली में इसके लिये बन्दोबस्त नहीं था, इसलिये अस्पताल खोलना जरूरी है। मैं आशा करता हूं कि बहुत जल्दी यह अस्पताल खोला जायेगा।

डा० सामन्त सिंहार : इस अस्पताल में कितने बिस्तरों की व्यवस्था की जायेगी ?

श्री करमरकर : चार सौ।

श्री दी०चं० शर्मा : क्या यह अखिल भारतीय अस्पताल होगा अथवा यह केवल दिल्ली क्षेत्र के लिये ही होगा और यदि हां, तो क्या यह सच है कि इसमें सभी मानसिक रोगियों की व्यवस्था नहीं हो सकेगी ?

†श्री करमरकर : मैं नहीं समझता कि माननीय सदस्य का हाथ घुमा कर 'सभी मानसिक रोगियों' से क्या तात्पर्य है। किन्तु जहां तक इस अस्पताल का सम्बन्ध है, यह अस्पताल दिल्ली में होगा और मैं सभा को बताना चाहता हूं कि जब कभी दिल्ली में कोई अच्छा काम किया गया, तो दूर-दूर के रोगी उस ओर आकर्षित हुये। किन्तु प्रथमतः यह दिल्ली तथा निकटवर्ती क्षेत्र के लिये ही होगा।

†डा० सामन्त सिंहार : इन बिस्तारों की व्यवस्था करने के पश्चात् क्या अस्पताल के विस्तार की कोई योजना है ?

†श्री करमरकर: पहली योजना तो इस अस्पताल को चालू करने की है और तब यदि आवश्यक हुआ, तो इसके विस्तार के बारे में भी विचार किया जायेगा। किन्तु मुझे आशा है कि इस अस्पताल के विस्तार की आवश्यकता नहीं पड़ेगी।

†श्री भा० कृ० गायकवाड : कितने रोगियों को दिल्ली क्षेत्र के बाहर अन्य मानसिक चिकित्सालयों में भर्ती करने की सिफारिश की गई थी ?

†श्री करमरकर : जो हमारी सूचना में आये, उसके अनुसार उनकी संख्या अधिक नहीं है। गत तीन या चार वर्षों में जिन लोगों ने हमारे मंत्रालय में आकर इसके लिये कोशिश की, उनकी संख्या बारह से अधिक नहीं है।

श्री रघुनाथ सिंह : आयुर्वेदिक औषधियां भी इस प्रकार की बीमारियों में उपयोगी होती हैं। मैं जानना चाहता हूं कि क्या इस अस्पताल में आयुर्वेदिक उपचार का भी प्रबन्ध होगा ?

श्री करमरकर : अभी तो यह कहना मुश्किल है, अगर दिल्ली एडमिनिस्ट्रेशन इसको पसन्द करेंगे तो हम कोई रुकावट नहीं डालेंगे। बंगलौर में इस बारे में कोई एक्सपरीमेंट चल रहा है और हम देखना चाहते हैं कि आयुर्वेदिक औषधियों से कहां तक फायदा होता है।

श्री अ० मु० तारिक : मैं वजीर साहब से जानना चाहता हूं कि उन्होंने जो यह फरमाया है कि नजदीकी इलाकों के बददिमागों को वहां दाखिल किया जायेगा तो मैं पूछना चाहता हूं कि क्या उत्तर प्रदेश और पंजाब के बददिमागों के लिए भी वहां गुंजाइश रखी जायेगी ?

श्री रघुनाथ सिंह : माननीय सदस्य को मालूम होना चाहिये कि बददिमागों और पागलों में फर्क होता है।

†श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : सरकार दिल्ली में जो मानसिक चिकित्सालय बनाने के बारे में सोच रही है क्या उसका कारण यह है कि दिल्ली में यह रोग अधिक है अथवा इसके पीछे कोई नीति है ?

†श्री करमरकर : जी नहीं, जहां तक मुझे ज्ञात है, दिल्ली में मानसिक रोगियों की संख्या अधिक नहीं है। दिल्ली के लोगों का स्वास्थ्य काफी अच्छा है।

†अध्यक्ष महोदय : वे यह जानना चाहते हैं कि किन आधारों पर इसकी स्थापना दिल्ली में की जा रही है, विशेषतः जब कि एक आगरा में है ही।

†श्री करमरकर : इस बात की बड़ी तीव्र इच्छा प्रकट की गई थी कि दिल्ली में एक मानसिक अस्पताल होना चाहिये । दिल्ली में इस प्रकार के रोगी हैं, इसमें तो कोई सन्देह नहीं है । प्रत्येक प्रसिद्ध स्थान में एक अस्पताल होना चाहिए ।

श्री भक्त दर्शन : क्या माननीय मंत्री की जानकारी में यह बात है कि इस समय दिल्ली में जो मानसिक रोगी होते हैं उनको जेल के अन्दर बन्द कर दिया जाता है और उनके इलाज की कोई व्यवस्था आज मौजूद नहीं है तो जब तक यह बड़ा अस्पताल बनता है जिसमें कि शायद कोई दो, तीन वर्ष लग जायेंगे तब तक के लिए क्या कोई ऐसी व्यवस्था की जा रही है कि जो ऐसे मानसिक रोगी हैं उनको अस्पताल में भेजने से पहले कोई फर्स्ट ऐड वगैरह देने का इन्तजाम किया जाय ?

श्री करमरकर : जी हां जैसा माननीय सदस्य ने बतलाया अभी इसकी उचित व्यवस्था मौजूद नहीं है और इसलिये मैं आशा करता हूं कि जल्दी से जल्दी इसका प्लान अमल में आ जायेगा और मानसिक रोगियों के समुचित इलाज के लिये बाकायदा एक अस्पताल बन जायेगा ।

बिजली के लिए अखिल भारतीय "सुपर ग्रिड"

+

†*७२२. { श्री राम कृष्ण ग्रिड :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री रामी रेड्डी :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री १६ अगस्त, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ५५३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि बिजली के उत्पादन और वितरण के लिये एक अखिल भारतीय 'सुपर ग्रिड' स्थापित करने के मामले में अब तक और क्या प्रगति हुई है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : आन्ध्र प्रदेश, केरल, मद्रास तथा मैसूर राज्यों ने अपनी अपनी प्रणालियों के 'नेटवर्क अनालाइजर' अध्ययन कर लिये हैं और उनके द्वारा आवश्यक प्रतिवेदन तैयार किये जा रहे हैं । सम्पूर्ण दक्षिणी प्रदेश का मिला जुला 'नेटवर्क अनालाइजर' अध्ययन अगले वर्ष के आरम्भ में किये जाने का विचार है ।

†श्री राम कृष्ण गुप्त : एक पूर्व प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री ने बताया था :

"अन्य प्रदेशों के सम्बन्ध में भी ऐसे अध्ययन करने का विचार है ।"

क्या इस सम्बन्ध में अभी तक कोई प्रगति की गई है ?

†श्री हाथी : जी, नहीं । पहले हम दक्षिणी जोन से शुरू कर रहे हैं ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या यह अखिल भारतीय सुपर ग्रिड है अथवा यह अन्तर्राज्यीय सुपर ग्रिड है ? ग्रिड का प्रशासन और प्रबन्ध किस तरह किया जायेगा ? मेरे विचार में इसका सम्बन्ध अन्तर्राज्यीय सुपर ग्रिड से है यद्यपि प्रश्न के शीर्षक से 'अखिल भारतीय सुपर ग्रिड' प्रतीत होता है ।

†श्री हाथी : यह एक प्रादेशिक ग्रिड है । बाद में, अखिल भारतीय सुपर ग्रिड हो जायेगा ।

†श्री रामनाथन चेट्टियार : यह दक्षिणी ग्रिड कब से चालू हो जायेगा ?

श्री हाथी : मैं ठीक-ठीक तारीख नहीं बता सकता क्योंकि वोल्टेज आदि के बारे में प्रारम्भिक अध्ययन अभी किये जा रहे हैं ।

श्री दी० चं० शर्मा : दक्षिणी राज्यों में इस ग्रिड प्रणाली की स्थापना करने के क्या लाभ हैं तथा दक्षिणी प्रणाली का केन्द्रीय तथा अन्य प्रणालियों से सम्पर्क कैसे स्थापित किया जायेगा ?

श्री हाथी : कई लाभ हैं । प्रश्न काल के दौरान में उन सबको नहीं दोहरा सकता किन्तु एक मुख्य लाभ यह होगा कि प्रत्येक विशिष्ट स्टेशन के लिये किसी भी अतिरिक्त ग्रिड की आवश्यकता नहीं होगी क्योंकि सभी स्टेशनों से सम्पर्क स्थापित कर दिया जायेगा, यदि एक स्टेशन पर बिजली फेल होगी तो दूसरे स्टेशन से बिजली दी जा सकेगी । अलग-अलग स्टेशनों पर जो आजकल अतिरिक्त ग्रिड हैं, उनकी आवश्यकता नहीं होगी क्योंकि एक ही कनेक्शन होगा जिससे बिजली की सप्लाई होती रहेगी । यही मुख्य लाभ है ।

श्री विद्या चरण शुक्ल : क्या यह सच है कि नये विद्युत् उत्पादक केन्द्र चालू करने तथा नये ग्रिडों का सम्पर्क स्थापित करने के बारे में केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग ने कुछ शर्तें तय कर दी हैं ? क्या उत्तर प्रदेश में मिर्जापुर में सुपर-तापीय बिजली घर की स्थापना करते समय केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग द्वारा निर्धारित इन मूल सिद्धान्तों का उल्लंघन किया गया था और यदि हां तो ऐसा क्यों हुआ है ?

श्री हाथी : जैसा मैंने कहा है, हम अभी दक्षिणी जोन में ही केवल यह प्रादेशिक ग्रिड चालू कर रहे हैं । अभी उत्तरी जोन का कोई प्रश्न नहीं है । मैं नहीं समझता कि नये तापीय संयंत्र स्थापित करने में किसी नियम अथवा सिद्धान्त का उल्लंघन किया जा रहा है ।

अध्यक्ष महोदय : श्री तिरुमल राव ।

श्री विद्या चरण शुक्ल : मैं वितरण के बारे में ही नहीं अपितु विद्युत् उत्पादन के बारे में भी जानकारी चाहता हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : मैं एक माननीय सदस्य को केवल एक अनुपूरक प्रश्न पूछने की ही अनुमति दूंगा ।

श्री तिरुमल राव : यह देखते हुये कि दक्षिणी प्रदेश के लिये खाका तैयार किया जा चुका है, राज्यों के बीच जो मतभेद उत्पन्न हो सकते हैं, जैसे कि जल संसाधनों तथा नदी घाटी परियोजनाओं के वितरण के संबंध में पैदा हुये हैं, उन्हें निबटाने के लिये कोई व्यवस्था की जा रही है ?

श्री हाथी : इस दक्षिणी ग्रिड की स्थापना के प्रश्न पर गोष्ठी में और साथ ही बोर्ड की बैठक में, जिसमें मंत्री भी थे, चर्चा की गई थी और कोई मतभेद नहीं उत्पन्न हुआ । सब इससे सहमत हुये कि यह वांछनीय तथा आवश्यक है कि वहां एक ग्रिड हो ।

श्री तंगामणि : क्या दक्षिणी जोन के लिये इस सुपर-ग्रिड की स्थापना तृतीय योजना के आरम्भ से की जायेगी ? क्या केन्द्रीय जल विद्युत् आयोग की हाल की बैठक में इस पर तथा अन्य बातों पर चर्चा की गई थी ?

श्री हाथी : शायद यह तृतीय योजना के आरम्भ से न किया जाये किन्तु तृतीय योजना के दौरान में हम इस काम को आरम्भ कर सकेंगे ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : यह सुपर-ग्रिड कहां स्थापित किया जायेगा और इसकी क्षमता क्या होगी ?

†श्री हाथी : सुपर-ग्रिड की स्थापना का कोई प्रश्न नहीं उठता । सुपर-ग्रिड का अर्थ है सभी स्टेशनों को पारेषण लाइनों से जोड़ना । इसका अर्थ यह नहीं है कि एक विशेष ग्रिड एक स्थान पर लगाया जायेगा । सभी स्टेशनों को एक ही वोल्टेज की पारेषण लाइन से जोड़ दिया जायेगा ।

†श्री नरसिंहन् : क्या इस प्रादेशिक अथवा जे.नल ग्रिड का बिजली के शुष्क की दरों पर कोई प्रभाव पड़ेगा ?

†श्री हाथी : इसका प्रभाव इस रूप में पड़ेगा कि बिजली पैदा करने की लागत एक ही स्थान पर लगा ली जायेगी और उसकी दर तदनुसार तय कर दी जायेगी ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या सभी राज्य सरकारों ने सुपर-ग्रिड के इस सिद्धान्त को स्वीकार कर लिया है और क्या इस बात की संभावना है कि राजस्थान और मध्य प्रदेश दोनों ही एक साथ इसके लिये प्रस्ताव करें ?

†श्री हाथी : सुपर-ग्रिड तथा इन राज्यों के साथ-साथ मिलने के अन्तर हैं । जहां तक राजस्थान और मध्य प्रदेश का संबंध है, चम्बल परियोजना से दोनों का संबंध है । जहां तक सुपर-ग्रिड का संबंध है, यह उसके अतिरिक्त किया जायेगा ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या इस ग्रिड के चालू होने के बाद सुपर-तापीय बिजली घर स्थापित करने की कोई आवश्यकता नहीं होगी ?

†श्री हाथी : जी नहीं, किसी भी सुपर-तापीय संयंत्र की आवश्यकता नहीं होगी । जल विद्युत अथवा तापीय संयंत्र होंगे और वे सभी एक दूसरे से जोड़ दिये जायेंगे ।

†श्री अन्थनी पिल्ले : जब सुपर ग्रिड चालू हो जायेगा, क्या प्रत्येक राज्य बिजली बोर्ड तोड़ दिया जायेगा और एक प्रादेशिक बिजली बोर्ड स्थापित किया जायेगा ?

†श्री हाथी : जी नहीं, बिजली बोर्डों को तोड़ना आवश्यक नहीं होगा, क्योंकि आन्तरिक वितरण का काम अन्ततः राज्य बिजली बोर्ड ही करेंगे ।

†श्री त्यागी : क्या इसका पता लगा लिया गया है कि उत्तर प्रदेश, पंजाब आदि उत्तरी राज्यों की क्या प्रतिक्रिया है और क्या वे सब सुपर-ग्रिड के लिये तैयार हो गये हैं ?

†श्री हाथी : गोष्ठी में जब इस प्रश्न पर चर्चा हुई थी, तो उत्तरी राज्यों के भी इंजीनियर व. मंत्री उपस्थित थे ।

†श्री त्यागी : उनकी क्या प्रतिक्रिया थी ?

†श्री हाथी : वे सामान्यतः इससे सहमत थे ।

चिकित्सा संबंधी अध्ययन के लिये राष्ट्रीय पुस्तकालय

†*७२३. पंडित द्वा० ना० तिवारी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चिकित्सा संबंधी अध्ययन के लिए एक राष्ट्रीय पुस्तकालय स्थापित करने की योजना अंतिम रूप से तैयार हो गयी है ;

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

(ग) वह पुस्तकालय कब और कहां स्थापित किया जायगा ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) अभी तक नहीं ।

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

मैं इतना और कहना चाहता हूं कि राष्ट्रीय चिकित्सा पुस्तकालय स्थापित करना कोई नई बात नहीं है । स्वास्थ्य सेवाओं के महानिदेशालय से सम्बद्ध पुस्तकालय में हमारे पास काफी अच्छी सामग्री है । हम इसका विस्तार करने की सोच रहे हैं ताकि दिल्ली की बजाय सारा देश उससे लाभ उठा सके ।

†पंडित द्वा० ना० तिवारी : इस पुस्तकालय के विस्तार के परिणाम स्वरूप क्या उसमें आयुर्वेद तथा अन्य चिकित्सा प्रणालियों की भी पुस्तकें होंगी अथवा उसमें केवल ऐलोपैथी की ही पुस्तकें होंगी ?

†श्री करमरकर : जी हां, गत वर्ष हमने पुस्तकालय में आयुर्वेदिक की लगभग सभी उपलब्ध पुस्तकें रखी थीं । इस पुस्तकालय में आयुर्वेदिक की पुस्तकें रखने तथा आयुर्वेदिक विभाग का विस्तार करने का भी विचार है ।

श्री म० ला० द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूं कि क्या मंत्री महोदय ने इस बात का प्रयत्न किया है कि इस पुस्तकालय के लिए भारतवर्ष के प्राचीन ग्रन्थ जो कि विभिन्न दवाओं के सम्बन्ध में हैं उनको इकट्ठा करने का कोई प्रयत्न किया है ?

श्री करमरकर : जी हां वह काम चल रहा है । डी० जी० एच० एस० लाइब्रेरी के आयुर्वेदिक सैक्शन में यह काम चल रहा है । जो भी इस प्रकार के ग्रन्थ मिलेंगे वह इस लाइब्रेरी में रक्खे जायेंगे ।

परिवार नियोजन

+

†*७२४. { श्री विद्याचरण शुक्ल :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री रामेश्वर टांटिया :
श्री अजित सिंह सरहदी :

क्या स्वास्थ्य मंत्री ३१ अगस्त, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या १२४७ के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) परिवार नियोजन तीसरी पंचवर्षीय योजना समिति की कितनी सिफारिशें मंजूर कर ली गयी हैं और कितनी मंजूर नहीं की गयी हैं ; और

(ख) इस योजना के अधीन अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) और (ख). अपेक्षित जानकारी देने वाला विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबंध संख्या ८]

श्री विद्याचरण शुक्ल : विवरण में बताया गया है कि परिवार नियोजन के मैडिकल पहलू संबंधी अनुसंधान जारी रखना चाहिये । परिवार नियोजन के मामलों में अग्रेतर अनुसंधान के लिये सरकार की क्या योजनाएं हैं ?

श्री करमरकर : पहले, वैज्ञानिक स्तर पर, अनुसंधान, पुनरुत्पादन संबंधी विविध समस्याओं का अध्ययन करने के लिये भारतीय कैंसर अनुसंधान केन्द्र बम्बई में किया जा रहा है । दूसरे, हमारे अनुसंधान कार्य का एक महत्वपूर्ण पहलू ओरल पिलों की प्रभावोत्पादकता है । डा० सान्याल के तत्वावधान में कलकत्ता में अच्छा काम किया जाता है और पिछले तीन वर्षों के एक ओरल पिल का परीक्षण किया जा रहा है । हम यह देखने का प्रयत्न कर रहे हैं कि यह कितनी प्रभावशाली है । मुझे सभा को यह बताने में प्रसन्नता है कि परिणाम बहुत उत्साहवर्धक हैं ।

श्री विद्याचरण शुक्ल : इस समिति की एक सिफारिश यह थी कि तीसरी योजना में परिवार नियोजन कार्य के लिये १०० करोड़ रुपये आवंटित किये जाने चाहियें, परन्तु अस्थायी रूप से सरकार ने इस काम के लिये केवल २५ करोड़ रुपये ही आवंटित किये हैं । क्या इस मामले पर और विचार किया गया है और इस आवंटन को बढ़ाया जा रहा है ?

श्री करमरकर : इस मामले पर विचार किया गया है । यदि हम ऐसा कार्यक्रम बना सकें, जिस पर पांच वर्षों में लगभग २५ करोड़ रुपये खर्च आएँ, तो हमें इसमें कोई सन्देह नहीं है कि इस काम के लिये सरकार पर्याप्त संसाधन जुटा लेगी । परन्तु जहां जरूरत नहीं वहां पर हमें धन खर्च करने की शीघ्रता नहीं है । हम चाहते हैं कि यह काम पक्का हो जाए और इसका आधार ठोस तथा दृढ़ बने ।

श्री तिरूमल राव : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि अमेरिका और इंग्लैंड जैसे दूसरे देशों ने बाजार में बहुत सी ओरल पिल डाल रखी हैं, क्या भारत की अनुसंधान प्रयोगशालाओं में, भारतीय परिस्थितियों में उनकी उपादेयता तथा उपयुक्तता को जांचने का कोई प्रबंध किया गया है ?

श्री करमरकर : जी, हां । हमारी निर्यात समिति तथा अनुसंधान केन्द्र ने इन प्रश्नों पर ध्यानपूर्वक विचार किया है और वे इस निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि दूसरे देशों में, इंग्लैंड और अमेरिका में परिवार नियोजन प्रयोजन के लिये उपलब्ध उन गोलियों (पिलों) का उपयोग करने के लिये अभी समय नहीं आया परन्तु मासिक धर्म संबंधी कुछ बीमारियों के लिये सीमित स्तर पर, उन्होंने डाक्टरों के उचित मार्गदर्शन के अधीन उनके सीमित प्रयोग तथा सीमित आयातों की राय दी है ।

सेठ अचल सिंह : क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि फ़ैमिली प्लानिंग की तरफ पब्लिक का कैसा रेस्पांस रहा है ?

श्री करमरकर : न केवल शहरों में, बल्कि देहात में भी इस बारे में पब्लिक का रेस्पांस ठीक रहा है । अगर हम कोशिश करें, तो पांच वर्षों में सब कंट्री फ़ैमिली-प्लानिंग कानशेस हो जायगा और हम लोग इस के लिए मिनिमम इन्तज़ाम कर सकेंगे, जिस से फ़ैमिली-प्लानिंग कामयाब हो जायगा । इस विषय में जो प्राप्ति हुआ है, आज तक के अनुभव से उस का असर पांच वर्ष नहीं, दस वर्ष तक दिखाई देगा ।

श्री त्यागी : परन्तु इसको जरूरत से अधिक मत करो ।

श्री मूल अंग्रेजी में

†श्री हेम बरुआ : क्या सरकार गर्भ रोधक वस्तुओं की उपलब्धि के विषय में उदारता अपनाने और उन्हें तीसरी योजना अवधि में निःशुल्क सब आय वर्गों के लोगों को देने का विचार करती है ? साथ ही क्या सरकार तीसरी योजना अवधि में सब लोगों को निःशुल्क बंधीकरण सुविधायें देने के लिये राज्य सरकारों से कोई समझौता करने का विचार भी रखती है ?

†श्री करमरकर : दूसरी योजना अवधि में एक विशिष्ट निम्न आय वर्ग के लोगों को, अपितु २५० रुपया मासिक तक कमाने वालों को गर्भरोधक सामान निःशुल्क उपलब्ध किया गया है ।

†एक माननीय सदस्य : ३०० रुपये तक ।

†श्री करमरकर : गावों में ये और अधिक उदारता से दिया गया है ।

वैसैकटो भी और स्टर्लीजेशन जैसे औपरेशनों के बारे में मुझे सभा को यह बताने में प्रसन्नता है कि हमने, शुरू में, यह व्यवस्था की है कि जिला हस्पतालों में हमने सर्जन और सहायक कर्मचारी खूब देने का प्रयत्न किया है । मुझे यह बताने में भी प्रसन्नता है कि कुछ राज्य इन सुविधाओं का खूब लाभ उठा रहे हैं ।

†अध्यक्ष महोदय : वह जानना चाहते हैं कि क्या यह निःशुल्क होगा ?

†श्री करमरकर : जी, हाँ, पंजाब को छोड़कर । उदाहरणार्थ बम्बई और मद्रास में न केवल आप्रेशन ही निःशुल्क किये जाते हैं, बल्कि कुछ धन भी दिया जाता है ताकि पुरुष को व्यय आदि के मामले में कोई असुविधा न सहनी पड़े । अकेले पंजाब में, मैं समझता हूँ लोगों से कुछ शुल्क लिया जाता है । मैंने स्वयं वहाँ के प्रभारी मंत्री को कहा था कि जो कोई आप्रेशन करवाने के लिये आये उसका आप्रेशन निःशुल्क किया जाये । मुझे आशा है कि वे भी इसे स्वीकार कर लेंगे । मुझे यह भी आशा है कि जिन अन्य राज्यों ने ऐसा नहीं किया, वे भी कर लेंगे ।

†श्री दी० चं० शर्मा : विवरण में कहा गया है कि अवैतनिक परिवार नियोजन शिक्षा नेता नियुक्त किये गये हैं । उनकी योग्यतायें क्या हैं ?

†श्री करमरकर : भिन्न २ पदों के लिये भिन्न २ योग्यतायें होती हैं । मैडिकल कर्मचारियों के लिये एम० बी० बी० एस० है, समाज शिक्षा और हेल्थ विजिटर्स के लिये न्यूनतम अपेक्षित शिक्षा हमेशा मैडिकल योग्यता नहीं होती परन्तु इस समय मेरे पास भिन्न २ श्रेणियों के लिये अपेक्षित योग्यताओं का व्यौरा नहीं है ।

कुछ माननीय सदस्य उठे —

†अध्यक्ष महोदय : मैं बहुत प्रश्नों की अनमति दे चुका हूँ । माननीय सदस्य डाक्टरों से परामर्श करेंगे ।

नंगल उर्वरक कारखाना

†*७२५. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस वर्ष नंगल उर्वरक कारखाना कितनी बिजली काम में लायेगा ; और

(ख) जिस आधार पर बिजली की दरें तय की गयी हैं और जो रियायती दर दी गयी है, क्या उस पर पंजाब बिजली बोर्ड ने आपत्ति की है ?

†मूल अंग्रजी में

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) लगभग १०,००० किलोवाट तक ।

(ख) जी, नहीं । किन्तु पंजाब राज्य बिजली बोर्ड ने प्रार्थना की है कि क्योंकि बिजली तैयार करने पर लागत अधिक खर्च आती है, दरों में शोधन किया जाना चाहिये ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : बिजली किस दर पर दी जायेगी और यह दर किस आधार पर निश्चित की गई है ?

†श्री हाथी : शोधित दरें वास्तवमें बिजली तैयार करने की लागत पर निर्भर होंगी, जिसका अब हिसाब लगाया जा रहा है । मैं इस समय निश्चित उत्तर नहीं दे सकता ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : बिजली संभरण के लिये पहले क्या दर निश्चित की गई थी और शोधन करने का क्या कारण है ?

†श्री हाथी : मूल दर २.६ पाइयां प्रति किलोवाट घंटा था । अब सिंचाई और बिजली के बीच लागत के विभाजन का अनुमान लगाने तथा लागत में दूसरी वृद्धि का हिसाब लगाने के पश्चात् यह प्रतीत होता है कि बिजली तैयार करने की लागत थोड़ी सी बढ़ जायेगी । उस आधार पर उर्वरक संयंत्र को जो बिजली दी जायेगी उसकी लागत अनुपात से बढ़ जायेगी ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या प्रस्तावित राजस्थान उर्वरक फैक्टरी तथा अन्य औद्योगिक उपक्रमों को इसी आधार तथा इसी दर पर बिजली दी जायेगी ?

†श्री हाथी : यह बातचीत पर निर्भर होगा । परन्तु राजस्थान सरकार को उसका उचित भाग मिलेगा ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या इस उर्वरक फाक्टरी को अधिमान देने का कोई इरादा है या इस विद्युत् स्रोत से सब फैक्टरियों को मिलने वाला बिजली की एक ही दर होगी ?

†श्री हाथी : सामान्यतया, प्रशुल्क प्रत्येक विशिष्ट फैक्टरी के बारे में निम्नतम भार तत्व के आधार पर निश्चित किया जाता है ।

†कुछ माननीय सदस्य उठे—

†अध्यक्ष महोदय : मैं श्री हरिश्चन्द्र माथुर को प्रश्न पूछते रहने की अनुमति दे रहा हूँ । मैं देखता हूँ कि वह कितने प्रश्न पूछते हैं ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या इस स्रोत से मिलने वाली बिजली के लिये कोई प्रशुल्क निर्धारित किया गया है ? यदि हां, तो ब्योरा क्या है ?

†श्री हाथी : प्रशुल्क घरेलू उपयोग, छोटे उद्योगों, बड़े उद्योगों आदि के लिये निर्धारित किया गया है । मैं पढ़ कर सुना देता हूँ परन्तु इस में कुछ समय लगेगा ।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : केवल मोटा ब्योरा दिया जाये ।

†श्री हाथी : घरेलू कामों के लिये भार वर्ग के लिये यह इस प्रकार है :

१ से १००० वाट :—

पहले	१५ यूनिट प्रति मास	.	३० नये पैसे प्रति यूनिट
अगले	२५ " "	.	१५ " "
अपर	४० " "	.	८ " "

१००१ से ३००० वाट :—

पहले	२५ यूनिट प्रति मास	३० नये पैसे प्रति यूनिट
अगले	४० " "	१५ " "
अपर	६५ " "	८ " "

३००० वाट से ऊपर

†अध्यक्ष महोदय : नहीं नहीं, उन्हें यह सब पढ़ कर सुनाने की जरूरत नहीं ।

†श्री हाथी : मैंने यही निवेदन किया था ।

†अध्यक्ष महोदय : इसे सभा पटल पर रख दीजिये : ।

†श्री हेमराज : चूंकि भाखड़ा में गोविंद सागर और ऊहल वैली में पानी की कमी है, इसकी वजह से पंजाब में बिजली की शार्टेज हो रही है । इस सूरत में जो बिजली पंजाब से दिल्ली या राजस्थान को दी जाती है, क्या वह उस वक्त तक बन्द नहीं की जा सकती, जब तक कि पंजाब का अपना काम न चल जाये ?

†श्री हाथी : मैं नहीं समझता कि हम दिल्ली या किसी दूसरे क्षेत्रों को बिजली देना रोक सकते हैं ।

†श्री भा० कृ० गायकवाड़ : प्रति वर्ष १०,००० किलोवाट उपयोग करके उर्वरक संयंत्र कितना उर्वरक तैयार करेगा ?

†श्री हाथी : मुझे मालूम नहीं कि कितना उर्वरक तैयार किया जायेगा ।

चित्तरंजन में बिजली के रेलवे इंजन

+

†*७२६. { श्री दी० चं० शर्मा :
श्री त० ब० विट्ठल राव ।

क्या रेलवे मंत्री १० अगस्त, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ३१५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि चित्तरंजन में बिजली के रेलवे इंजन तैयार करने की व्यवस्था करने के बारे में और क्या प्रगति हुई है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : पहले १५०० वाल्ट डी० सी० बिजली इंजन का निर्माण चित्तरंजन इंजन कारखाने में हो रहा है । लगभग ३० प्रतिशत यांत्रिक पुर्जे इस कारखाने में बनाये गये हैं । बिजली के कुछ पुर्जे इंगलिस्तान से भेजे जाने वाले हैं । १९६१ के मध्य तक बिजली का पहला इंजन तैयार होने की आशा है ।

†श्री दी० चं० शर्मा : इन बिजली के इंजनों के कितने पुर्जे देशी होंगे और कितने विदेशों से मंगवाये जायेंगे तथा किन देशों से ?

†अध्यक्ष महोदय : उन्होने कहा है कि ३० प्रतिशत ।

†श्री शाहनवाज खां : मैंने यह नहीं कहा । इंजनों के यांत्रिक पुर्जे चित्तरंजन कारखाने में बनाये जायेंगे । बिजली के पुर्जे विदेशों से मंगवाये जायेंगे ।

†मूल अंग्रेजी में

†श्री दी० चं० शर्मा : जब यह फैक्टरी पूरी तरह काम करेगी, तो बिजली के कितने इंजनों के उत्पादन का लक्ष्य होगा ?

†श्री शाहनवाज खां : तीसरी योजना में, हम प्रतिमास ४ बिजली इंजन बनाने का प्रबन्ध कर रहे हैं । यह लक्ष्य है ।

†श्री साधन गुप्त : क्या ए० सी० इंजन बनाने का भी प्रस्ताव है; और यदि हां, तो क्या लक्ष्य है ?

†श्री शाहनवाज खां : जी, हां ; हमारा चितरंजन में भी ए० सी० इंजन बनाने की योजना है । वास्तव में, हमने विश्व भर से टेंडर मांगे हैं, जो आ चुके हैं और मामला विचाराधीन है । हमें आशा है कि १९६३ के मध्य तक हम ए० सी० इंजन बना सकेंगे ।

†श्री विठ्ठल त० ब० राव : माननीय मंत्री किस आधार पर कहते हैं कि पहला बिजली इंजन चितरंजन से १९६१ तक निकल जायेगा, जब कि हमें अभी विदेशों से पुर्जे मंगवाने हैं ? इंजन की कुल लागत की कितनी प्रतिशत आयात किये गये सामान की लागत होगी ?

†श्री शाहनवाज खां : जैसा कि मैंने कहा यांत्रिक पुर्जों के निर्माण में ३० प्रतिशत प्रगति हो चुकी है । जहां तक यांत्रिक पुर्जों का सम्बन्ध है, इसमें कोई कठिनाई नहीं है । बिजली के पुर्जे पहले ही आ रहे हैं । वास्तव में, जो कम्पनी हमें ये पुर्जे भेज रही है, उससे हमने कुछ इंजन पहले खरीदे थे ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री जानना चाहते हैं कि आयात किये गये इंजन की लागत की तुलना में देशी इंजन की लागत क्या होगी । कुल लागत में से कितने प्रतिशत लागत विदेश से मंगवाये माल की होगी ?

†श्री शाहनवाज खां : यह न्यूनाधिक ५०-५० या आधी होगी ।

†श्री न० रा० मुनिस्वामी : इंजन की अनुमानित लागत क्या होगी ?

†अध्यक्ष महोदय : पूरे की ।

†श्री शाहनवाज खां : अनुमानित लागत, आरंभ में लगभग १० लाख रुपये प्रति इंजन होगी ।

†श्री रघुनाथ सिंह : भारत को कितने बिजली इंजनों की जरूरत है तथा भारत इस बारे में कब तक स्वावलम्बी हो जायेगा ?

†अध्यक्ष महोदय : इतनी जल्दी इसका अनुमान नहीं लगा सकते । (अन्तर्बाधाएं)

†श्री नाथ पाई : इस में कुछ समय लग सकता है, किन्तु वह अनुमानित आवश्यकता बता सकते हैं ।

†श्री शाहनवाज खां : मैं वह बता सकता हूं । तीसरी योजना में बिजली के २५५ अतिरिक्त इंजनों की आवश्यकता होगी ।

†श्री विद्याचरण शुक्ल : हमें बताया गया है कि इंजनों के बिजली के पुर्जे विदेश से मंगवाये जायेंगे । क्या उन्होंने ने ऐसा सर्वेक्षण किया है कि भूपाल का भारी बिजली सामान कारखाना ये पुर्जे बना सकता है या नहीं ?

†श्री शाहनवाज खां : भूपाल वाली फैक्टरी को ये पुर्जे बनाने में कुछ समय लगेगा (अन्तर्वा-
धाएं) हम चितरंजन में १० डी० सी० इंजन बना रहे हैं और बिजली के पुर्जे विदेश से मंगवाये
जायेंगे । हम ने ४२ और ए० सी० ब्रेक-टाइप इंजनों के लिये टैंडर मांगे हैं और बिजली के पुर्जे का
भी आयात किया जायगा । परन्तु उस के पश्चात् हमें आशा है कि भूपाल भारी बिजली सामान फैक्टरी
हमें बिजली के पुर्जे दे सकेगी और हमें विदेशों से ये पुर्जे मंगवाने नहीं पड़ेंगे ।

†श्री त० ब० बिठ्ठल राव : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि डी० सी० प्रणाली बिल्कुल
पुरानी हो गई है और अब केवल ए० सी० का प्रयोग किया जा रहा है, डी० सी० बिजली के
इंजन बनाने का क्या कारण है ?

†श्री शाहनवाज खां : जैसाकि मानीय सदस्य जानते हैं, ये डी० सी० इंजन हमारे रेलवे
के कुछ सैक्शनों पर पहले ही काम कर रहे हैं और उन्हें बदलने के लिये हम ने यह किया है ।

†श्री तंगामणि : ये १० डी० सी० इंजन कब तक चलना आरम्भ करेंगे ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय मंत्री ने बताया है १९६१ में ।

†श्री शाहनवाज खां : मैं ने १९६१ बताया है ।

†श्री तंगामणि : उन्होंने ने कहा है कि पहला १९६१ के मध्य तक । उन्होंने ने पहले ही चितरंजन
में काम आरम्भ कर दिया है ।

†अध्यक्ष महोदय : बहुत अच्छा, वह अन्तिम की तिथि बतायेंगे ।

†श्री शाहनवाज खां : पहला १९६१ के मध्य तक होगा और अन्तिम १९६२ के प्रारम्भ
में ।

†श्री स० सो० बरजी : माननीय मंत्री ने कहा है कि मूल्य लगभग १० लाख रुपये होगा ।
आयात किये गये इंजन की कीमत की तुलना में यह कीमत कैसी है ?

†अध्यक्ष महोदय : एक ही प्रकार के पूरे इंजन की ।

†श्री शाहनवाज खां : यह न्यूनाधिक समान है । हमारे पास ११० इंजनों की जो अन्तिम
खेप आई थी उस का मूल्य न्यूनाधिक वही मूल्य थे अर्थात् १० लाख रुपये प्रति इंजन ।

†श्री त० ब० बिठ्ठल राव : क्या हम चितरंजन में डीजल इंजन भी बना रहे हैं, यदि नहीं, तो
हम उन्हें कहां बना रहे हैं ?

†श्री शाहनवाज खां : इस बारे में अभी कोई निर्णय नहीं किया गया कि ये कहां बनाये जायेंगे ।
वास्तव में अभी मामला विचाराधीन है ।

दिल्ली में भूमि अर्जन

+

[श्री राधा रमण :

†*७२७. < श्री रामेश्वर टाटिया :

[श्री श्री नारायण दास :

क्या स्वास्थ्य मंत्री ७ मार्च, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ६५६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने यह निश्चय किया है कि दिल्ली में उस ने जो ३४,०७० एकड़ नगरीय और उपनगरीय भूमि "फ्रीज़" की, उस में से केवल २,५०० एकड़ जमीन दिल्ली विकास प्राधिकार द्वारा निर्माण-स्थान के तौर पर विकास के लिए रिलीज़ की जाये ;

(ख) मकान बनाने वालों को विकसित जमीन देने की क्या कसौटी है ; और

(ग) मकान बनाने वालों की सहकारी संस्थाओं के लिये प्राथमिकता किस प्रकार निश्चित की जायगी ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) अभी तक कोई फैसला नहीं किया गया है । मामला विचाराधीन है ।

(ख) तथा (ग). प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

†श्री राधा रमण : यह देखते हुए कि यह अधिसूचना एक वर्ष से अधिक हुआ तब जारी की गई थी, मैं यह जानना चाहता हूँ कि सरकार को इस महत्वपूर्ण मामले के बारे में निर्णय करने में कितना समय और लगेगा ?

†श्री करमरकर : गृह-कार्य मंत्री की अध्यक्षता में बनाई गई अन्तर्विभागीय समिति ने इस की बुनियादी जांच कर के कुछ अन्तिम निर्णय लिये हैं जो इस भूमि के आवंटन पर लागू होंगे । लेकिन फिर भी ठीक समय बताना बड़ा कठिन है । इस के क्रियान्वयन में कुछ महीने लगेगे ।

†श्री राधा रमण : माननीय मंत्री ने बताया है कि कुछ बुनियादी निर्णय किये गये हैं । वे निर्णय किस प्रकार के हैं ?

†श्री करमरकर : मेरे लिये यह अभी बताना समय से पहले की बात है । मैं इस पर विचार करूंगा, क्योंकि यह मामला अकेले केवल स्वास्थ्य मंत्रालय का ही नहीं है । अगर माननीय सदस्य प्रश्न पूछते हैं तो कुछ सुसंगत बातें बताने का प्रयत्न करूंगा ।

†श्री राधा रमण : इस बात को देखते हुए कि दिल्ली में मकानों की बहुत कमी है और दिल्ली में इतनी बड़ी भूमि को ले कर आप ने डाल लिया है, क्या सरकार को इस के उपयोग करने के लिये शीघ्र ही अन्तिम निर्णय नहीं करना चाहिये ?

†श्री करमरकर : मैं माननीय सदस्य से पूर्णतः सहमत हूँ ।

†श्री श्री नारायण दास : क्या ऐसे विकास के लिये विकास प्राधिकार ने कोई दीर्घकालीन कार्यक्रम तैयार किया है ?

†श्री करमरकर : विकास प्राधिकार शायद १२०० एकड़ के बारे में विचार कर रहा है और इस के बारे में अधिसूचना जारी करने के लिये कदम भी उठा रहा है और वे आशान्वित हैं कि इस का विकास हो। मुझे बताया है कि १ वर्ष के भीतर इस की बिक्री शुरू हो जायेगी और जो क्रय करना चाहें वे कर सकते हैं।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : क्या माननीय मंत्री महोदय बतलाने की कृपा करेंगे कि कितनी सहकारी संस्थाओं ने आवेदन-पत्र दिये हैं और सरकार की तरफ से कितनी सहकारी संस्थाओं को मान्यता मिली है ?

श्री करमरकर : मैं सवाल के आखिरी भाग को नहीं समझा हूँ। कायदे के मुताबिक कोओप्रेटिव सोसाइटी को रजिस्टर किया जाता है, मान्यता की कोई आवश्यकता नहीं होती है। उस की मैला-फाइडीज़ के अगर कोई कारण हों तो सरकार जब लैंड एलाट करती है, उस वक्त अपने अधिकार का प्रयोग कर सकती है और उस को ऐसा करना होगा। जहां तक कोओप्रेटिव सोसाइटीज़ की संख्या का सम्बन्ध है, जिन के आवेदन हमारे पास आ गये हैं अगर माननीय सदस्य नोटिस देंगे तो मैं उन को आवश्यक जानकारी दे सकूंगा।

†श्री मा० कृ० गायकवाड़ : दिल्ली के विकास के लिये सरकार ने चाहे कोई भी भूमि देना स्वीकार किया हो, मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या इस भूमि का नीलाम किया जायेगा अथवा दिल्ली की गंदी बस्तियों में रहने वालों को रियायती दर पर दी जायेगी और विशेष रूप से अनुसूचित जातियों एवं आदिम जातियों को।

†श्री करमरकर : जहां तक मैं समझता हूँ, यह भूमि कम आय वाले लोगों को घटी हुई दर पर दी जायेगी। यह निश्चय किया गया है कि सहकारी मकान निर्माण संस्थाओं को प्राथमिकता दी जाये। खेद है कि हम भूमि को खरीदने के लिये अनुसूचित जातियों तथा आदिम जातियों को कोई रियायत नहीं दी जायेगी। लेकिन इन लोगों को दूसरे रूप में जैसे ऋण आदि के रूप में—सहायता दी जायेगी ताकि ये मकान आदि बना सकें।

†श्री तिरुभल राव : माननीय मंत्री महोदय ने अभी कहा है कि यह भूमि कम आय वालों को दी जायेगी लेकिन क्या स्वास्थ्य मंत्रालय का ध्यान उस विज्ञापन की ओर दिलाया गया है जो निर्माण, आवास तथा संभरण मंत्रालय ने प्रकाशित किया है कि ये प्लॉट नीलाम किये जायेंगे और अधिक से अधिक मूल्य देने वालों को दिये जायेंगे ; इस का अभिप्राय यह हुआ कि ये प्लॉट धनवानों को ही दिये जायेंगे।

†श्री करमरकर : जी हां, इस का भी कुछ अभिप्राय है। जब तक अधिक बोली बोलने वाले नहीं होंगे तब तक हम कम आय वालों को छूट नहीं दे सकेंगे। जहां तक इन प्लॉटों की बात है हमारा विचार है कि धनवानों को कुछ अधिक और कम आय वालों को कुछ कम धन पर दे दिये जायें।

†श्री यादव नारायण जाधव : विभिन्न प्रयोजनार्थ प्लॉटों की संख्या कितनी है ?

†श्री करमरकर : इस भूमि में से तो अभी कुछ निश्चित नहीं किया गया है। अभी इस भूमि का विकास किया जाना है। आवंटन करने के बारे में अभी हाल में कुछ बुनियादी निर्णय किये गये हैं। इसलिये ३४,०७० एकड़ भूमि के आवंटन के बारे में कुछ बताना समय से पूर्व की बात है।

†श्री यादव नारायण जाधव : इस के बारे में भी अन्तिम निर्णय कब तक होगा ?

†श्री अन्सार हरवानी : बस्ती निर्माताओं के विरुद्ध बहुत सी शिकायतें सुनने में आई हैं। इस बात को ध्यान में रखते हुए क्या सरकार व्यावसायिक बस्ती निर्माताओं को इस भूमि को नहीं देगी और यह भूमि केवल सहकारी संस्थाओं को ही दी जायेगी ?

†श्री करमरकर : वैसे तो हर आदमी अपने आप को अव्यावसायिक कहता है लेकिन सरकार यह प्रयत्न कर रही है कि सी व्यावसायिक बस्ती निर्माता को यह भूमि न दी जाये। लेकिन कौन क्या है यह पता करना बड़ा कठिन है।

†श्री भा० कृ० नायकवाड़ : माननीय मंत्री महोदय ने कहा है कि अनुसूचित जातियों एवं आदिम जातियों को भूमि देने के बारे में कोई रियायत नहीं दी जायेगी। दिल्ली में लाखों व्यक्ति गन्दी बस्तियों में रह रहे हैं। अगर इस भूमि को नीलाम से बेचा गया तो क्या यह संभव है कि क्या ये निर्धन लोग इस भूमि को क्रय कर सकेंगे। मैं यह जानना चाहता हूँ कि सरकार इन बेचारे निर्धनों को भूमि दिलवाने के लिये क्या कर रही है ?

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि क्या भूमि का कोई भाग कम आय वाले लोगों के लिये और विशेष रूप से अनुसूचित जातियों एवं आदिम जातियों के लिये अलग से रख दिया गया है ?

†श्री करमरकर : अभी तक ऐसा कोई प्रबन्ध नहीं है कि भूमि का कोई भाग घटी हुई दर पर या रियायती दर पर किसी जाति विशेष को दिया जायेगा। प्रयत्न यह किया जायेगा कि थोड़ी आय वाले लोग एक साथ रहें, विचार यह है कि उन धनवान व्यक्तियों से जो बड़े-बड़े भूमि के टुकड़े चाहते हैं उन से हम अधिक धन लें और जो छोटे-छोटे टुकड़े जैसे २०० वर्ग गज के भूमिखंड चाहते हैं उन से कम धन लें। सहकारी संस्थाओं को हम ने छूट देने का निश्चय किया है। अतः सभी लोगों के लिये यह अच्छा है कि वे सहकारी संस्थाएँ बनायें और इस रियायत का लाभ उठावें।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि क्या अनुसूचित जाति, अनुसूचित आदिम जाति तथा दूसरे पिछड़े वर्गों को, जिन की आय कम है, भूमि देने की कोई विशेष व्यवस्था की जा रही है ?

†श्री करमरकर : इस योजना के अधीन नहीं। कुछ अन्य योजनाएँ हैं जिनके अधीन रियायत दी जाती है, कुछ के अधीन ऋण दिये जा सकते हैं और कुछ के अधीन मुफ्त जमीन भी दी जा सकती है, परन्तु इस योजना के अधीन नहीं।

†श्री राधा रमण : माननीय मंत्री ने, यदि मैं ठीक प्रकार से समझ सका हूँ, यही कहा है कि जिस ३४,०७० एकड़ भूमि के सम्बन्ध में अधिसूचना जारी की जा रही है, उसमें से कुछ भूमि विकास के लिये अपने पास रखी जायेगी। तो क्या सरकार ने इस भूमि के शीघ्र विकास के लिये पर्याप्त राशि की व्यवस्था करने के सम्बन्ध में विचार किया है ?

†श्री करमरकर : जहां तक खरीदी जाने वाली जमीन का सम्बन्ध है, व्यवस्था की जा चुकी है—मेरा ख्याल है कि दिल्ली विकास प्राधिकार द्वारा इस समय तक इस बारे में अन्तिम रूप से निर्णय कर दिया होगा। जहां तक और अधिक भूमि के अधिग्रहण तथा विकास का सम्बन्ध है, तृतीय पंचवर्षीय योजना काल में आवर्ती निधि के रूप में लगभग ५ करोड़ रुपयों की राशि निर्धारित की जायेगी। इस राशि से भूमि का विकास किया जायेगा, और फिर भूमि बेच कर धन प्राप्त किया जायेगा।

धान की खेती का जापानी तरीका

+

श्रीमती इला पालचौधरी :
 डा० राम सुभग सिंह :
 श्री गोरे :
 श्री अजित सिंह सरहदी :
 श्री प्र० के० देव :
 †*७२८. { श्री राम कृष्ण गुप्त :
 श्री अरविन्द घोषाल :
 श्री रामी रेड्डी :
 श्री आचार :
 डा० सामन्त सिंहार :
 श्री न० म० देव :

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

(क) क्या वह सच है कि भारत सरकार भारत में चावल पैदा करने वाले राज्यों में जापानी टेक्निशियनों की सहायता से प्रदर्शन तथा प्रशिक्षण फार्म स्थापित करने की योजना पर विचार कर रही है;

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

(ग) वह संभवतः कब तक अन्तिम रूप से तैयार हो जायेगी ?

†कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा) : (क) जापानी किसानों द्वारा इस्तेमाल किये जा रहे बढ़िया किस्म के कृषि उपकरणों व उनके द्वारा अपनाये जाने वाले तरीकों तथा प्रविधि के द्वारा चावल की खेती को बढ़ाने के लिये भारतीय परिस्थितियों में उनके प्रदर्शन के लिये राज्य सरकारों के परामर्श से एक योजना पर विचार किया जा रहा है ।

(ख) और (ग). इसके व्यौरों के सम्बन्ध में अभी इतनी जल्दी नहीं बताया जा सकता । बातचीत पूरी हो जाने के बाद ही इस बारे में जानकारी दी जा सकेगी ।

†श्रीमती इला पालचौधरी : इस सम्बन्ध में यद्यपि बहुत सा प्रचार किया जा चुका है तो भी अभी तक यहां उस जापानी तरीके को कार्यान्वित नहीं किया गया है । प्रश्न यह है कि क्या हम उस तरीके के अनुसार पंजीकृत यूनितों, उपकरणों, उर्वरक तथा पौधे लगाने के उपाय को अपनाना भी चाहते हैं या नहीं ?

श्री मो० वें० कृष्णप्पा : जापानी तरीके से चावल उत्पादन का कार्य इस देश में चार पांच साल पहले प्रारम्भ किया गया था । कई स्थानों पर इस उपाय को अपनाया जा रहा है । प्रति वर्ष इसका लक्ष्य ब ता जाता है, और किसान इस उपाय को खुशी से अपना रहे हैं । इस कार्य के लिये टीम जापानी किसान सहारनपुर आये हुए हैं । हमने उन्हें ३^१/_२ एकड़ भूमि दी है । वे अपने उपकरण अपने साथ जापान से लाये हैं । वे केवल एक ब्रैल और अपने सुधरे हुए उपकरणों से हमारे

किसानों की तुलना में दो तीन गुणा अधिक चावल का उत्पादन कर रहे हैं। पहली फसल में ही उन्होंने प्रति एकड़ ४० से ५० मन चावल का उत्पादन किया है और दूसरी फसल में प्रति एकड़ ६० से ७० मन का उत्पादन किया है। हम अपने प्रदर्शन तथा प्रशिक्षण केन्द्रों में इस तरीके को अपनाना चाहते हैं।

†श्री तिरुमल राव : धन विनियोजन और उत्पादन में पारस्परिक अनुपात कितना है ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : यह कहा गया था कि प्रति एकड़ ३०० रुपये खर्च होंगे। अतः यदि एक एकड़ भूमि से ५० मन चावल का उत्पादन किया गया तो इसका अर्थ यह है कि प्रति मन ५ या ६ रुपये पड़ेगा। और यह दर भारतीय तरीके से पैदा होने वाले चावल की दर से बहुत कम है। अतः चावल के उत्पादन को बढ़ाने का यह बहुत अच्छा तरीका है।

†श्रीडित मुनीश्वरदत्त उपाध्याय : जापानी तरीके से इस समय तक कुल कितने एकड़ जमीन में चावल पैदा किया जा रहा है ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : अभी इस प्रश्न का उत्तर देना बड़ा कठिन है। यदि एक अलग प्रश्न की सूचना दी जाये, तो इसका उत्तर दिया जा सकता है।

†श्रीडित मुनीश्वरदत्त उपाध्याय : इस समय कितने जापानी प्रविधिज्ञ यहां पर कार्य कर रहे हैं ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : यहां पर इस समय तीन जापानी किसान हैं जो कि सहारनपुर में ३^१/_२ एकड़ जमीन में चावल पैदा कर रहे हैं। यह जमीन देहरादून के रास्ते में पड़ती है।

†डा० राम सुभग सिंह : क्या इन जापानी कृषि उपकरणों के प्रभाव के सम्बन्ध में परीक्षण कर लिया गया है; यदि हां, तो क्या सरकार उनका आयात करने का इरादा रखती है या कि यहीं पर उनका निर्माण किया जायेगा ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : वे उपकरण बहुत सीधे सादे उपकरण हैं। वे किसी भी देश में किसी भी साधारण लुहार द्वारा भी तैयार किये जा सकते हैं। इनमें से अधिकांश उपकरण हमारे देश में पहले से ही तैयार किये जा रहे हैं।

†डा० मा० श्री अणे : उन जापानी किसानों ने अभी तक कितनी फसलें पैदा की हैं ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : एक ही वर्ष में उन्होंने सहारनपुर के उस प्लाट में चावल की तीन फसलें पैदा की हैं। मेरे मित्र शाहनवाज़ खां का भी वहां पर एक खेत है परन्तु उसमें एक वर्ष में केवल एक ही फसल तैयार होती है।

†श्री रंगा : क्या यह सच नहीं है कि हमारे अधिकांश किसान चावल की खेती पर १०० रुपये एकड़ भी नहीं लगा सकते, जब कि ये लोग ३०० रुपये एकड़ के हिसाब से राशि लगा रहे हैं ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : यदि हमारे अधिकांश किसान इतना धन नहीं लगा सकते, तो वह एक अलग प्रश्न है। परन्तु जापानी किसान तो विश्व विख्यात हैं, वे विश्व में सब से अधिक गहन खेती कर सकते हैं। जापान में प्रति एकड़ उत्पादन अमरीका या किसी भी उन्नत देश के उत्पादन के मुकाबले में है। जापान में चावल की फसल अन्य देशों के मुकाबले में दुगनी होती

है। हम उनसे सीखना चाहते हैं। वे केवल एक ही बैल से हल जोतते हैं। इससे बड़ी बचत हो जाती है। केवल एक ही बैल से वे अधिक फसल प्राप्त कर रहे हैं।

†श्री त्यागी : क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में कोई परीक्षण किया है कि ३०० रुपया प्रति एकड़ की भारी धन राशि के विनियोजन से भारतीय तरीके से कितना उत्पादन किया जा सकता है ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : मैं श्री त्यागी जी से सहमत हूँ। मैं भी एक किसान हूँ और मैं समझता हूँ कि यदि हम अधिक धन लगायें तो हम भी अधिक उत्पादन कर सकते हैं परन्तु जापानी तरीके उत्तम हैं। जापानी केवल एक ही बैल और कुछ सुधरे हुए किस्म के उपकरण इस्तेमाल करते हैं। यदि भारतीय किसानों को अधिक धन राशि दे भी दी जाय तो भी वे पुराने किस्म के उपकरण ही इस्तेमाल करेंगे। परन्तु जापानी तो बढ़िया किस्म के उपकरण और केवल एक ही बैल का इस्तेमाल करते हैं। यदि भारतीय किसानों को और रुपया दे दिया जाये तो वे दो बैल और खरीद लेंगे।

†श्री रंगा : भारत में बैलों की कमी नहीं है।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य को कोई जापानी तरीके अपनाने के लिये विवश नहीं कर रहा है। माननीय सदस्यों को इस बात की आजादी है कि वह जो भी तरीका पसन्द करें, अपनायें।

†श्री त्यागी : यहां प्रश्न तो ३०० रुपया प्रति एकड़ के विनियोजन का है।

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : यह तो केवल एक अनुमानतः राशि है। हमारा अनुमान है कि जापानी तरीके से उत्पादन पर ३०० रुपया प्रति एकड़ खर्च होगा। सूरतगढ़ में भारतीय तरीके से जिस खेत में उत्पादन किया जा रहा है, उस में २२५ रुपये प्रति एकड़ के हिसाब से खर्च किया जा रहा है। परन्तु उत्पादन अपेक्षाकृत आधा हो रहा है।

†श्री रंगा : आपको पहले भारतीय किसानों को धन विनियोजन के लिए ऋण के रूप में राशि देनी पड़ेगी। भारतीय किसान भी उतने ही परिश्रमी हैं। क्या माननीय मंत्री को ज्ञात नहीं है कि चित्तूर ज़िले के चावल उत्पादक किसान जापानी किसानों के समान ही परिश्रमी हैं ?

†श्री मो० वें० कृष्णप्पा : यह सच है कि इस ज़िले के किसान भी परिश्रमी हैं, परन्तु भारत के सभी किसान इस प्रकार के नहीं हैं।

सोहना का गरम पानी का चश्मा

†७३०. श्री प्रकाशवीर शास्त्री : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल के भूकम्प के कारण सोहना के गरम पानी के स्रोत में पानी का बहाव कुछ कम हो गया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इसका कारण जानने का प्रयत्न किया गया है; और

(ग) क्या केन्द्र द्वारा पंजाब सरकार से इन स्रोतों को ले लेने के प्रश्न के बारे में कुछ और प्रगति हुई है ?

स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर : (क) जी नहीं ।

(ख) यह प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) पंजाब सरकार से सोहना के गरम पानी के स्रोतों को लेने का केन्द्रीय सरकार का कोई विचार नहीं है ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : सोहना में जो यह गरम पानी का स्रोत है इसमें गठिया और त्वचा सम्बन्धी दूसरे रोगों को शान्त करने की बड़ी भारी शक्ति है । और इस प्रकार के रोगी वहां पहुंचते भी रहते हैं । क्या मैं जान सकता हूं कि इसको एक उत्तम स्वास्थ्य केन्द्र बनाने के लिए केन्द्रीय सरकार कोई कार्रवाई नहीं कर सकती ?

श्री करमरकर : हमने कई दफा पंजाब सरकार को इस बारे में लिखा है । मैं आशा करता हूं कि वह कोई न कोई चेष्टा करेंगे ।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : यह मेरी जानकारी में है कि केन्द्रीय सरकार की ओर से पंजाब सरकार को इस विषय में लिखते हुए एक लम्बा समय निकल चुका है । मैं जानना चाहता हूं कि पंजाब सरकार की उपेक्षावृत्ति को ध्यान में रखते हुए क्या केन्द्रीय सरकार इसके लिए कोई समय निर्धारित करेगी कि पंजाब सरकार इस समय तक या तो वहां एक स्वास्थ्य केन्द्र स्थापित करे अन्यथा फिर केन्द्रीय सरकार उसको अपने हाथ में ले लेगी ?

श्री करमरकर : किसी चीज को हाथ में लेना आसान चीज नहीं है । यह बात माननीय सदस्य जानते हैं । इस बारे में कोई शिकायत का स्थान नहीं है । हम तो पंजाब सरकार को लिखते हैं लेकिन कभी कभी उनका जवाब भी नहीं आता । अगर माननीय सदस्य हमारी मदद करें तो जवाब आ जायेगा और हम से जो सहायता हो सकती है वह हम करेंगे । मुझे यह कहने में खुशी है कि पंजाब सरकार इस बारे में दिलचस्पी ले रही है ।

श्री रघुनाथ सिंह : प्रश्न यह है कि क्या उसके पानी का परीक्षण तथा विश्लेषण किया गया है ?

श्री करमरकर : जी हां । इस का विश्लेषण किया गया है, कुछ वर्ष पूर्व कुछ रूसी विशेषज्ञ यहां आये थे और राज्य सरकार ने उन से तीन चश्मों के सम्बन्ध में विश्लेषण करने के लिए कहा था । उन में से एक चश्मा यह भी था । इस में अत्यन्त लाभकारी विशेषताएं हैं, इसी लिए हम ने इस सम्बन्ध में इतनी अधिक रुचि ली है । यदि पंजाब सरकार को इस सम्बन्ध में किसी भी प्रविधिक सहायता की आवश्यकता होगी तो हम निश्चित रूप से सहायता देंगे ।

श्री हेम राज : क्या कुल्लू घाटी में कोई गर्म पानी के चश्मे हैं और क्या उस पानी की चिकित्सा सम्बन्धी विशेषताओं के बारे में कोई जांच की गई है ?

श्री करमरकर : मुझे ज्ञात है कि कुल्लू घाटी में गर्म पानी के कुछ चश्मे हैं और मनीकरण उन में से एक है । उस दिन के समाचार पत्र में से यह ज्ञात हुआ है कि उस चश्मे के सम्बन्ध में भी रुचि देनी प्रारम्भ कर दी है ।

श्री हेडा : क्या सरकार इस बात की व्यवस्था करने की सोचती है कि इस पानी का लाभ पहुंचाने के लिए बाथरूम का इन्तिजाम किया जाये ताकि लोग उसका पूरा पूरा लाभ उठा सकें न कि केवल खुले तौर पर नहा सकें जैसा कि अभी करते हैं ?

श्री करमरकर : जी हां, जहां इस प्रकार के स्रोत होते हैं उनसे लोगों को उपयुक्त लाभ पहुंचाने के लिए ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए। हमने इसके लिए स्टेट गवर्नमेंट से विनती की है।

श्री हेमराज : जहां स्टेट गवर्नमेंट इस तरह के पानी के चश्मों को बेहतर बनाना चाहती है वहां उसके लिए सेंट्रल गवर्नमेंट क्या इमदाद देगी ?

†श्री करमरकर : हम आशीर्वाद देते हैं। यह भी लाभदायक सिद्ध होता है। यदि उन्हें किसी प्रविधिक सहायता की आवश्यकता हो तो वह भी हम देंगे। इन चीजों के लिए धन की अधिक आवश्यकता नहीं होती। उदाहरणार्थ सोहना के चश्मे के विकास के लिए केवल एक या दो लाख रुपये की आवश्यकता होगी। इस में केवल चश्मे से पानी खींच कर स्नानालय में ले जाने का काम है। यदि हम यह समझते कि इस काम में अत्याधिक धन की आवश्यकता है तो हम बड़ी खुशी से उन्हें सहायता देते।

†श्री स० मौ० बनर्जी : क्योंकि राजगिरि के चश्मे तथा देहरादून की सहस्र धारा के पानी से गठिया के बहुत से रोगी ठीक हो गये हैं, क्या केन्द्रीय सरकार अथवा राज्य स्वास्थ्य मंत्रालय इन चश्मों पर वैज्ञानिक नियंत्रण रखने का विचार रखता है ?

†श्री करमरकर : उन चश्मों पर नियंत्रण रखने का मेरा इरादा तो है, परन्तु संविधान के अनुसार मैं वैसा नहीं कर सकता।

श्री प्रकाशवीर शास्त्री : क्या मैं जान सकता हूं कि इस सोहना के गरम पानी के स्रोत को एक उत्तम स्वास्थ्य केन्द्र के रूप में परिवर्तित करने के लिए रूसी विशेषज्ञों ने अपना सहयोग देने का आश्वासन दिया था ? यदि हां, तो उनके सहयोग से लाभ उठाने की दिशा में सरकार क्या प्रयत्न कर रही है ?

श्री करमरकर : जो सहायता उन्होंने दिलवायी थी वह आ गयी है। उन्होंने उसको देखा, परीक्षा की और उसके बाद रिपोर्ट दे दी। हम ने न उनसे पैसा मांगा और न उन्होंने देने की बात कही। इस में पैसे की बहुत जरूरत भी नहीं है। अगर माननीय सदस्य भी इस दिशा में कोशिश करते तो मैं भी उनका साथी हो जाता और लाख दो लाख रुपया इकट्ठा करके इस स्रोत को उपयुक्त बना सकते।

श्री भक्त दर्शन : माननीय मंत्री जी ने कहा कि वे इस प्रकार की योजनाओं के लिए मुक्त कंठ से आशीर्वाद देते हैं। मैं जानना चाहता हूं कि वे क्या अपने प्रयत्न को केवल आशीर्वाद तक ही सीमित रखना चाहते हैं, या उन्होंने आर्थिक सहायता देने के लिए कोई योजना भी बनायी है ?

श्री करमरकर : माननीय सदस्य बुरा न मानें तो मैं कहूंगा कि अगर वह अपने कंठ को दिल्ली ही की तरफ न रख कर अगर स्टेट की तरफ भी रखें तो यह चीज आसान बन सकती है।

श्री पद्म देव : माननीय मंत्री जी को यह मालूम है कि हिमाचल में दरिया सतलुज के किनारे तत्ता पानी नाम का एक चश्मा है जिसके पानी से केवल गठिया का रोग ही ठीक नहीं होता बल्कि कुष्ठ का रोग भी अच्छा होता है, क्या उस चश्मे के सम्बन्ध में माननीय मंत्री जी के विचाराधीन कोई योजना है ?

श्री करमरकर : वह कहां है, मैं सुन नहीं सका।

†मूल अंग्रेजी में

श्री पद्म देव : सतलुज के किनारे तत्ता पानी का चश्मा है जहां राष्ट्रपति भी गये थे और भी बड़े बड़े लोग जाते हैं ।

अध्यक्ष महोदय : सारे हिन्दुस्तान में बहुत से स्प्रिंग हैं ।

श्री करमरकर : जहां इस प्रकार का पानी होता है वह उपयोगी होता है । जहां गरम पानी के स्प्रिंग हैं उनमें से बहुतों में मैडीकल प्रापरटीज होती हैं और उनसे बहुत सी बीमारियां ठीक होती हैं । यह बात माननीय सदस्य ने ठीक कही ।

श्री पद्म देव : वह गंधक का पानी है जो कि गठिया के अलावा हाजमे के लिए भी फायदेमन्द है ।

†अध्यक्ष महोदय : इसका सोहना चश्मे से कोई सम्बन्ध नहीं । मैं इसकी अनुमति नहीं दे सकता ।

राजस्थान नहर

+

†*७३१. { डा० राम सुभग सिंह :
श्री प्र० के० देव :

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

- (क) क्या राजस्थान नहर का कुछ हिस्सा खोल दिया गया है;
- (ख) यदि हां, तो किस प्रकार;
- (ग) नहर बनाने के सम्बन्ध में अब तक क्या प्रगति हुई है;
- (घ) वह कब पूरी हो जायेगी और आखिर में कुल कितनी जमीन की सिंचाई की जायेगी;
- (ङ) इस वर्ष कितने एकड़ जमीन की सिंचाई की जायेगी; और
- (च) इस बात के लिये क्या कदम उठाये गये हैं कि रिसने (सीपेज) के कारण पानी बर्बाद न हो ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) से (च). सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ८५]

†डा० राम सुभग सिंह : विवरण में यह कहा गया है कि परियोजना दो प्रावस्थाओं में पूरी की जायेगी और आशा है कि प्रथम प्रावस्था १९६८-६९ तक पूरी हो जायेगी । तो १९६८-६९ तक कितनी भूमि सिंचाई के अन्तर्गत लाई जा सकेगी ?

†श्री हाथी : लगभग २० लाख एकड़ ।

†डा० राम सुभग सिंह : क्या हाल में ही पाकिस्तान से की गई नहरी पानी सन्धि का राजस्थान की नहर के निर्माण पर कुछ असर पड़ेगा ।

†श्री हाथी : जी, नहीं ।

†श्री प्रकाशवीर शास्त्री : पाकिस्तान के साथ जो नहरी पानी समझौता हुआ है उसके बारे में समाचार पत्रों में यह पढ़ने में आया है कि इससे राजस्थान नहर को बहुत दिन तक पानी नहीं मिल सकेगा । मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सही है ? यदि हां तो उसकी पूर्ति के लिये भी सरकार कोई प्रयत्न कर रही है ?

†श्री हाथी : यह सही नहीं है ।

श्री हेम राज : राजस्थान नहर को पौन बांध से पानी मिलेगा । क्या मैं जान सकता हूँ कि उस बांध से जो लोग बेघर होंगे, उनको बसाने के लिये उस बांध से सैराब होने वाली जमीन में जगह रखी गयी है ?

†श्री हाथी : उन्हीं व्यक्तियों को प्राथमिकता दी जायेगी ।

बम्बई-आगरा सड़क

†*७३२. श्री यादव नारायण जाधव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई-आगरा सड़क को चौड़ा करने का काम शुरू किया गया है;

(ख) यदि हां, तो विभिन्न सेक्शनों में क्या प्रगति हुई है; और

(ग) वर्तमान चौड़ाई के मुकाबले में बढ़ायी गयी चौड़ाई कितनी होगी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ग). जी हां । सड़क को १२ फुट से २२ फुट तक चौड़ा कर देने का कार्य, धन की उपलब्धि के अधीन रहते हुए, विभिन्न सुविधाजनक प्रावस्थाओं में प्रारम्भ कर दिया गया है ।

(ख) मध्य प्रदेश में १८ मील लम्बी सड़क को १२ फुट से २२ फुट चौड़ी करने का एक काय पूरा हो गया है । मध्य प्रदेश में ५६ मील के सम्बन्ध में अन्य कार्य और महाराष्ट्र में ११ मील सड़क को चौड़ा करने का कार्य इस समय चालू है ।

†श्री यादव नारायण जाधव : क्या यह सच है कि यह सड़क इतनी चौड़ी नहीं है कि इस पर भारी मोटर गाड़ियां चल सकें । यदि हां, तो क्या सड़क को चौड़ा करने के कार्य को गति दी जायगी ?

†श्री राजबहादुर : यह तो धन की उपलब्धि पर निर्भर करता है ।

†श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या राष्ट्रीय राजपथ की चौड़ाई निर्धारित करने के लिये कोई आधार नहीं है । क्या वह सड़क कम से कम १२ फुट चौड़ी नहीं होनी चाहिये, जिसकी दोनों ओर ३, ३ फुट की पट्टी भी होनी चाहिये ।

†श्री राजबहादुर : हमें प्रत्येक बात का प्रबन्ध उपलब्ध धन राशि के अन्दर ही करना पड़ता है । किसी भी मार्ग पर यातायात बढ़ जाने पर हम सदा उस सड़क को चौड़ा करने के सम्बन्ध में यत्न करते रहते हैं ।

†अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य यह पूछना चाहते हैं कि क्या किसी भी राष्ट्रीय राजमार्ग की चौड़ाई के सम्बन्ध में निर्धारण करने के सम्बन्ध में कोई आधार निश्चित है ?

†श्री राज बहादुर : हम तो यातायात की मात्रा को ही आधार मानते हैं। वास्तव में सड़कों की चौड़ाई के सम्बन्ध में इंजीनियरों का एक निकाय अथवा भारतीय सड़क कांग्रेस समय समय पर विचार करती है। जहां यातायात कम होता है वहां हमें छोटी सड़कों से सन्तोष करना पड़ता है। यातायात बढ़ जाने से सड़क चौड़ी कर दी जाती है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

विमानों की खरीद

†*७२१. श्री प्र० गं० देव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री ५ सितम्बर, १९६० के अतारंकित प्रश्न संख्या २१०९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तीसरी पंचवर्षीय योजना अवधि में खरीदे जाने वाले विमानों की संख्या और किस्मों के बारे में कोई निर्णय इस बीच किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

कान्टैक्ट डर्माटाइटिस

†*७२६. श्री अजित सिंह सरहदी : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह मालूम करने के लिये कि रबड़ के थैले और नाइलोन का उपयोग कान्टैक्ट डर्माटाइटिस नामक चर्म रोग के लिये कहां तक उत्तरदायी है क्या कोई प्रयोग किये गये हैं ; और

(ख) क्या ब्रिटिश मेडिकल काउंसिल से, जहां पर नाइलोन और रबड़ का उपयोग बहुत प्रचलित है, कोई राय मांगी गई है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) कान्टैक्ट डर्माटाइटिस के १०० से अधिक मामलों के सम्बन्ध में इरविन अस्पताल में अध्ययन किया गया है। जिन वस्तुओं पर सन्देह था उनके सम्बन्ध में पैच टेस्ट किये गये हैं। हवाई रबड़ चप्पलों के निर्माण के विभिन्न तरीकों के सम्बन्ध में विस्तार पूर्वक अध्ययन किया गया है और बीमारी के वास्तविक कारण की खोज के लिये और अधिक पैच टेस्ट करने के लिये इस्तेमाल किये जाने वाले रसायन पदार्थ भी प्राप्त कर लिये गये हैं।

(ख) जी नहीं।

पी० एल० ४८० करार

†*७३३, { श्री रामी रेड्डी :
 श्री न० रा० मुनिस्वामी :
 श्री अजित सिंह सरहदी :
 श्री दी० चं० शर्मा :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री २ अगस्त, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ५९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिनांक ४ मई, १९६० के पी० एल० ४८० करार के अधीन, अमेरिका से कोई गेहूं अब तक मंगाया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो कितना मंगाया गया है ; और

(ग) क्या इस करार के अधीन अनाज का आयात करने के लिये कई दौरों का कोई कार्यक्रम तैयार किया गया है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) जी, हां ।

(ख) १५ नवम्बर, १९६० तक ७,९२,००० टन गेहूं और लगभग ६४,००० टन चावल अमेरिका से भेजे जा चुके थे । उनमें से अब तक यहां पर लगभग २,१६,००० टन गेहूं और लगभग १५,००० टन चावल पहुंच गये हैं ।

(ग) जी हां ।

मेरीन आफिसर

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

(क) क्या कलकत्ता बन्दरगाह के मेरीन आफिसरों की सेवा की दशाओं सम्बन्धी समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत किया जा चुका है ; और

(ख) यदि हां, तो समिति की सिफारिशों पर क्या कार्यवाही की गयी है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी नहीं

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

योगिक अभ्यास

†*७३५. { श्री अ० मु० तारिक :
 श्री रामकृष्ण गुप्त :

क्या स्वास्थ्य मंत्री ८ सितम्बर, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ११९४ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि योगिक अभ्यासों के परिणामस्वरूप शरीर में होने वाले दैहिक परिवर्तनों का ठीक ठीक महत्व मालूम करने के लिये किये गये अग्रेतर अध्ययन का क्या परिणाम निकला ?

†मूल अंग्रेजी में

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर): इस सम्बन्ध में और अधिक अध्ययन किया जा रहा है। इस सम्बन्ध में इतनी जल्दी कोई भी निष्कर्ष नहीं निकाला जा सकता।

फ्रीक्वेन्सियों का प्रयोग

*७३६. डा० राम सुभग सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अन्तर्राष्ट्रीय दूर संचार संघ ने हाल में भारत सरकार को अगले वर्ष के मध्य तक सभी फ्रीक्वेन्सियों को काम में लाने का सुझाव दिया है ;

(ख) यदि हां, तो इन फ्रीक्वेन्सियों को काम में लाने के लिये क्या प्रयत्न किये जा रहे हैं ; और

(ग) क्या ये प्रयत्न अगले वर्ष तक पूरे हो जायेंगे ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी नहीं, अन्तर्राष्ट्रीय दूर संचार संघ ने खास तौर पर, भारत सरकार को अगले वर्ष के मध्य तक सभी फ्रीक्वेन्सियों को काम में लाने का सुझाव नहीं दिया गया है।

(ख) और (ग). प्रश्न ही नहीं उठता।

बर्मा से चावल का आयात

†*७३७. { श्रीमती रेणुका राय :
डा० राम सुभग सिंह :
श्री दी० चं० शर्मा :
श्री रघुनाथ सिंह :
श्री रामकृष्ण गुप्त :
श्री विश्वनाथ राय :

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

(क) क्या बर्मा से चावल मंगाने के लिये उस देश के साथ किया जाने वाला करार अन्तिम रूप से तैयार हो गया है ; और

(ख) यदि हां, तो कितना चावल वहां से मंगाया जायेगा और करार की क्या शर्तें हैं ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). इस सम्बन्ध में औपचारिक संविधा पर अभी हस्ताक्षर नहीं हुये हैं फिर भी १९६१ में बर्मा से २ लाख टन चावल खरीदने के सम्बन्ध में एक करार कर लिया गया है। चावल के मूल्य के सम्बन्ध में बताना लोक हित में नहीं।

दिल्ली कालका मेल में सोने का डिब्बा (स्लीपिंग कोच)

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

(क) क्या १ अप्रैल, १९६१ से दिल्ली से हावड़ा और हावड़ा से दिल्ली तक १ अप और २ डाउन दिल्ली कालका मेल में तीसरे दर्जे का सोने का डिब्बा (स्लीपिंग कोच) लगाये जाने की आशा है ;

(ख) यदि नहीं, तो उसके किस तारीख से लगाये जाने की सम्भावना है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी): (क) १ नवम्बर, १९६० से दिल्ली से हावड़ा तक एक अप तथा दो डाउन हावड़ा कालका मेल में नये डिज़ाइन का एक तीसरे दर्जे का तीन शयनिका वाला सोने का यात्री डिब्बा लगा दिया गया है। इससे दिल्ली से कालका तक भी लगाने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

खोह-खड्डवाली भूमि को कृषि योग्य बनाना

*७३९. श्री भक्त दर्शन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री २ मार्च, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ५३७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि विभिन्न राज्यों में खोह-खड्डवाली भूमि को कृषि योग्य बनाने की योजना क्रयान्वित करने में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : सभा की टेबल पर एक विवरण रख दिया गया है।

विवरण

सम्बन्धित राज्य सरकारों ने खोह-खड्डवाली भूमि के कृषि योग्य बनाने की योजनाओं को कार्यान्वित करने में निम्न प्रगति की है :—

(१) गुजरात सरकार ने खोह-खड्ड भूमियों के कृषि योग्य बनाने, सर्वे और अनुसंधान इत्यादि करने के लिये एक योजना बनाई है और इसके लिये अस्थायी रूप में १००.५० लाख रुपये के उपबन्ध की स्वीकृति दे दी है।

(२) द्वितीय पंचवर्षीय योजना काल में मध्य प्रदेश सरकार की खोह-खड्डभूमि को कृषि योग्य बनाने की योजनायें लगभग पूरी होने वाली हैं। इन योजनाओं के अन्तर्गत मार्च, १९५६ से अक्टूबर, १९६० तक १५०० एकड़ का क्षेत्र लाया गया है।

(३) इस वर्ष के अन्त तक उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा खोह-खड्डवाली भूमियों के ६,४०० एकड़ों के सर्वे का काम पूरा करने की आशा है।

(४) राजस्थान सरकार द्वारा स्थापित एक विशेष समिति ने खोह-खड्डवाली भूमियों को कृषि योग्य बनाने के लिये अपनी सिफारिशें दे दी हैं और उसकी रिपोर्ट अभी राज्य सरकार के विचाराधीन है।

(५) खोह-खड्ड भूमि को कृषि योग्य बनाने के लिये राज्यों को तीसरी पंचवर्षीय योजना में शामिल करने के लिये सिफारिश की गयी अस्थायी राशि और इसके प्रस्तावित लक्ष्य निम्नलिखित हैं :—

गुजरात :—५ लाख एकड़ों का सर्वे करने और १२,००० एकड़ों को कृषि योग्य बनाने के लिये १००.५० लाख रुपये ।

मध्य प्रदेश :—१२,००० एकड़ों को कृषि योग्य बनाने के लिये ७० लाख रुपये ।

उत्तर प्रदेश :—१०,००० एकड़ों के लिये ५० लाख रुपये ।

राजस्थान :—६,००० एकड़ों के लिये १० लाख रुपये ।

जम्मू और काश्मीर :—४,००० एकड़ों के लिये ६.० लाख रुपये ।

पंजाब :—१,७०० एकड़ों के लिये २.५० लाख रुपये ।

उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, राजस्थान और गुजरात में राज्यों के प्रयत्नों को बढ़ावा देने के लिये केन्द्रीय सहायता प्राप्त योजना का एक प्रस्ताव विचाराधीन है ।

केन्द्रीय जल तथा विद्युत आयोग का पुनर्गठन

†*७४०. { श्री रामकृष्ण गुप्त :
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री २३ अगस्त, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या १२९८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग के पुनर्गठन की योजना इस बीच अन्तिम रूप से तैयार की जा चुकी है ; और

(ख) यदि हां, तो वह अन्तिम रूप से तैयार की गयी योजना किस प्रकार की है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) और (ख). केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग पुनर्गठन समिति ने आयोग के भावी गठन के सम्बन्ध में कुछ एक सिफारिशों की हैं । सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिसमें उक्त सिफारिशों तथा उनके सम्बन्ध में सरकारी निर्णय बताये गये हैं । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ८६]

डाक-सेवाएं

†*७४१. श्री हरिश्चन्द्र माथुर : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस आशय की कई शिकायतें मिली हैं कि डाक समय पर नहीं बांटी जाती ;

(ख) डाक और तार निश्चित रूप से समय पर बांटे जायें इस के लिये क्या सरकार किसी योजना पर विचार कर रही है ; और

(ग) वह योजना किस प्रकार की है और वह कब से लागू की जायेगी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन) : (क) डाक के विलम्ब से पहुंचने के सम्बन्ध में कभी कभी शिकायतें प्राप्त होती हैं ।

(ख) डाक के वितरण के सम्बन्ध में कोई विशेष योजना विचाराधीन नहीं है, परन्तु डाक घरों से डाक बांटने की व्यवस्था के सम्बन्ध में निरन्तर विचार किया जाता है । तारों को शीघ्रता से पहुंचाने के सम्बन्ध में कुछ एक योजनाओं पर विचार किया जा रहा है ।

(ग) जिस योजना पर विचार किया जा रहा है उस के अधीन टेलीफोन के द्वारा तार पहुंचाने के सम्बन्ध में अधिक सुविधायें देने, जोनल डिलिवरी आफिसों के अन्तर्गत कम क्षेत्र निर्धारित करने और डेढ़ मील से दूर के स्थानों पर यंत्रीकृत ढंग से डाक वितरण करने के सम्बन्ध में व्यवस्था की गई है ।

दक्षिण अफ्रीकी अश्व रोग

†*७४२. डा० राम सुभग सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इंडियन वेटेरिनरी रिसर्च इंस्टीच्यूट आइजट नगर ने दक्षिण अफ्रीकी अश्व रोग के इलाज के लिये कोई टीका तैयार किया है ; और

(ख) अभी हाल के महीनों में इस रोग का सामना करने के लिये इस का किस प्रकार उपयोग किया गया ?

†कृषि उपमंत्री (श्री मों० वें० कृष्णप्पा) : (क) जी हां । भारतीय पशु चिकित्सा अनुसंधान संस्था ने दक्षिण अफ्रीका से इस सम्बन्ध में विषैला तत्व प्राप्त करने के उपरान्त सितम्बर, १९६० में दक्षिण अफ्रीकी अश्व रोग के लिये टीके बनाने प्रारम्भ कर दिये हैं । अभी तक उस संस्था में चूहों के दिमाग से २१८७६ टीके तैयार किये जा चुके हैं ।

(ख) ये टीके मांग के अनुसार राज्य सरकारों तथा रिमाऊंट वेटेरनरी कोर को जारी किये जाते हैं । इस सम्बन्ध में एक विवरण रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ८७] प्राप्त जानकारी के अनुसार लगभग सभी राज्य सरकारों ने उन टीकों का वास्तव में उपयोग किया है ।

यंत्रीकृत फार्म

†*७४३. { श्री रामकृष्ण गुप्त :
श्री रामी रेड्डी :
श्री अजित सिंह सरहदी :
श्री सूपकार :
श्रीमती इला पालचौधरी :
श्री आसर :
श्री रघुनाथ सिंह :
डा० राम सुभग सिंह :
श्री सै० अ० मेहदी :
श्री प्र० गं० देव :

क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १९ अगस्त, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ५४० के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने राजस्थान में सूरतगढ़ के यंत्रीकृत फार्म की तरह के और यंत्रीकृत फार्म स्थापित करने के प्रश्न पर इस बीच विचार किया है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या परिणाम निकला ?

†कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा) : (क) और (ख). प्रश्न विचाराधीन है ।

पंजाब में परिवार नियोजन

†१३३१. श्री दी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या १९५९-६० में परिवार नियोजन कार्यक्रम के लिये पंजाब सरकार को आवंटित की गई राशि का पूरा उपयोग किया गया है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : १९५९-६० में पंजाब में परिवार नियोजन पर वास्तव में खर्च की गई राशि के सम्बन्ध में जानकारी उपलब्ध नहीं है । पंजाब सरकार ने १९५९-६० में परिवार नियोजन कार्यक्रम के लिये १.९२ लाख रुपये मंजूर किये थे ।

पंजाब में खाद्यान्नों का रक्षित भंडार

†१३३२. श्री दी० चं० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस साल पंजाब में खाद्यान्नों का कोई रक्षित भंडार (बफर स्टॉक) रखा गया है ।

(ख) कितना खाद्यान्न रखा गया है ; और

(ग) खाद्यान्न का यह स्टॉक कहां रखा है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) से (ग). पंजाब सरकार ने अपने हिसाब में लगभग १.९ लाख मीट्रिक टन गेहूं और १५,००० मीट्रिक टन चावल का स्टॉक रखा है और भारत सरकार की ओर से लगभग ६००० मीट्रिक टन चावल का स्टॉक रखा है । यह स्टॉक राज्य के विभिन्न भागों के लगभग १२० स्टोरों में रखा गया है ।

रेलवे लाइनों का पुनः बिछाया जाना

†१३३३. श्री दी० चं० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर रेलवे की लाइनों के ऐसे कौन कौन से सेक्शन हैं जिन में रेल की पटरी १९१० से पहले बिछाई गई थी परन्तु अभी तक उन के स्थान पर नई पटरी नहीं बिछाई गई है ; और

(ख) अवधि समाप्त हो जाने वाली पटरियों के स्थान पर नई पटरियां बिछाने के सम्बन्ध में इस समय क्या योजना है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). सभा पटल पर एक विवरण रखा जाता है जिस में ब्यौरा दिया हुआ है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ८८]

हिमाचल प्रदेश में सिंचाई की लघु योजनायें

†१३३४. श्री दी० चं० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९५८-५९ और १९५९-६० में हिमाचल प्रदेश में सिंचाई की लघु योजनाओं पर कुल कितना धन व्यय किया गया ;

(ख) इस अवधि में इस कार्य के लिये कुल कितने धन का बजट बनाया गया और कितनी धन-राशि मंजूर की गई ; और

(ग) इन योजनाओं को कहां पर क्रियान्वित किया गया और उन में कितनी प्रगति हुई है ?

†कृषि उपमंत्री (श्री मो० वें० कृष्णप्पा) : (क) १९५८-५९ में ८.१५२ लाख रु० और १९५९-६० में ११.८४३ लाख रु० ।

(ख) १९५८-५९ में ८.७३६ लाख रु० और १२.०४० लाख रु० ।

(ग) विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ८९]

मध्य प्रदेश में आटा मिलें

†१३३५. श्री पांगरकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केन्द्र द्वारा मध्य प्रदेश की आटा मिलों को कितना गेहूं दिया जाता है ; और

(ख) यह गेहूं किस कीमत पर दिया जाता है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) मध्य प्रदेश की आटा मिलों को केन्द्रीय स्टॉक से गेहूं की सप्लाई नहीं की जाती । ये मिलें खुले बाजार से गेहूं खरीदती हैं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

आसाम में वन विकास

†१३३६. श्री पांगरकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आसाम राज्य को वनों के विकास के लिये १९६०-६१ में कितनी धन-राशि का आवंटन किया गया ?

†कृषि मंत्री (श्री पं० शा० देशमुख) : केन्द्र द्वारा संचालित ४.२० लाख रु० की योजनाओं के अतिरिक्त, आसाम को वन-विकास योजनाओं के लिये १९६०-६१ में २० लाख रु० का आवंटन किया गया ।

मध्य प्रदेश से खाद्यान्न का निर्यात

†१३३७. श्री पांगरकर : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६० में अब तक मध्य प्रदेश से चावल और गेहूं का कितना निर्यात किया गया है ; और

(ख) यह निर्यात किन राज्यों को किया गया है और प्रत्येक राज्य को कितना निर्यात किया गया है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). मध्य प्रदेश से वर्ष १९६० में अक्टूबर के अन्त और नवम्बर के शुरु तक विभिन्न राज्यों को चावल, धान और गेहूं का लगभग जितना निर्यात किया गया, उस का ब्यौरा नीचे दिया जा रहा है :—

‘००० मीट्रिक टनों में किया गया निर्यात			
राज्य का नाम	चावल	धान	गेहूं
संयुक्त बम्बई राज्य	१३*		१०*
महाराष्ट्र	१०८		२०
गुजरात	११	..	७
पश्चिम बंगाल	२१३	३८	
मैसूर	१३	..	
केरल	११
जोड़	३६६	३८	३७

*महाराष्ट्र और गुजरात राज्यों के आंकड़े अलग रूप से उपलब्ध नहीं हैं ।

रेलवे स्टेशनों की बुरी हालत

†१३३८. श्री मे० क० कुमारन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सच है कि दक्षिण रेलवे के शेनकोट्टाह-त्रिवेन्द्रम सैक्शन के कोट्टारकारा, कदकवर, चिरायिन्किल और त्रिवेन्द्रमपेट्टाह स्टेशन बड़ी देर से टूटे फूटे हुए हैं ;

(ख) उनका पुनर्निर्माण न हो सकने के क्या कारण हैं ; और

(ग) क्या इनमें सुधार करने के लिए कोई कदम उठाये जा रहे हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनराज खां) : (क) जी, नहीं ।

(ख) और (ग). कोट्टारकारा, चिरायिन्किल और त्रिवेन्द्रमपेट्टाह स्टेशनों की वर्तमान इमारतें ठीक ठाक हैं और उनके पुनर्निर्माण की कोई प्रस्थापना नहीं है । जहां तक कदाकावूर का सम्बन्ध है, यद्यपि मौजूदा इमारत काफी अच्छी अवस्था में है, तथापि वहां के मौजूदा यातायात के लिए छोटी है, अतः उसके पुनर्निर्माण का विचार है । विचार है कि इस काम को अगले वर्ष हाथ में लिया जाये, बशर्ते कि धन उपलब्ध हो जाये ।

राजस्थान में फसलों की खेती

†१३३९. श्री कर्णो सिंह जी : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान में फलों की खेती को प्रोत्साहन देने के लिए, केन्द्रीय सरकार ने वर्ष १९५६-५७ से १९५९-६० तक की अवधि में ऋण अथवा अनुदानों के रूप में कुछ वित्तीय सहायता प्रदान की है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो कितनी रकम मंजूर की गयी है ?

†कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क) और (ख). जी, हां । १९५७-५८ से १९५९-६० तक ऋण और अनुदान के रूप में निम्नलिखित रकम दी गयी :—

वर्ष	ऋण	अनुदान
	रु०	रु०
१९५७-५८ .	१,८०,०००	२०,५००
१९५८-५९ .	२,८०,०००	२९,०००
१९५९-६०	३,००,०००	२९,०००
जोड़	७,६०,०००	७८,५००

पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के माल-डिब्बे

†१३४०. श्रीमती मफीदा अहमद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के पास इस समय कितने वैगन हैं ;
 (ख) १९५९-६० में कितने माल-डिब्बे रद्द किये गये और जिनसे काम लेना बन्द कर दिया गया ; और
 (ग) इनमें से कितने डिब्बों को रद्दी सामान के यार्ड में भेज दिया गया है ?

†रेलवे उमंत्रि (श्री शाह नवाज खां) :

- (क) मीटर गेज १२२३७
 नैरो गेज ५३७
 (ख) और (ग). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और इसे सभा-पटल पर रख दिया जायेगा ।

छोटी लाइनों को बदलना

†१३४१. श्री हेम राज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) १९६० में प्रत्येक जोन में सरकारी और गैर-सरकारी रेलवे कम्पनियों की छोटी लाइनों की कुल लम्बाई कितनी थी ;
 (ख) क्या सरकार का विचार इनमें से किसी लाइन को बड़ी लाइन और मीटर-गेज लाइन में बदलने का है ; यदि हां, तो उन लाइनों के नाम क्या हैं ; और
 (ग) छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने में प्रति मील अनुमानतः कितना व्यय आता है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सै० वे० रामस्वामी) : (क) अपेक्षित जानकारी देने वाला एक विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६०]

(ख) इस समय ऐसी कोई प्रस्थापना नहीं है।

(ग) जिस इलाके में से लाइन गुजरती है उसके तलरूप पर व्यय निर्भर होता है। प्रत्येक मामले में लाइन बदलने का खर्च अलग से निकालना पड़ता है क्योंकि इसका सम्बन्ध विभिन्न बातों से होता है।

यात्री सुविधायें

†१३४२. श्री दी० चं० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर रेलवे की अमृतसर-पठानकोट लाइन के स्टेशनों पर सामान के शैडों, पीने के पानी की सुविधाओं, पार्सल गोदामों, तीसरी श्रेणी के प्रतीक्षा-गृहों का विस्तार करने और यात्री-प्लेटफार्मों के ऊपर शैडों की व्यवस्था करने के सम्बन्ध में १९५८, १९५९ और १९६० में विभागीय रूप से कुछ सुझाव प्राप्त हुए हैं ;

(ख) यदि हां, तो इनमें से कौन से सुझाव स्वीकार किये गये हैं ; और

(ग) इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गयी है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी, हां। केवल बटाला में प्लेटफार्म को ढकने और गुड्स शैड का विस्तार करने के सुझाव मिले थे।

(ख) उपरोक्त दोनों सुझाव स्वीकार कर लिये गये हैं।

(ग) गुड्स शैड का विस्तार कर दिया गया है। धन की व्यवस्था होते ही प्लेटफार्म को ढक दिया जायेगा।

पंजाब में कुष्ठ-रोग

†१३४३. श्री दी० चं० शर्मा : क्या स्वास्थ्य मंत्री १० मार्च, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या ६३६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि कुष्ठ-रोग नियंत्रण योजना के अन्तर्गत १९६०-६१ में पंजाब को कितने धन का आवंटन किया गया ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : कोढ़ नियंत्रण योजना एक ऐसी योजना है जिसके लिए केन्द्रीय सरकार सहायता देती है। इस प्रकार की सभी योजनाओं में केन्द्रीय सरकार के हिस्से की पूर्ति के लिए पंजाब सरकार को १९६०-६१ के लिए अस्थायी रूप से ३३.०० लाख रुपये का आवंटन किया गया है। पंजाब सरकार का विचार इस रकम में से इस योजना पर १८,२८४ रु० व्यय करने का है।

हिमाचल प्रदेश में मोटरकार दुर्घटनाओं के फलस्वरूप नौतें

†१३४४. श्री दी० चं० शर्मा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हिमाचल प्रदेश के संघ राज्य क्षेत्र में पिछले छः महीनों में प्रत्येक महीने में मोटरकार दुर्घटनाओं में औसतन कितने व्यक्ति मारे गये ; और

(ख) इन दुर्घटनाओं में कितने साइकल-सवार मारे गये ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जहां तक मोटर कार दुर्घटनाओं का सम्बन्ध है, एक भी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

पंजाब में कृषि कालेज

†१३४५. श्री दी० चं० शर्मा : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १९५९-६० में और १९६०-६१ में अब तक पंजाब के कृषि कालेजों में से प्रत्येक को केन्द्रीय सरकार द्वारा कितना अनुदान दिया गया ?

†कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : कालेजों को अलग-अलग अनुदान स्वीकृत नहीं किये जाते किन्तु राज्य सरकारों को कुछ शीर्षकों के अन्तर्गत विकास के लिए अनुदान दिये जाते हैं। पंजाब सरकार से अनुरोध किया गया है कि वह इस बात की सूचना दे कि स्वीकृत राशि में से उनके कालेजों को कितना केन्द्रीय अनुदान दिया गया है। सूचना प्राप्त होने पर उसे सभा-पटल पर रख दिया जायेगा।

आंध्र प्रदेश में प्रारम्भिक स्वास्थ्य केन्द्र

†१३४६. श्री मं० वें० कृष्ण राव : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र प्रदेश में दूसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में अब तक किन स्थानों पर प्रारम्भिक स्वास्थ्य केन्द्र खोले गये हैं ; और

(ख) इस अवधि में इन केन्द्रों को क्या सहायता दी गयी ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) और (ख). अपेक्षित जानकारी एकत्र की जा रही है और उहयुक्त समय पर सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

उड़ीसा में बाढ़-नियंत्रण

†१३४७. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उड़ीसा सरकार ने दूसरी पंचवर्षीय योजना की अवधि में पाटपुर से अलन्दा तक कुशभद्रा नदी के दोनों किनारों पर तटबन्ध बनाने की योजना पेश की थी, जो उसकी मुख्य बाढ़-नियंत्रण योजनाओं में से एक है ;

(ख) क्या यह सच है कि भारत सरकार ने इस योजना को मंजूरी दे दी थी और इस कार्य के लिए १२ लाख रुपया दिया था ; और

(ग) यदि हां, तो नदी के किनारों पर अलन्दा तक तटबन्ध बनाने के कार्य को पूरा क्यों नहीं किया जा रहा, जिससे कि इस क्षेत्र की फसलों और लोगों को हानि पहुंच रही है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) से (ग). कुशभद्रा नदी के दोनों किनारों पर पाटपुर से अलन्दा तक तटबन्ध बनाने का कार्य उड़ीसा सरकार

ने हाथ में ले लिया है और इस पर "महाना सिंचाई योजना का जल निस्सारण और संरक्षणात्मक कार्य" उपशीर्षक के अन्तर्गत व्यय किया जा रहा है। दाहिने किनारे पर पाटपुर से १० मील दूर धनुआ तक दोहरे तटबन्ध बनाये गये हैं और बायें किनारे पर नेतपुर तक, जो पाटपुर से ८ मील के फासले पर है, तटबन्ध बनाये जा चुके हैं। पटना से अलंदा तक कुल फासला १७ मील है। राज्य सरकार का विचार अलंदा तक दोहरे तट बन्ध बनाने का है। उड़ीसा की सरकार ने 'मुहाना सिंचाई योजना' के अन्तर्गत इस कार्य को स्वयं अपने हाथ में लिया है, इस लिये बाढ़ नियंत्रण योजना के अन्तर्गत इसे मंजूर करने और केन्द्रीय सरकार द्वारा इस कार्य के लिये अलग से धन देने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

माता टीला परियोजना

†१३४८. श्री स० मो० बनर्जी : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या झांसी के निकट माता टीला बांध के निर्माण का कार्य इस बीच प्रारम्भ हो गया है ;

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

(ग) इस परियोजना को योजना के 'अत्यावश्यक भाग' में शामिल करने के क्या कारण हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) जी हां।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

(ग) यह योजना के 'अत्यावश्यक भाग' का अंग नहीं है।

उत्तर प्रदेश में प्रादेशिक फल अनुसंधान केन्द्र

१३४९. श्री भक्त दर्शन : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री १९ अगस्त, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ५६९ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में सहारनपुर में प्रस्तावित प्रादेशिक फल अनुसंधान केन्द्र की स्थापना के बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है ;

(ख) उस पर अनुमानतः कितना धन व्यय होगा और उसका कितना अंश केन्द्रीय सरकार देगी ; और

(ग) उक्त केन्द्र की कार्य-पद्धति की क्या विशेषतायें होंगी ?

कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख) : (क) मुख्य फलों पर अनुसंधान के बढ़ाने के लिये अखिल भारतीय योजना के अन्तर्गत स्वीकृत और द्वितीय पंचवर्षीय योजना में शामिल, आम और लीची के लिये सहारनपुर की प्रादेशिक फल अनुसंधान केन्द्र का काम १-१-१९६१ से आरम्भ होने की आशा है।

(ख) इस केन्द्र का व्यय दूसरी योजना काल में २.०४ लाख रुपये और तीसरी योजना काल में लगभग १८ लाख रुपये होने की आशा है। मार्च, १९६१ के अन्त तक केन्द्रीय सरकार का हिस्सा ६१,६०० रुपये और तीसरी योजना काल में लगभग ७.०० लाख रुपये होने की आशा है।

(ग) (१) यह प्रादेशिक फल अनुसंधान केन्द्र उत्तर प्रदेश सरकार के प्राशासनिक नियंत्रण में कार्य करेगा, लेकिन इस केन्द्र में किये जाने वाले अनुसंधान कार्य का व्यौरे सहित कार्यक्रम भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के द्वारा स्थापित एक प्रादेशिक समिति बनायेगी ।

(२) यह अनुसंधान केन्द्र उत्तर-पश्चिम उप-उष्ण प्रादेशीय क्षेत्र में उगने वाले मुख्य फलों के सम्बन्ध में अनुसन्धानात्मक समस्याओं के हल करने का कार्य करेगा ।

खाद्यान्न की खरीद

†१३५०. { श्री श्रीनारायण दास :
श्री राधा रमण :

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

(क) विभिन्न राज्य सरकारें १९६०-६१ में अब तक अपने-अपने इलाकों में महत्वपूर्ण खाद्यान्नों को किन कीमतों पर खरीदती रही हैं ; और

(ख) उन्होंने ये खाद्यान्न किन दरों पर बेचे हैं ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख) विभिन्न राज्यों में धान, चावल और गेहूं की वर्तमान क्रय और विक्रय दरों की जानकारी देने वाला एक विवरण [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६१] संलग्न है ।

भारतीय जहाज मालिकों द्वारा भाड़े पर लिये गये स्टीमर

†१३५१. श्रीमती इला पाल चौधरी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री ५ सितम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या २१०८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय जहाज मालिकों द्वारा भाड़े पर लिये गये स्टीमरों के बारे में इस बीच जानकारी इकट्ठी कर ली गयी है ; और

(ख) यदि हां, तो इसका व्यौरा क्या है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ख) जी हां । अपेक्षित जानकारी वाला एक विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६२]

जालन्धर डिवीजन में यात्रा-अभिकर्ता

†१३५२. { श्री प्र० गं० देव :
श्री सै० अ० मेहवी :

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

(क) क्या सरकार ने पंजाब सरकार को जालन्धर डिवीजन के यात्रा-अभिकर्ताओं के जीवन-वृत्त (हिस्ट्री शीट) बनाने की हिदायत दी है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

खरसुआ नदी पर पुल

†१३५३. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने उड़ीसा में खरसुआ नदी पर पुल बनाने की योजना का तथा उसके प्राक्कलन भेजे हैं ; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस योजना और प्राक्कलन को मंजूरी दी जा चुकी है ?

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

(ख) जी नहीं । यह योजना राष्ट्रीय राजपथों की चालू पंचवर्षीय योजना में शामिल नहीं है । किन्तु इस योजना के प्रविधिक पहलुओं को राज्य सरकार के विचार विमर्श से तय किया जा रहा है ताकि इस योजना को यदि इसे तीसरी पंचवर्षीय योजना में शामिल किया गया तो, तीसरी योजना के प्रारम्भ में हाथ में ले लिया जाये ।

ब्रह्मणी नदी पर पुल

†१३५४. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार ने उड़ीसा में ब्रह्मणी नदी पर पुल बनाने सम्बन्धी योजना और उसके प्राक्कलन को मंजूरी दे दी है ;

(ख) इस पुल के लिये उड़ीसा सरकार को अब तक कितना धन दिया गया है ;

(ग) क्या इस पुल के निर्माण-कार्य में अब तक कोई प्रगति हुई है ; और

(घ) यदि हां तो अब तक कितना धन व्यय किया गया है ?

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

(ख) से (घ). उड़ीसा सरकार को पुल के निर्माण के लिये टैंडर मिल गये हैं और उनकी जांच की जा रही है । इस सम्बन्ध में, उड़ीसा सरकार की सिफारिशों प्राप्त होने पर इस मामले को और आगे चलाया जायेगा और कार्य के आवंटन के लिये हिदायतें जारी की जायेंगी । उसके पश्चात् ही व्यय किया जायेगा ।

उड़ीसा में दलनाडी से सरलेक तक जल-निस्सारण नहर

†१३५५. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री ५ अगस्त १९६० के अतारंकित प्रश्न संख्या ३३८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा के पुरी जिला में दलनाडी से सरलेक तक जल-निस्सारण नहर खोदने के बारे में १ नवम्बर, १९६० तक कोई प्रगति हुई है ; और

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

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) और (ख). राज्य सरकार ने सूचित किया है कि १९६० की वर्षा ऋतु से पहले लगभग ५०,००० घन फुट मिट्टी की खुदाई हो चुकी थी और चूंकि भूमिगत पानी का स्तर अभी नीचा नहीं हुआ तथा उस क्षेत्र में जहां पर जल-निस्सारण नहर

खोदी जा रही है, खड़ी फसलों की कटाई अभी तक नहीं हुई, इस लिये इस कार्य को दिसम्बर, १९६० के अन्त में शुरू किये जाने की सम्भावना है, जब कि फसलों की कटाई हो चुकी होगी।

बिहार में विभागातिरिक्त अभिकर्ता

†१३५६. श्री राजेन्द्र सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) बिहार के प्रत्येक जिले में विभागातिरिक्त अभिकर्ता कितने हैं ; और
(ख) १९५९ और १९६० में अब तक उनमें से कितने व्यक्तियों को प्रत्येक जिले में नौकरी से हटा दिया गया था ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन) : (क) और (ख). सभा पटल पर एक विवरण [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६३] रखा जाता है।

तारघर

†१३५७. श्री राजेन्द्र सिंह : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) बिहार के प्रत्येक जिले में कितने तारघर हैं ;
(ख) क्या सरकार का १९६१ और १९६२ में प्रत्येक जिले में उनकी संख्या में वृद्धि करने का विचार है ; और
(ग) इन तारघरों की स्थापना किन स्थानों पर की जायेगी ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन) : (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी देने वाला विवरण संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६४]

माल गाड़ी से सामान लूटा जाना

†१३५८. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या रेलवे मंत्री १० अगस्त, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या ५२३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि दिल्ली जाने वाली विशेष मालगाड़ी से बार-खेड़े और ओब्रेदुल्लागंज स्टेशनों के बीच २० अप्रैल, १९६० को लूटे गये सामान के बारे में पुलिस की जांच के पूरा होने की दिशा में क्या प्रगति हुई है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : अभी तक कोई विशेष सुराग नहीं मिला। पुलिस द्वारा जांच जारी है।

जन्म-मरण और स्वास्थ्य सम्बन्धी आदर्श सांख्यिकीय एकक

†१३५९. { श्री स० च० सामन्त :
श्री सुबोध हंसदा :

क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बातने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या जन्म-मरण तथा स्वास्थ्य सम्बन्धी आदर्श सांख्यिकीय एकक को विश्व स्वास्थ्य संगठन के सहयोग से चलाया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो इस एकक की स्थापना के समय से विश्व स्वास्थ्य संगठन से क्या सहायता प्राप्त हुई है ;

(ग) क्या विश्व स्वास्थ्य संगठन का कोई विशेषज्ञ इस एकक में कार्य कर रहा है ;

(घ) इस एकक के कितने कर्मचारी विदेशों में प्रशिक्षण-प्राप्त हैं ; और

(ङ) क्या सभी राज्यों सरकारों द्वारा मनोनीत व्यक्ति को वहां पर प्रशिक्षण सुविधायें उपलब्ध हो सकती हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) जी हां । जुलाई, १९६० तक इस का संचालन विश्व स्वास्थ्य संगठन के सहयोग से किया जाता रहा है ।

(ख) विश्व स्वास्थ्य ने इस एकक को एक अन्तर्राष्ट्रीय विशेषज्ञ की सेवायें उपलब्ध करके और आगणन-यंत्रों को—हाथ से चलाये जाने वाले और बिजली से चलाये जाने वाले दोनों प्रकार के—प्रदान कर के, अन्य बहुत सा साज सामान और २७३ पुस्तकें, पत्रिकायें और पुस्तिकायें इत्यादि के रूप में सहायता दी है ।

(ग) जी हां । जुलाई, १९६० तक ।

(घ) नागपुर नगरपालिका के सांख्यिकीय अधिकारी को विश्व स्वास्थ्य संगठन की अधिछात्र-वृत्ति पर १२ महीने के लिये विदेश में स्वास्थ्य सम्बन्धी आंकड़ों के उच्च पाठ्यक्रम में प्रशिक्षण प्राप्त करने के लिये भेजा गया था ।

(ङ) जी हां ।

अनकपल्ला (दक्षिण रेलवे) से गुड़ का परिवहन

†१३६०. श्री त० ब० विट्ठल राव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अगस्त, १९६० में अनकपल्ला (दक्षिण रेलवे) से गुड़ के परिवहन के लिये कम संख्या में बन्द वैगन देने का क्या कारण था ;

(ख) उस महीने कुल कितने वैगनों की आवश्यकता थी और वस्तुतः कितने वैगन दिये गये ; और

(ग) रेलवे बोर्ड का इस बात की व्यवस्था करने के लिये क्या कदम उठाने का विचार है कि वैगनों के अभाव में गुड़ के परिवहन में बाधा न पड़े ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) अगस्त, १९६० में अनकपल्ला पर गुड़ यातायात सम्बन्धी मांग को निम्नलिखित कारणों से पूरा नहीं किया जा सका :—

(एक) अधिकांश गुड़ उन स्थानों के लिये था, जहां पर वाल्टेयर के मार्ग से पहुंचा जा सकता था, और दक्षिण-पूर्व रेलवे पर दरारें आने के कारण इस मार्ग को कुछ समय के लिये बन्द कर दिया गया था ।

(दो) बन्द वैगन देने में निम्नलिखित चीजों को प्राथमिकता दी जाती है :

(१) चावल और धान का लदान । बेजवाड़ा जिले के मुहाना क्षेत्रों से इन चीजों को बड़ी मात्रा में केरल और मैसूर राज्यों के अभावग्रस्त इलाकों को भेजा जाता है ।

(२) विशाखापत्तनम पत्तन से तम्बाकू का निर्यात करने के उद्देश्य से तम्बाकू का यातायात और उस बन्दरगाह पर विदेशों से आयात किये गये खाद्यान्न का यातायात ।

(ख) अगस्त, १९६० में १६३ मांगों को रजिस्टर किया गया था और २२४ वैगनों का लदान किया गया था । इस सम्बन्ध में यह बताना आवश्यक है कि अगस्त में केवल २२४ वैगन दिये गये, जबकि मांग १०६७ वैगनों की थी, जिस में पिछले महीनों की मांग भी शामिल है । किन्तु सम्बन्धित पार्टियों द्वारा अगस्त, १९६० में ७४४ वैगनों की मांग वापिस ले ली गई थी । इस प्रकार अगस्त, १९६० के अन्त तक शेष मांग १२९ वैगनों की रह गई थी, जिस से यह पता चलता है कि अनिष्पन्न मांग केवल ख्याली थी ।

(ग) केरल और मैसूर राज्य को धान और चावल के निर्यात के उद्देश्य से तम्बाकू के और मौसम के दौरान जल्दी खराब हो जाने वाली चीजों, जैसे आम के यातायात के लिये अपेक्षित मांग को पूरा करने के साथ साथ, जिसे प्राथमिकता दी जाती है, गुड़ के यातायात को भी निपटाने के लिये यथासम्भव प्रयत्न किया जाता है । सत्य यह है कि अनकपल्ला व्यापारी संघ ने गुड़ के लदान के बारे में दिनांक १६-८-१९६० के अपने पत्र में अपना सन्तोष व्यक्त किया है ।

रामागुंडम गोदावरी साइडिंग

†१३६१. श्री त० ब० विठ्ठल राव : क्या रेलवे मंत्री २९ अप्रैल, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या १८१८ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रामागुंडम से गोदावरी खनज तक कोयला खान साइडिंग के निर्माण का कार्य इस समय किस प्रक्रम पर है ;

(ख) क्या लाइन के लिये अपेक्षित सामग्री एकत्र कर ली गई है ; और

(ग) सिंगरेनी कोयला खान कम्पनी लिमिटेड का हिस्सा कितना है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) कोयला खान साइडिंग की योजना और प्राक्कलन को अन्तिम रूप दिया जा चुका है । जब फर्म लागत का अपना हिस्सा जमा करा देगी तो काम को मंजूरी दी जायेगी और उसे शुरू किया जायेगा । किन्तु फर्म को साइडिंग के लिए मिट्टी आदि डलवाने का काम शुरू करने की अनुमति दे दी गई है ।

(ख) मार्ग के लिये अपेक्षित सामग्री रेलवे के पास उपलब्ध है और उसे इस कार्य के लिये निर्धारित किया गया है ?

(ग) ४१,३१,५०० रु० ।

भाखड़ा परियोजना

†१३६२. { श्री दी० चं० शर्मा :
श्री प्रकाशबीर शास्त्री :

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

(क) भाखड़ा परियोजना के कार्य के बारे में अब तक क्या प्रगति हुई है ; और

(ख) अब तक इस परियोजना पर कुल कितना व्यय किया गया है ?

†सिचार्ड और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : विवरण संलग्न है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६५]

विमान सेवार्यें

१३६३. श्री पद्म देव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आजकल भारत में कौन-कौन सी गैर-सरकारी विमान कम्पनियां कार्य कर रही हैं ; और

(ख) क्या वर्तमान विमान सेवार्यें मांग की पूर्ति के लिये पर्याप्त हैं ।

असैनिक उड्डयन उपमंत्री (श्री मुहीउद्दीन) : (क) सवारी लाने ले जाने और माल ढोने के काम में लगी हुई गैर-सरकारी कम्पनियों के नाम, जिन के पास असूचित (नान-शिडूल्ड) परमिट हैं, नीचे दिये गये हैं :—

१. एयरवेज (इण्डिया) लिमिटेड, कलकत्ता ।
२. दरभंगा एविेशन, कलकत्ता ।
३. जामेर कम्पनी (प्राइवेट) लिमिटेड, कलकत्ता ।
४. कॉलिंग एयरलाइन्स (प्राइवेट) लिमिटेड, कलकत्ता ।

(ख) जी हां । आम तौर पर मौजूदा विमान सेवार्यें काफ़ी हद तक यातायात की मांगों को पूरा करती हैं हालांकि यातायात की मांगों और साजो-सामान की दस्तियाबी को मद्देनजर रखते हुए, इण्डियन एयरलाइन्स कारपोरेशन अपनी सेवाओं में सुधार और बढ़ोतरी करने की लगातार कोशिश करता रहता है ।

डाकघर

१३६४. श्री पद्म देव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या द्वितीय पंचवर्षीय योजना में २०,००० डाकघर खोलने का लक्ष्य पूरा हो गया है ; और

(ख) यदि हां, तो ग्रामीण और नगरीय क्षेत्रों में अलग-अलग कितने डाकघर खोले गये ?

परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) तथा (ख) ३१ अक्टूबर, १९६० तक १७,२९७ (६८६ शहरी तथा १६,६०८ ग्रामीण क्षेत्रों में) खोले गये हैं । बाकी २७०३ डाकघरों के—जिन्हें कि उक्त लक्ष्य की पूर्ति के लिए खोलना आवश्यक है—चालू वित्तीय वर्ष की शेष अवधि में खुल जाने की आशा है ।

शाहगंज-मऊ मार्ग

†१३६५. श्री कालिका सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर पूर्व रेलवे के शाहगंज-मऊ सैक्शन पर भारी पटरिया बिछाने का कार्य शुरू हो गया है ;

(ख) यदि हां, तो नई पटरियां बिछाने का काम कब तक पूरा हो जायेगा ;

(ग) क्या मार्ग के पुनर्नवीकरण से इस पर डाक अथवा एक्सप्रेस गाड़ियां चलाना चालू किया जायेगा ;

(घ) यातायात की दृष्टि से और क्या लाभ होने की सम्भावना है ; और

(ङ) मार्ग पर पुनः पटरियां बिछाने के कार्य पर अनुमानतः कितनी लागत आयेगी और धुरानी पटरियों की तुलना में नयी पटरियों का भार कितना है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० बें० रामस्वामी) : (क) अभी नहीं ।

(ख) सामग्री प्राप्त होने के छः महीने पश्चात अभी सामग्री इकट्ठी की जा रही है ।

(ग) ऐसी कोई प्रस्थापना नहीं है ।

(घ) सवारी गाड़ियों की गति बढ़ जायेगी । इस से यात्रा में समय कम लगेगा और सवारी गाड़ियों को मऊ जंक्शन पर मुख्य गाड़ियों के साथ और शाहगंज पर बड़ी लाइन की गाड़ियों के साथ सम्बद्ध करने के लिये अधिक गुंजाइश प्राप्त हो जायेगी ।

(ङ) ५२.२६ लाख रु० । मौजूदा पटरियां ४१ १/४ पौंड की हैं, इन के स्थान पर ६० पौंड की 'आर' पटरियां बिछाई जायेंगी ।

चीनी उद्योग

†१३६६. श्री कालिका सिंह : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत का चीनी उद्योग कारखानों की दृष्टि से बहुत छोटा है और विदेशों के चीनी-कारखानों की प्रतियोगिता में ऐसे कारखाने अलाभप्रद हैं और उन्हें चलाना असुविधाजनक है; और

(ख) यदि हां, तो कारखानों के आकार और क्षमता को बढ़ाने के लिए सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) और (ख). इस में कोई सन्देह नहीं कि भारत के चीनी कारखानों का औसत आकार गन्ने से चीनी तैयार करने वाले अन्य देशों की तुलना में काफी छोटा है । किन्तु हर देश के काम करने की स्थितियों में फर्क है इसलिए उन्हें अलाभप्रद अथवा अन्य देशों के कारखानों की तुलना में घाटे वाला सौदा नहीं किया जा सकता । तथापि पहली, दूसरी और तीसरी रंचवर्षीय योजना में भी सरकार की नीति यह रही है कि जिन इलाकों में गन्ना उपलब्ध हो सकता है, विशेषतः वहां के कारखानों का विस्तार करने के लिए लाइसेंस दिये जायें । इसके परिणामस्वरूप भारत में कारखानों की गन्ना-बेलने की औसत दैनिक क्षमता बढ़ कर १९५६-६० में ११५० टन हो गयी है जब कि १९५०-५१ में यह ८५० टन थी ।

पानी की दर

†१३६७. श्री अजित सिंह सरहदी : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री १० अगस्त, १९६० के तारांकित प्रश्न संख्या ३०६ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पानी की दरों को पुनः निश्चित करने के प्रश्न के बारे में क्या प्रगति हुई है; और

(ख) क्या देश भर में एक समान दरें लागू करने के लिए प्रयत्न किये जा रहे हैं ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) और (ख). योजना आयोग ने सिंचाई परियोजनाओं से होने वाली वित्तीय आय में वृद्धि करने के लिए उपाय करने के बारे में राज्य सरकारों को एक पत्र लिखा था, जिसमें अन्य बातों के साथ निम्नलिखित सुझाव भी दिये गये थे :—

(एक) सिंचाई के परिणामस्वरूप उत्पन्न फसलों के मूल्य में काफी वृद्धि हुई है और संधारण व्यय भी काफी बढ़ गया है, किन्तु पानी की दरों में इसी अनुपात से वृद्धि नहीं हुई, इसलिए इनमें वृद्धि की जानी जरूरी हो गयी है। विभिन्न राज्यों में विभिन्न प्रदेशों अथवा सिंचाई प्रणालियों की दरों को एक समान करने के लिए भी पानी की मौजूदा दरों पर पुनर्विचार/पुनरीक्षण करना जरूरी है।

(दो) उन राज्यों में, जहां पानी की दरें वैकल्पिक हैं, उस सारे क्षेत्र में, जहां पर सिंचाई सुविधाओं की व्यवस्था की गयी है, अनिवार्य जल-उपकर लगाना चाहिए, चाहे कोई कृषक उस पानी का उपयोग करता हो अथवा न करता हो।

इस सम्बन्ध में विभिन्न राज्य सरकारों से जो उत्तर प्राप्त हुए हैं, उनका सारांश संलग्न विवरण [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६६] में दिया जाता है।

न्यूनतम मजूरी की अदायगी

†१३६८. { श्रीमती रेणु चक्रवर्ती :
श्री इन्द्रजीत गुप्त :

क्या रेलवे मंत्री ५ सितम्बर, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या २११७ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि खड्गपुर में दक्षिण-पूर्व रेलवे के ठेकेदार, उनसे प्राप्त और स्वीकृत टेंडरों में उल्लिखित दरों के अनुसार अपने मजदूरों को न्यूनतम मजूरी देने से इन्कार कर रहे हैं;

(ख) क्या यह भी सच है कि प्रादेशिक श्रम आयुक्त ने दक्षिण-पूर्व रेलवे के मुख्य स्टोर नियंत्रक को यह सिफारिश की थी कि ठेके के मजदूरों को न्यूनतम मजूरी दी जानी चाहिए;

(ग) क्या इस बारे में शिकायतें मिली हैं कि मजूरी की अदायगी समय पर नहीं होती; और

(घ) क्या मामले को ठीक करने के लिए सरकार द्वारा कोई कदम उठाये गये हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) सम्भवतः इस प्रश्न का सम्बन्ध खड्गपुर में स्टोर्ज डिपो तथा स्क्रेप यार्डों में सामान लादने तथा उतारने और श्रमिकों की सप्लाई करने के दो ठेकों से है। समझौते में केवल इतना कहा गया है कि ठेकेदार मजूरी भुगतान अधिनियम, न्यूनतम मजूरी अधिनियम तथा अन्य श्रम विधियों के अनुसार करेंगे। ठेकेदारों का कहना है कि उन्होंने सभी अवसरों पर मजूरी भुगतान अधिनियम के अनुसार ही भुगतान किया है। न्यूनतम मजूरी अधिनियम, १९४८ के उपबन्ध, अधिनियम की अनुसूची में उल्लिखित नौकरियों के बारे में ही लागू होते हैं, क्योंकि रेलों का काम अनुसूची में शामिल नहीं है, अतः इस मामले में यह अधिनियम लागू नहीं किया जा सकता।

(ख) से (घ). कमचारियों से शिकायतें मिलने पर रेलवे प्रशासन ने प्रादेशिक श्रम आयुक्त (केन्द्रीय) कलकत्ता से पूछा कि इन कर्मचारियों को कम से कम या उचित कितनी मजूरी दी जानी चाहिए। प्रादेशिक श्रम आयुक्त ने कोई स्पष्ट सिफारिश नहीं की, किन्तु कुछ दरों का सुझाव दिया है। यह देखा गया है कि ठेकेदार द्वारा कुछ मामलों में दी जाने वाली मजूरी की दरें इन दरों से अधिक हैं और कुछ मामलों में कम हैं। रेलवे प्रशासन इस बात पर विचार कर रहा है कि यह सुनिश्चित करने के लिए क्या किया जाये कि ठेकेदार उचित मजूरी दें।

दो ठेकों में से, ठेकेदार ने एक ठेका ३०-९-१९६० को छोड़ दिया है।

विदेश से चावल का ऋय

†१३६९. श्री प्र० के० देव : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण वियतनाम विदेशों को अपना चावल १५ रुपये प्रति मन की दर पर बेचने को तैयार है और यह मूल्य विश्व बाजार भाव से कम है;

(ख) क्या भारत ने दक्षिण वियतनाम के साथ वहां से चावल खरीदने के लिये कोई सौदा किया है; और

(ग) भारत दूसरे देशों से किस भाव पर चावल खरीदता है ?

†खाद्य तथा कृषि उपमंत्री (श्री अ० म० थामस) : (क) हमें ऐसी कोई पेशकश प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) यह बताना लोक हित में नहीं है।

सोन नदी के ऊपर रेलवे पुल

†१३७०. श्री प्र० के० देव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश में सोन नदी पर एक नया रेलवे पुल बनाया जा रहा है;

(ख) पुल की अनुमानित लागत क्या है और यह कब पूरा हो जायगा;

(ग) क्या यह नवीन रेलवे लिंक लाइन के भाग के रूप में बनाया जा रहा है;

(घ) यदि हां, तो कौन सी लिंक के भाग के रूप में ?

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

(ख) अनुमानित व्यय १.५२ करोड़ रुपये का है और १९६२ के अन्त तक पुल के पूर्ण होने की आशा है।

(ग) जी, हां।

(घ) रावर्टगंज-गढ़वा रोड रेलवे परियोजना।

वर्लिगडन अस्पताल

†१३७१. श्री अजित सिंह सरहदी : क्या स्वास्थ्य मंत्री वर्लिगडन अस्पताल लालफीताशाही सम्बन्धी १० अगस्त, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या ५५३ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या प्रक्रिया को सरल बनाने के प्रश्न पर विचार किया जा चुका है; और
(ख) यदि हां, तो किस स्तर पर और क्या परिणाम हुआ है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) जी, हां ।

(ख) पंजीयन, शुल्क लेने आदि सम्बन्धी प्रक्रिया को सरल करने के प्रश्न पर वर्लिगडन अस्पताल के मैडिकल सुपरिन्टेन्डेन्ट ने अच्छी तरह विचार किया है और सब कर्मचारियों को आदेश जारी कर दिये गये हैं कि फार्म आदि भरने के मामले में रोगियों को अनावश्यक विलम्ब नहीं होना चाहिए । सब सम्बद्ध मैडिकल अफसरों को आम घोषणा फार्म दे दिये गये हैं ताकि रोगियों को अनावश्यक रूप से विभिन्न लाइनों में खड़े न रहना पड़े । परीक्षण काल में वहीं पर शुल्क लेने के लिये लेखा सैक्शन के एक प्रतिनिधि की वहां उपस्थिति का भी प्रबन्ध कर दिया गया है । अब रोगियों को शुल्क देने के लिये अस्पताल का दफ्तर खुलने के लिये प्रतीक्षा करने की जरूरत नहीं पड़ेगी ।

रेलवे में होस्टल

†१३७२. श्री अजित सिंह सरहदी : क्या रेलवे मंत्री १६ अगस्त, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या ४१५ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) शुरू में किन स्थानों पर ये होस्टल बनाने का विचार है;
(ख) रहने वालों से क्या लिया जायेगा; और
(ग) बाद में समूचे देश में ऐसे होस्टलों के निर्माण का विस्तार करने के लिये योजना का ब्यौरा क्या है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाह नवाज खां) : (क) इस समय निम्न स्टेशनों पर होस्टल बनाने का विचार है :—

मध्य रेलवे :—बम्बई, भसावल, जबलपुर, नई कटनी, नागपुर, अजनी, वर्धा और आमला ।

पूर्व :—मुगलसराय, गया, दीनापुर, रानाघाट, आसनसोल, धनबाद, आंडाल, गोमोह, झाझर, लीलुआह, नैहाटी, माधूपुर, बरका काना, टोरी, बेरमो और सीतारामपुर ।

उत्तर :—दिल्ली ।

पूर्वोत्तर :—कहीं नहीं ।

पूर्वोत्तर सीमा :—कटिहार, पांडू, लुमडिंग, डिवरूगढ़ शहर और अलीपुरद्वार जंक्शन ।

दक्षिण :—मद्रास, गुंटाकल, हुबली, विजयवाड़ा, मैसूर, तिरुचिरापल्ली, मदुराए और ओलावाकोट ।

दक्षिण-पूर्व :—खड्गपुर, विलासपुर, आदरा, खुरदा रोड और चक्रधरपुर ।

पश्चिम :—कोई नहीं ।

(ख) इस बारे में अभी निर्णय नहीं किया गया ।

(ग) रेलवे के राजपत्रित तथा गैर-राजपत्रित कर्मचारियों को, विशेष कर रेलवे प्रधान कार्यालयों पर और डिवीजनल/ज़िला या वर्कशाप हैडक्वाटरों पर जहां स्थान की कमी है और कर्मचारियों को, जब वे स्टेशन पर स्थानान्तरित किये जाते हैं, सरकारी या प्राइवेट स्थान उन्हें उनके साधनों के अन्दर तुरन्त उपलब्ध न होने के कारण कठिनाई होती है, पारनयन स्थानों की व्यवस्था करने का फैसला किया गया है ।

भाखड़ा बांध के छंटनी किये गये कर्मचारी

†१३७३. श्री अजित सिंह सरहबी : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या अगले दो वर्षों में भाखड़ा बांध से छंटनी किये गये कर्मचारियों को काम पर लगाने के लिये कोई योजना बनाई गई है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : इस मामले पर पंजाब सरकार पहले से ही विचार कर रही है, जिसे आशा है कि वे नई व्यास परियोजना पर भाखड़ा बांध के फालतू कर्मचारियों को वैकल्पिक रोजगार दे दिया जायेगा ।

पेनिसिलीन की प्रतिक्रिया के इलाज के लिये औषध

†१३७४. श्री अजित सिंह सरहबी : क्या स्वास्थ्य मंत्री पेनिसिलीन की प्रतिक्रिया के इलाज के लिये औषध के सम्बन्ध में १६ अगस्त, १९६० के अतारांकित प्रश्न संख्या ७३१ के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आयात का लाइसेंस एक पार्टी को दिया गया है या अधिक को; और

(ख) यदि एक पार्टी को एकाधिकार दिया गया है तो मूल्य का नियंत्रण करने के लिये क्या उपाय किये गये हैं ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) 'पेनिसिलीनेज़' का आयात करने का लाइसेंस केवल एक पार्टी को दिया गया है । क्योंकि इस औषध का आयात करने के लाइसेंस के लिये किसी दूसरी पार्टी से कोई प्रार्थना पत्र नहीं आया, दूसरी पार्टी को इस के आयात करने की अनुमति देने का प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता ।

(ख) इस औषध का आयात करने के लिये जिस पार्टी को लाइसेंस दिया गया है उससे प्रार्थना की गई है कि वह इसका उचित मूल्य रखे । देश में ही इस औषध का निर्माण करने के लिये प्रयत्न किये जा रहे हैं और यदि ये प्रयत्न सफल रहे, तो प्रतियोगिता के कारण भाव कम हो सकते हैं ।

केरल में पर्यटन

†१३७५. श्री कोडियान : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने तीसरी पंच वर्षीय योजना अवधि में राज्य में पर्यटन के विकास के लिये केन्द्रीय सरकार को कोई योजना भेजी है;

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

†मूल अंग्रेजी में

(ग) उस दिशा में राज्य ने कितनी और किस प्रकार की वित्तीय सहायता मांगी है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर): (क) और (ख). केरल सरकार द्वारा पेश की गई प्रारूप तीसरी पंच वर्षीय योजना में पर्यटन शीर्षक के अन्तर्गत योजनाओं की सूची संलग्न है। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६७] योजना आयोग ने केरल राज्य में पर्यटन के लिये ५० लाख रुपये आवंटित किये हैं।

(ग) राज्य द्वारा मांगी गई सहायता का स्वरूप और मात्रा की संलग्न सूची दी गई है।

पर्यटन के लिये केन्द्रीय सरकार की प्रारूप तीसरी पंच वर्षीय योजना, जो योजना आयोग के विचाराधीन है, उस में निम्न योजनाएं हैं, जो पूर्णतः या अंशतः केन्द्र द्वारा पोषित होंगी। [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६७]

इलायची की खेती

†१३७६. श्री कोडियान : क्या खाद्य तथा कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दूसरी पंचवर्षीय योजना में इलायची की खेती बढ़ाने के लिये सरकार ने क्या कार्रवाइयां की हैं;

(ख) क्या इन कार्रवाइयों के परिणामस्वरूप इस की खेती में कोई वृद्धि हुई है; और

(ग) यदि हां, तो कितनी ?

†कृषि मंत्री (डा० पं० शा० देशमुख): (क) देश में इलायची की खेती बढ़ाने की दृष्टि से, निम्न राज्यों में दूसरी पंचवर्षीय योजना में अनुसंधान और विकास योजनाएं मंजूर की गई हैं:—

अनुसन्धान योजनाएं

१. आसाम
२. केरल
३. मैसूर
४. उड़ीसा
५. पश्चिम बंगाल

विकास योजनाएं

१. केरल
२. मैसूर

(ख) तथा (ग). जी, हां। अभी तक लगभग २,५०२ और एकड़ भूमि पर इलायची की खेती की गई है।

ब्रेस ब्रिज स्टेशन के पास दुर्घटना होते होते बची

†१३७७. श्री सुबिमन घोष : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ४ अक्टूबर, १९६० को या उस के आस पास न्यू ब्रेस ब्रिज स्टेशन, पूर्व रेलवे पर एक दुर्घटना होते होते रुकी;

(ख) क्या १ अक्टूबर, १९६० को स्टेशन खुलने की तिथि को दो सहायक स्टेशन मास्टरो ने ये टिप्पण भेजे कि सिगनल देने में असुविधा होती है और इस कारण दुर्घटना होने का डर है;

(ग) यदि हां, तो क्या उस टिप्पण पर कोई कार्यवाही की गई;

†मूल अंग्रेजी में

- (घ) क्या उस के लिये किसी कर्मचारी को दंड दिया गया;
 (ङ) यदि हां, तो कितने कर्मचारियों को और वे किस श्रेणी के थे; और
 (च) दंड देने के क्या कारण थे ?

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

(ख) जी, नहीं ।

(ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(घ) से (च). एक सहायक स्टेशन मास्टर और एक कांटे वाले के विरुद्ध, जिन्हें सुरक्षा नियमों और विनियमों के उल्लंघन के लिये जिम्मेवार माना गया है, विभागीय कार्रवाही की जा रही है ।

नहरी योजनाओं के बारे में भारत-नेपाल वार्ता

†१३७८. श्री रघुनाथ सिंह : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि नेपाल और भारत के कर्मचारियों के बीच ८ अक्टूबर, १९६० को या उस के आस पास तथा बाद में पटना में कमला और चात्रा नहर योजनाओं के बारे में जो भारत-नेपाल वार्ता हुई थी, उसका क्या परिणाम हुआ है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : नेपाल के कर्मचारी कमला बांध और चात्रा नहर के रेखांकन सम्बन्धी काम की प्रगति को देखने के लिये आये थे । बिहार सरकार के कर्मचारियों के साथ उन की बातचीत सर्वथा समन्वेषी थी और सिंचाई सम्बन्धी योजनाओं के बारे में जानकारी विनिमय तक सीमित थी । किसी ठोस प्रस्ताव की चर्चा नहीं की गई ।

केरल में मछली पकड़ने का बन्दरगाह

†१३७९. श्री वारियार : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को करंगानोर में एक मछली पकड़ने का बन्दरगाह स्थापित करने के बारे में केरल सरकार से कोई प्रतिवेदन मिला है; और

(ख) यदि हां, तो उस के बारे में केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

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

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

रेलवे के प्रति दावे

†१३८०. श्री सुबिमन घोष : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) १९६० में अब तक जोनवार रेलवे के प्रति कितने दावे न्यायालयों और प्रशासन द्वारा पृथक् पृथक् झूठे करार दिये गये हैं;

†मूल अंग्रेजी में

(ख) ऐसे कितने मामले जोनवार न्यायालयों में लम्बित पड़े हैं; और

(ग) कितने मामलों में जोनवार दंड मिले हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) से (ग). अपेक्षित जानकारी देने वाला विवरण सभा पटल पर रखा जाता । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६८]

मद्रास सेंट्रल स्टेशन

†१३८१. श्री रामी रेड्डी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण रेलवे के मद्रास सेंट्रल स्टेशन का रिमाडॉलिंग पूरा हो चुका है;

(ख) रिमाडॉलिंग में क्या क्या सुधार शामिल हैं; और

(ग) रिमाडॉलिंग की कुल लागत क्या होगी ?

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

(ख) तथा (ग). इस समय मद्रास सेंट्रल यार्ड की केवल मूल आवश्यकताएं अर्थात् अधिक लम्बे प्लेटफार्म, बेसिन ब्रिज पर नये कोचिंग यार्ड में धोने की अधिक सुविधाएं, और निरीक्षण, मरम्मत, स्टेबलिंग, गाड़ी परीक्षण तथा मरम्मतों को लिया जा रहा है, जिन पर १.०१ करोड़ रुपये व्यय होंगे । इसके अतिरिक्त, २२.५६ लाख रुपये अधिक खर्च पर निम्न कार्य भी विचाराधीन हैं :—

(१) साल्ट कोटौरस में दो अतिरिक्त लाइनें और सड़क के ऊपरी पुल तक विस्तार ।

(२) पार्सल प्लेटफार्मों पर छतें ;

(३) यात्री प्लेटफार्मों पर छतें ;

(४) बेसिन ब्रिज पर चार अतिरिक्त स्टेबलिंग लाइनें ।

प्रादेशिक भाषाओं में डाक के फार्म

†१३८२. श्री रामी रेड्डी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रादेशिक भाषाओं में डाक के फार्म जारी करने का प्रस्ताव है ;

(ख) कौन से फार्म सर्वथा प्रादेशिक भाषाओं में जारी किये जायेंगे ; और

(ग) कौन से फार्म एक से अधिक भाषाओं में जारी किये जायेंगे (अर्थात् वे फार्म जिन पर प्रादेशिक भाषा और अंग्रेजी या हिन्दी भाषाएं होंगी) ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० पं० सुब्रह्मरायन) : (क) जी, हां ।

(ख) तथा (ग) विवरण सभा पटल पर रखा जाता है । [देखिये परिशिष्ट २, अनुबन्ध संख्या ६६]

दिल्ली में मोटर परिवहन उद्योग

†१३८३. श्री बी० चं० शर्मा : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली मोटर परिवहन संघ ने राजधानी में मोटर परिवहन उद्योग के विस्तार के लिये सुविधाजनक शर्तों पर ऋण देने के लिये सरकार से प्रार्थना की है ; और

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

†रिक्वहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

बिसलपुर के पास गाड़ी का पटरी से उतर जाना

†१३८४. श्री दी० चं० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि एक यात्री गाड़ी की तीन बोगियां और इंजन २९ अक्टूबर १९६० को शाहजहानपुर ब्रांच लाइन पर शेरजंग और बिलासपुर स्टेशनों के बीच लाइन से उतर गये थे; और

(ख) दुर्घटना किन परिस्थितियों के कारण हुई; और

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

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) और (ख). २९ अक्टूबर को नहीं, २८ अक्टूबर १९६० को, जब १३६ अप मिली जुली गाड़ी पूर्वोत्तर रेलवे की पीलीभीत-शाहजहानपुर ब्रांच लाइन पर शेरजंग तथा बिसलपुर (बिलासपुर नहीं) स्टेशनों के बीच चल रही थी, गाड़ी के छः डिब्बे पटरी से उतर गये ।

(ग) रेलवे प्रशासन ने दुर्घटना के कारणों की जांच करने के लिये एक संयुक्त जांच का आदेश दिया है ।

कोढ़ पर बी० सी० जी० टीकों का प्रभाव

†१३८५. डा० सामंत सिंहार : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् द्वारा करवाये गये एक अग्रिम अध्ययन ने यह सिद्ध किया है कि बी० सी० जी० टीकों के द्वारा कोढ़ से मुक्ति मिल जाती है ;

(ख) यदि हां, तो यह जांच कब की गई थी और वैज्ञानिक सांख्यिकी निर्धारित करने के लिये व्यापक भात्री योजनाएं क्या हैं ;

(ग) क्या सरकार को पता है कि किसी अन्य देश ने कोढ़ पर बी० सी० जी० टीकों के प्रभाव का पता लगाया है ; और

(घ) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) भारत में हाल में किये गये कुछ प्रेक्षणों से पता चलता है कि बी०सी०जी० टीकों से, कोढ़ियों के सम्पर्क में आने वाले लोगों को कोढ़ बढ़ने से मुक्ति मिल सकने की संभावना है ।

(ख) उपरोक्त प्रेक्षण १९५८ में किये गये थे । भारतीय चिकित्सा अनुसंधान परिषद् निकट भविष्य में ठोस वैज्ञानिक तरीके पर अग्रेतर प्रयोग करके इन प्रेक्षणों के परिणामों को पक्का करने के लिये अध्ययन करने का विचार कर रही है ।

(ग) तथा (घ). ऐसे ही प्रेक्षण जापान तथा बँजुएला में किये गये प्रतीत होते हैं। परिणाम निम्न प्रकार हैं :—

(१) जापान : जापान में १९५८ में यह अनुभव किया गया कि बी० सी० जी० टीके लगे हुए लोगों में कोढ़ का होना उन व्यक्तियों की अपेक्षा बहुत कम था जिन को ये टीके नहीं लगे थे। ये प्रेक्षण दस से अधिक वर्षों तक बी० सी० जी० टीके लगे १३३ लोगों तथा टीके न लगे १०५ व्यक्तियों पर किये गये थे। परिणाम से पता चला कि टीके लगे लोगों में से केवल १.५ प्रतिशत तथा टीके न लगे लोगों पर २० प्रतिशत लोगों को प्रेक्षणाधीन अवधि में कोढ़ का असर हुआ।

(२) बँजुएला : १९५३ और १९५६ में बँजुएला से सूचना मिली थी कि जब लोगों को पहली बार बी० सी० जी० के टीके लगे थे, तब से ५ वर्षों में ५८४ टीके लगे लोगों में से केवल ०.५१ प्रतिशत लोगों को कोढ़ हुआ था। यह भी देखा गया कि टीके लगे और न लगे लोगों के बीच विकृति का अन्तर अधिक था।

कैंसर

†१३८६. श्री रघुनाथ सिंह: क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि कलकत्ता विश्वविद्यालय के उपकुलपति डा० श्री सुबोध मित्रा द्वारा जो यूरोप में प्रदर्शन कर रहे हैं, गर्भाशय कैंसर का अप्रेशन द्वारा इलाज सफल रहा है या नहीं?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : गर्भाशय कैंसर के इलाज के लिये मित्रा अप्रेशन एक मान्य अप्रेशन बन गया है और यह महाद्वीप तथा अमरीका में भी विभिन्न कैंसर केन्द्र में किया जा रहा है। यह अप्रेशन सर्वथा सफल पाया गया है। उस तरीके द्वारा गर्भाशय के कैंसर के ग्रेड नैगेटिव स्टेज १ के मामलों में पांच वर्ष की रोग मुक्ति दर ८४.६ प्रतिशत है। अन्य तरीकों की तुलना में इस तरीके का अप्रेशन अधिक है।

जीवन सम्बन्धी सांख्यिकी

†१३८७. डा० सामन्त सिंहार : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वे तरीके क्या हैं जिनके द्वारा देश में बीमारी कम होने, शिशु मृत्यु में कमी होने मृत्यु दर में सामान्य कमी और जीवन यात्रा में वृद्धि संबंधी प्रेक्षणों का सत्यापन किया जाता है ;

(ख) क्या सरकार वर्तमान प्रणाली से संतुष्ट है जिसके द्वारा जीवन संबंधी सांख्यिकी विशेषकर गांवों में भी जाती है ; और

(ग) क्या शोधित प्रणाली जारी करने के लिये सरकार के सामने कोई प्रस्ताव है जिसके द्वारा राष्ट्र के सामान्य स्वास्थ्य में हुई ठीक वृद्धि का सही तौर पर अनुमान लगाया जा सकता है ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) बीमारियों के होने का अनुमान विभिन्न स्थानीय स्वास्थ्य अधिकारियों द्वारा पेश किये गये अनुसूचित की जाने वाली बीमारियों के विवरणों से तथा नमूने के सर्वेक्षणों द्वारा किया जाता है। शिशु मृत्यु दर में कमी तथा सामान्य मृत्यु दर की कमी का अनुमान वार्षिक पंजीबद्ध शिशु मृत्यु दर तथा सामान्य मृत्यु दर और उसके अन्तर-जनगणना संबंधी अनुमानों के साथ तुलना करके किया जाता है।

(ख) जी, नहीं ।

(ग) प्रस्ताव विचाराधीन है ।

दामोदर घाटी निगम का पंचेत बांध

†१३८८. श्रीमती रेणुका राय : क्या सिंचाई और वद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दामोदर घाटी निगम के पंचेत बांध से इस वर्ष जो पानी छोड़ा गया था, उससे आरामबाग सब डिवीजन में दारकेश्वर के दोनों ओर १४,५०० एकड़ भूमि में बाढ़ आ गई है ; और

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार को इस बात का पता है कि पश्चिम बंगाल बाढ़ सहायता जांच समिति ने सिफारिश की थी कि दामोदर घाटी निगम द्वारा पानी के छोड़े जाने से बहुत बुरी तरह बाढ़ आ गई है और फसल को बहुत क्षति पहुंची है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) और (ख). दामोदर घाटी निगम ने बताया है कि उन्हें इस बात का कोई भी ज्ञान नहीं है कि दामोदर घाटी निगम के जलाशयों से संचित जल के अधिक मात्रा में छोड़ने से इस वर्ष निचली घाटी में बाढ़ आ गई है ।

यूगोस्लाविया से रेलवे की पटरियों का आयात

†१३८९. श्री अरविन्द घोषाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यूगोस्लाविया से रेलवे की पटरियों आदि का कोई आयात किया गया है ; और

(ख) यदि हां, तो कितनी मात्रा में तथा कितने मूल्य की पटरियां मंगाई गई हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) जी हां, रेल की पटरियां मंगाने के लिये आर्डर दे दिये गये हैं ।

(ख) ९० पौंड वाली ५५,००० टन रेल की पटरियां, जिनका नौतल पर्यन्त निःशुल्क मूल्य २७८.३३५ लाख रुपये है ।

हथकरघे के कपड़े का बुकिंग

†१३९०. श्री कालिका सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मुगलसराय-फैजाबाद सेक्शन के कौन-कौन से स्टेशनों पर कलकत्ता के बाजारों के लिये, विशेष रूप से मंगलवार के साप्ताहिक मेले के लिये अथवा मंगला बाजार के लिये हथकरघे के कपड़े का बुकिंग किया जा रहा है ;

(ख) हथकरघे के कपड़े के लिये भाड़े की रियायती दर क्या है और ये रियायती दरें कब से लागू हैं ;

(ग) गत दो वर्षों में उक्त सेक्शन के किन-किन स्टेशनों पर कलकत्ता के बाजारों के लिये भेजे जाने वाली चीजों में निरन्तर वृद्धि अथवा कमी आई है और कहां तक वृद्धि या कमी आई है ;

(घ) क्या मोटर परिवहन रेलवे के मुकाबले में अधिक सफलता प्राप्त कर रहा है और इन दिनों में आकर उसने हथकरघे का कपड़ा भेजने के लिये उक्त सेक्शन के कुछ केन्द्रों या पूर्णतः अथवा अंशतः रेलवे का स्थान प्राप्त कर लिया है ; और

(ङ) यदि हां, तो किन-किन स्टेशनों पर इसका असर पड़ा है ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० वें० रामस्वामी) : (क) अकबरपुर और मालीपुर स्टेशन तथा अकबरपुर स्टेशन की टांडा आउट एजेंसी ।

(ख) जब कि हथकरघे के कपड़े मालिक की जिम्मेदारी पर भेजे जाते हैं तो उनका भाड़ा पार्सल रेट से आधा लगाया जाता है तथा जब रेलवे की जिम्मेदारी पर भेजे जाते हैं तो भाड़ा उस दर से लिया जाता है जो पान, मक्खन आदि के लिये निश्चित हैं । ये रियायती दरें क्रमशः १-११-४६ और १-६-५० से लागू हैं ।

(ग) अक्टूबर, १९६० से समाप्त होने वाले वर्ष में टांडा आउट एजेंसी से २६ प्रतिशत तक अधिक माल भेजा गया । अकबरपुर और मालीपुर से माल के भेजे जाने में ५ प्रतिशत तक की कमी आई है ।

(घ) और (ङ). सड़क परिवहन से प्रतियोगिता के कारण सिर्फ मालीपुर स्टेशन से भेजे जाने वाले माल पर अंशतः प्रभाव पड़ा है ।

परिवार नियोजन

†१३६१. श्री कालिका सिंह : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत सरकार द्वारा चलाये गये बन्ध्यात्वकरण कार्यक्रम का लाभ अधिकांशतः समर्थ तथा स्वस्थ व्यक्तियों द्वारा उठाया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इससे भविष्य में एक और समस्या नहीं उठ खड़ी होगी ;

(ग) क्या सरकार की वंशगत तथा अन्य असाध्य संक्रामक रोगों से पीड़ित लोगों को अनिवार्य रूप से बन्ध्या बनाने की कोई योजना है ;

(घ) देश में इतनी बड़ी जनसंख्या को दृष्टि में रखते हुए अपने उद्देश्य की प्राप्ति में बन्ध्यात्वकरण का कार्यक्रम कहां तक सफल हुआ है ; और

(ङ) इस कार्यक्रम से जितने लाभ की संभावना है क्या वह इस कार्यक्रम की लागत के अनु-रूप होगा ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) बन्ध्यात्वकरण की शल्यक्रिया की सुविधाओं का कौन लोग लाभ उठा रहे हैं इसकी ठीक-ठीक जानकारी उपलब्ध नहीं है ।

(ख) बन्ध्यात्वकरण का आपरेशन कराने वाले लोगों से कोई समस्या उठने की सम्भावना नहीं है ।

(ग) नहीं, श्रीमान् । किन्तु तपेदिक, कुष्ठ रोग, मानसिक रोगों आदि से पीड़ित लोगों को बन्ध्यात्वकरण आपरेशन की सुविधायें उपलब्ध करने का विचार है ।

(घ) देश में जनसंख्या वृद्धि की दर पर बन्ध्यात्वकरण योजना के असर का अभी अनुमान लगाना कठिन है। जिन स्त्रियों व पुरुषों के बन्ध्यात्वकरण सम्बन्धी आपरेशन हो चुके हैं ; जैसा कि नीचे बताया गया है, उनसे यह प्रतीत होता है कि इस प्रकार के आपरेशन लोगों में लोकप्रिय होते जा रहे हैं :—

वर्ष	बन्ध्यात्वकरण का आप- रेशन कराने वाले पुरुषों की संख्या	बन्ध्यात्वकरण का आप- रेशन कराने वाली स्त्रियों की संख्या	कुल
१९५६	२,३३३	५,४६०	७,८२३
१९५७	३,६७१	६,८५६	१३,५३०
१९५८	६,०७२	१६,८०१	२५,८७३
१९५९	१३,९२५	२१,७६७	३५,७२२
१९६० (अक्तूबर)	१०,६५३	११,४२७	२२,०८०
			१,०५,०२८

(ङ) यह आशा की जाती है कि बन्ध्याकरण योजना पर जितना व्यय होगा उतना उससे लाभ भी हो जायेगा।

मद्रास राज्य में समुद्र द्वारा भूमि के कटाव को रोकने के लिये निर्माण-कार्य

†१३६२. { श्री तंगामणि :
श्री सुब्बिया अम्बलम् :

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

(क) क्या मद्रास सरकार ने भारत सरकार से रामेश्वरम्, धनुषकोडी में तथा उसके चारों ओर समुद्र द्वारा भूमि के कटाव को रोकने सम्बन्धी निर्माण कार्यों के लिये अनुदान मंजूर करने के लिये कोई प्रार्थना की है ; और

(ख) यदि हां, तो उस सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

डाक तथा तार कर्मचारी

†१३६३. श्री तंगामणि : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास सर्कल में डाक तथा तार विभाग के और मद्रास में असैनिक उड्डयन विभाग के बहुत से कर्मचारी अब भी मोअ्तिल अथवा सेवाच्युत हैं ;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ;

(ग) ऐसे कितने मामले हैं ; और

†नूल अंग्रेजी में

(घ) मद्रास क्षेत्र में सामान्य स्थिति कायम करने के लिये क्या कदम उठाये जायेंगे ?

†पारवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्बरायन) : (क) और (ग). मद्रास सर्कल में डाक तथा तार विभाग के तथा मद्रास में असैनिक उड्डयन विभाग के कर्मचारियों की संख्या इस प्रकार है :

(१) जो मोअत्तिल हैं :	
डाक तथा तार विभाग	५
असैनिक उड्डयन विभाग	७
(२) सेवाच्युत/नौकरी से हटाये गये	
डाक तथा तार विभाग	२६
असैनिक उड्डयन विभाग	१

(ख) और (घ). डाक तथा तार विभाग में कुल पांच और असैनिक उड्डयन विभाग में कुल सात कर्मचारी मोअत्तिल हैं । उनके खिलाफ अनुशासनात्मक कार्यवाही, जो कि चल रही है, तेजी से की जायेगी । हड़ताल के बाद मद्रास में डाक तथा तार और असैनिक उड्डयन दोनों विभाग सामान्य रूप से काम कर रहे हैं ।

रेलवे सहकारी समितियां

†१३६४. श्री सुबिमन घोष : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्व रेलवे पर कहीं रेलवे सहकारी समितियों द्वारा कोई कैन्टीन अथवा टी.स्टाल का प्रबन्ध किया जा रहा है या चलाये जा रहे हैं ;

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

(ग) क्या इन सहकारी समितियों से उनका प्रबन्ध करने तथा उन्हें चलाने के ऐसे प्रस्ताव किये गये थे ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) स्टेशनों पर काम करने वाले रेलवे कर्मचारियों के लाभार्थ रेलवे कर्मचारी उपभोक्ता सहकारी समितियों द्वारा पूर्व रेलवे के ६ स्टेशनों पर कैन्टीन अथवा स्टाल चलाये जा रहे हैं ।

(ख) और (ग). रेलवे प्रशासन को यह हिदायतें हैं कि वे प्रयोगात्मक रूप से एक या दो स्टेशनों पर वास्तविक कामगरों अर्थात् वित्रेताओं, रसोइयों आदि की पंजीबद्ध सहकारी समितियों को प्राथमिकता के आधार पर भोजन की व्यवस्था करने/सामान बेचने के ठेके दें । पूर्व रेलवे प्रशासन ने कहा है कि उनकी रेलवे पर ऐसा कोई ठेका नहीं दिया जा सका क्योंकि ऊपर बताई गई सहकारी समितियों में से किसी ने भी इसके लिये प्रार्थना-पत्र नहीं दिया ।

महाराष्ट्र में समुद्र द्वारा भूमि के कटाव को रोकने के लिये निर्माण-कार्य

†१३६५. श्री आसर : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र राज्य सरकार ने समुद्र द्वारा भूमि के कटाव को रोकने के लिये आरम्भ किये जाने वाले निर्माण कार्यों की एक योजना पेश की है ;

- (ख) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ;
 (ग) क्या भारत सरकार ने प्रस्ताव स्वीकार कर लिये हैं ; और
 (घ) १९५८-५९ और १९५९-६० में भारत सरकार द्वारा कुल कितनी धनराशि मंजूर की गई ?

†सिंचाई और विद्युत् उपमंत्री (श्री हाथी) : (क) जी नहीं ।

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

(घ) कुछ नहीं ।

गिराना नदी पर पुल

†१३९६. श्री यादव नारायण जाधव : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि महाराष्ट्र राज्य के जिला नासिक में मालगांव नगर के निकट राष्ट्रीय राजपथ की बम्बई आगरा सड़क पर स्थित गिराना नदी का पुल स्तम्भों में दरारें पड़ जाने के कारण असुरक्षित हो गया है ;

(ख) यदि हां, तो पुल के पुनः निर्माण के लिये क्या प्रयत्न किये जा रहे हैं ;

(ग) क्या इस पर आने जाने के लिये दो मार्ग बनाये जायेंगे ; और

(घ) यदि हां, तो निर्माण कार्य कब प्रारम्भ होगा ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) नहीं, श्रीमान् ; पुल अच्छी दशा में है ।

(ख) से (घ) : प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

तदर्थ न्यायाधिकरण

†१३९७. श्री अरविन्द घोषाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या न्यायाधिपति शंकर शरण न्यायाधिकरण के पंचाट को पूर्णतः स्वीकार करने के मामले में सरकार द्वारा कोई निर्णय किया गया है ; और

(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) और (ख) : वेतन आयोग की रिपोर्ट के साथ साथ न्यायाधिकरण की सिफारिशों पर भी अभी विचार किया जा रहा है ।

रेलवे में निगरानी संगठन

†१३९८. श्री अरविन्द घोषाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे में निगरानी संगठन एक स्थायी संगठन है ; और

†मूल अंग्रेजी में

(ख) यदि हां, तो उक्त संगठन में कर्मचारियों की भर्ती के लिये क्या नियम निर्धारित किये गये हैं ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) नहीं, श्रीमान् ।

(ख) निगरानी संगठन के पद उन पर उपयुक्त रेलवे कर्मचारी तथा राज्यों के पुलिस कर्मचारी लगा कर भरे जाते हैं । इस ब्रांच में कोई सीधी भर्ती नहीं की जाती ।

रिंग रोड, नई दिल्ली पर रोशनी

†१३६६. श्रीमती सुचेता कृपालानी : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह भी सच है कि रिंग रोड, नई दिल्ली पर सफदरजंग अस्पताल और धौलाकुआं के बीच रोशनी का बिल्कुल भी प्रबन्ध नहीं है ;

(ख) यदि हां, तो इसकी व्यवस्था करने के लिये क्या किया जा रहा है तथा उसमें कितना समय लगेगा ; और

(ग) क्या यह भी सच है कि रिंग रोड के चौराहों पर लाल रोशनी के सिगनल भी नहीं हैं ?

†परिवहन तथा संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : (क) और (ग). जी हां । रिंग रोड पर गाड़ियां तेज रफ्तार से चलती हैं अतः वहां सड़क की रोशनी की आवश्यकता नहीं है ।

(ख) रिंग रोड के दोनों तरफ सहायक सड़कें बनाई जायेंगी और उन पर रोशनी का प्रबन्ध किया जायेगा । निर्माण, आवास और संभरण मंत्रालय तथा दिल्ली नगर निगम को इन सहायक सड़कों की शीघ्र बनाने की आवश्यकता के बारे में बता दिया गया है । तथापि यह नहीं कहा जा सकता कि इस काम के पूरा होने में कितना समय लगेगा ।

रेलों की रद्दी टूटी फूटी अलौह धातु

†१४००. श्री अ० क० गोपालन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि १६५६-६० में कितनी रद्दी टूटी फूटी अलौह धातु बेची गई ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : १६५६-६० में लगभग ८७७.३ टन रद्दी टूटी फूटी अलौह धातु बेची गई ।

सिलचर में आर० एम० एस० का मुख्य कार्यालय

†१४०१. श्री प्र० चं० बरूआ : क्या परिवहन तथा संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे डाक सेवा डिब्रीजन के मुख्य कार्यालय को देश विभाजन के बाद १९४६ में ही सिलचर से गौहाटी ले जाने के बारे में सोचा गया था ; और

(ख) अभी तक मुख्य कार्यालय को वहां न ले जाने का क्या कारण है ?

†परिवहन तथा संचार मंत्री (डा० प० सुब्रह्मण्यन) : (क) इस मामले पर विचार किया गया था ।

(ख) मुख्य कार्यालय को सिलचर से एक अधिक उपयुक्त तथा केन्द्रीय स्थान को ले जाने के बारे में विचार किया जा रहा है ।

राजकोट के निकट रेलगाड़ी तथा कार में टक्कर

†१४०२. श्री पु० र० पटेल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नवम्बर, १९६० में राजकोट के निकट रेलवे फाटक पर रेलवे डाकगाड़ी तथा एम्बुलेंस कार के बीच टक्कर के कारण कितने व्यक्ति घायल हुए तथा रेलवे और एम्बुलेन्स कार को कितनी क्षति पहुंची ; और

(ख) टक्कर के क्या कारण थे ?

†रेलवे उपमंत्री (श्री सें० बें० रामस्वामी) : (क) चार व्यक्ति घायल हुए । रेलवे की सम्पत्ति को कोई क्षति नहीं पहुंची । एम्बुलेंस कार को कितने की क्षति पहुंची, यह पता नहीं है ।

(ख) दुर्घटना के कारण की जांच की जा रही है ।

दिल्ली-रिवाड़ी रेलगाड़ियों की रफ्तार

†१४०३. श्री राम कृष्ण गुप्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली और गढ़ी-हरसारू के बीच रेलवे पथ को दोहरे करने से रेलगाड़ियों की रफ्तार पर क्या असर पड़ा है ;

(ख) क्या दिल्ली और रिवाड़ी के बीच समय में कोई बचत हो गई है ; और

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

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाहनवाज खां) : (क) से (ग) . दिल्ली सराय-रोहिल्ला तथा गढ़ी हर-सारू के बीच दोहरी रेलवे लाइन करने के परिणामस्वरूप दिल्ली रिवाड़ी सेक्शन पर अधिकांश रेलगाड़ियों के चलने के समय में कुछ बचत हुई है । क्योंकि इंजीनियरिंग के कुछ निर्माण कार्य चल रहे हैं तथा दो अप रेलगाड़ियों को गढ़ी हरसारू पर डबल लाइन से सिंगल लाइन पर लाने तथा खलीलपुर पर फिर उसे डबल लाइन पर करने के लिये कुछ अतिरिक्त समय दिया गया है अतः कुछ रेलगाड़ियों के आने जाने में कुछ अधिक समय लगने लगा है ।

मेडिकल स्टोर डिपो

†१४०४. श्री एन्थनी पिल्ले : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बम्बई, मद्रास, कलकत्ता और करनाल के मेडिकल स्टोर डिपो में तरह-तरह की दवाइयां बनाने तथा दवाइयों को अधिक मात्रा में बनाने के प्रस्ताव विचाराधीन हैं ; और

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

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) जी हां, मद्रास तथा बम्बई के मेडिकल स्टोर डिपो में ।

(ख) मद्रास तथा बम्बई में मेडिकल स्टोर डिपो कारखानों में अधिक मात्रा में दवाइयां तैयार करने के लिये बेकार व पुरानी मशीनरी के स्थान पर नई मशीनरी लगाने तथा अतिरिक्त आधुनिक मशीनरी लगाने का विचार है ।

मेडिकल स्टोर डिपो में कर्मचारी

†१४०५. श्री एन्थनी पिल्ले : क्या स्वास्थ्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बम्बई, मद्रास, कलकत्ता तथा करनाल के प्रत्येक मेडिकल स्टोर डिपो ने गत छः महीनों में प्रतिदिन औसतन कितने आकस्मिक कर्मचारी काम में लगाये ;

(ख) प्रत्येक केन्द्र में इन कर्मचारियों को प्रति दिन के हिसाब से क्या दिया जाता है ; और

(ग) क्या वे अस्थायी व्यक्तियों द्वारा किये जाने वाले काम पर लगाये जाते हैं अथवा अस्थायी व्यक्तियों द्वारा किये जाने वाले काम पर ?

†स्वास्थ्य मंत्री (श्री करमरकर) : (क) मेडिकल स्टोर डिपो, मद्रास	५६
मेडिकल स्टोर डिपो, बम्बई	६२
मेडिकल स्टोर डिपो, कलकत्ता	३३
मेडिकल स्टोर डिपो, करनाल	३७

(ख) पुरुष—२.०० रुपये से ले कर २.३७ रुपये प्रति दिन के हिसाब से ।

स्त्री—लगभग १.८७ रुपये ।

(ग) मेडिकल स्टोर डिपो में आकस्मिक श्रमिक विविध कार्य के लिये स्थायी तथा अस्थायी कर्मचारियों की स्वीकृत संख्या के अलावा "जब कभी आवश्यकता के आधार" पर लगाये जाते हैं ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

नौवहन विकास निधि समिति (सामान्य) संशोधन नियम

†नौवहन तथा संवार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राज बहादुर) : मैं वाणिज्यिक नौवहन अधिनियम, १९५८ की धारा ४५८ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिनांक २६ अक्टूबर, १९६० की अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १२६७ में प्रकाशित नौवहन विकास निधि समिति (सामान्य) संशोधन नियम, १९६० की एक प्रति सभापटल पर रखता हूँ ।

[पुस्तकालय में रखी गयी देखिये संख्या एल० टी०--२४६६/६०]

मत्स्य पालन शिक्षा सम्बन्धी प्रतिवेदन

†कृषि उपमंत्री (श्री मों० वें० कृष्णप्पा) : मैं मत्स्य-पालन शिक्षा सम्बन्धी समिति के प्रतिवेदन की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ ।

[पुस्तकालय में रखी गयी, देखिये संख्या एल० टी०—२५००/६०]

विनियोग (रेलवे) संख्या ५ विधेयक

†रेलवे उपमंत्री (श्री शाह नवाज खां) : मैं श्री जगजीवन राम की ओर से प्रस्ताव करता हूँ “कि वित्तीय वर्ष १९६०-६१ में रेलवे संबंधी व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ अग्रेतर राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरस्थापित करने की अनुमति दी जाय ।”

†अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि वित्तीय वर्ष १९६०-६१ में रेलवे संबंधी व्यय के लिये भारत की संचित निधि में से कुछ अग्रेतर राशियों का भुगतान और विनियोग प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

†श्री शाहनवाज खां : मैं विधेयक को पुरस्थापित करता हूँ ।

प्रसूति लाभ विधेयक

†श्रम उपमंत्री (श्री आबिद अली) : मैं श्री नन्दा की ओर से प्रस्ताव करता हूँ कि “कुछ स्थापनाओं में बच्चा पैदा होने से पहले और उस के बाद कुछ समय तक महिलाओं को काम पर लगाने को विनियमित करने और उन्हें प्रसूति लाभ देने की व्यवस्था करने वाले विधेयक को पुरस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि कुछ स्थापनाओं में बच्चा पैदा होने से पहले और उस के बाद कुछ समय तक महिलाओं को काम पर लगाने को विनियमित करने और उन्हें प्रसूति लाभ देने की व्यवस्था करने वाले विधेयक को पुरस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

†श्री आबिद अली : मैं विधेयक को पुरस्थापित करता हूँ ।

†मूल अंग्रेजी में

रेलवे अभिसमय समिति के प्रतिवेदन के बारे में संकल्प—जारी

†अध्यक्ष महोदय : अब सभा श्री जगजीवन राम द्वारा ५ दिसम्बर, १९६० को प्रस्तुत निम्नलिखित प्रस्ताव पर अग्रेतर चर्चा करेगी :

“कि यह सभा रेलवे उपक्रम द्वारा इस समय सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर और रेलवे वित्त बनाम सामान्य वित्त संबंधी अन्य आनुषंगिक विषयों का पुनरीक्षण करने के लिये नियुक्त की गई समिति के प्रतिवेदन में, जो ३० नवम्बर, १९६० को संसद् को उपस्थापित किया गया था, की गई सिफारिशों का अनुमोदन करती है।”

श्री नौशीर भरूचा अपना भाषण जारी रख सकते हैं।

†श्री नौशीर भरूचा (पूर्व खानदेश): मैं ने कल अपने भाषण के दौरान यह कहा था कि अगले पांच वर्षों के लिये अवक्षयण निधि में ७० करोड़ रु० की राशि पर्याप्त नहीं होगी। साथ ही हमें यह भी ध्यान रखना चाहिये कि हमें डालर ऋणों की राशि भी चुकानी है, अतः इस के लिये कम से कम ६० करोड़ रुपये की राशि रखी जानी चाहिये थी।

मेरा सुझाव है कि पूंजी व्यय, राजस्व व्यय अवक्षयण तथा विकास निधि में दी जाने वाली राशियों को निश्चित करने सम्बन्धी नियम का पुनरीक्षण किया जाय तथा उसे अधिक वैज्ञानिक तथा सुदृढ़ आधार पर संशोधित किया जाय।

विकास निधि संबंधी वर्तमान प्रथा यह है कि सामान्य राजस्व से ऋण ले कर विकास निधि में डाला जाता है। महालेखा परीक्षक ने इस पर आपत्ति की है कि सामान्य राजस्व से अधिक ऋण न लिया जाय। मेरा सुझाव यह है

(श्री जगन्नाथ राव पीठासीन हुए)

कि विकास कार्यों के लिये ऋण के आधार पर राशि लेना ठीक नहीं है।

अभिसमय समिति की एक महत्वपूर्ण सिफारिश यह है कि उपभोक्ता सुविधाओं के लिये प्रतिवर्ष ३ करोड़ रुपये की राशि पृथक रख दी जायेगी मैं माननीय मंत्री से यह जानना चाहता हूं कि यह राशि किस कार्य में व्यय होती है और क्या इस राशि में वृद्धि करना संभव नहीं है।

मैं रेलवे अभिसमय की इस सिफारिश से सहमत हूं कि यात्री कर को रेलवे किराये में शामिल कर दिया जाये। यात्री कर के रूप में रेलवे राज्य सरकारों को १२ १/२ करोड़ रुपये देने में सहमत हो गई है मेरे विचार से यह रकम पर्याप्त है। साथ ही रेलवे को यह भी आश्वासन देना चाहिये कि अगले पांच वर्षों में रेलवे किराये में कोई वृद्धि नहीं की जायेगी।

रेलवे में परिशोध निधि रखने का प्रयोजन समझ में नहीं आता है। यह निधि केवल ऐसे ही लोकोपयोगी उपक्रमों में रखी जानी चाहिये जहां अवक्षयण निधि की राशि पर्याप्त नहीं हो। यह केवल उन मामलों में उचित समझी जाती है जहां कि वैज्ञानिक आविष्कारों के कारण आस्तियां समय के पूर्व बेकार हो जाती हैं शोध निधि को डालर ऋणों की वापसी से सम्बन्धित निधि से संबद्ध करना ठीक नहीं है। डालर ऋणों तथा ब्याज की वापसी के लिये एक पृथक निधि बनायी जानी चाहिये थी।

[श्री नैशीर भरुचा]

आस्थगित भुगतानों के सम्बन्ध में १९५४ की रेलवे अभिसमय समिति ने यह सिफारिश की थी कि नई लाइनों की भारित पूंजी पर सामान्य राजस्व की लाभांश की वही दर होनी चाहिये जो कि सरकार के अन्य विभागों द्वारा लिये गये ऋण पर होती है। उन्होंने यह भी कहा कि नई लाइनों को पांच वर्ष तक कोई अंशदान नहीं देना चाहिये रेलवे अभिसमय समिति ने इसका निर्वचन इस प्रकार किया है कि पांच वर्ष बाद भी रेलवे लाइनें तभी लाभांश देंगी जब कि वे कुछ लाभ कमायेंगी। मेरे विचार से यह निर्वचन उचित नहीं है। नई लाइनों को ५ वर्ष पश्चात् अवश्य लाभांश देना चाहिये।

'स्टेट्समैन' के सम्पादकीय से यह ज्ञात होता था कि अभिसमय समिति में रेलवे की विजय हुई है और सामान्य राजस्व को इससे हानि उठानी पड़ी है। समिति के प्रतिवेदन से ज्ञात होता है कि समिति रेलवे वित्त सम्बन्धी समस्याओं के निपटाने का पूरा प्रयत्न नहीं कर रही है। इन प्रश्नों के निपटाने में अधिक विलम्ब करना ठीक नहीं है। क्योंकि इस से भविष्य में स्थिति को ठीक करना और भी कठिन हो जायेगा। इसी उद्देश्य से मैंने अपना संशोधन प्रस्तुत किया है। मैं आशा करता हूं कि सरकार उसकी ओर यथोचित ध्यान देगी।

†श्री वें० पे० नायर (क्विलोन) : स्वतन्त्रता प्राप्ति के पश्चात् यह दूसरी समिति है जो कि इस विषय में नियुक्त की गई है। वस्तुतः इस समिति की नियुक्ति केवल इस सुविधा के कारण की गई है कि पूरी सभा के लिये यह संभव नहीं होगा कि उस समूची सामग्री को जांच कर सके जो उसके समक्ष रखी जायेगी। मुझे यह जान कर आश्चर्य हुआ है कि समिति ने यह परम्परा कायम कर ली है कि कोई भी सदस्य मतभेद होने पर समिति के प्रतिवेदन में विमति टिप्पण प्रस्तुत नहीं कर सकता है। इस प्रकार सभा मतभेद रखने वाले सदस्यों की राय जानने से वंचित रह जाती है।

मुझे दुःख है कि समिति के अध्यक्ष इस सभा में मौजूद नहीं हैं मैं उनसे इस सम्बन्ध में स्पष्टीकरण चाहता था, क्योंकि मुझे एक उत्तरदायी सदस्य से निश्चयात्मक रूप से ज्ञात हुआ है कि कोई सदस्य अपना विमति टिप्पण संलग्न नहीं कर सकता है।

यह कहा गया है कि यह प्रतिवेदन सर्वसम्मति से पारित हुआ है इतना होने पर भी इसकी सभा में कटु आलोचना हुई है। मैं यह चाहता हूं कि आगे समिति यह नियम बना लेवे कि यदि कोई सदस्य अपना विमति टिप्पण लगाने को उत्सुक हों तो उन्हें ऐसा करने का अधिकार दिया जाय।

अब मैं समिति की सिफारिशों को लेता हूं। इस प्रतिवेदन से यह ज्ञात होता है कि इस समिति ने उन कई प्रश्नों पर विचार नहीं किया जो कि इसे करने चाहिये थे, समिति ने अपना कार्य इस प्रकार आरम्भ किया कि उसने रेलवे बोर्ड को एक प्रश्नावली भेजी। इसके उत्तर में रेलवे बोर्ड ने एक ज्ञापन प्रस्तुत किया। उस ज्ञापन पर विस्तार से विचार किया गया। इस सम्बन्ध में मैं आपको एक दो उदाहरण देना चाहता हूं। प्रतिवेदन से ज्ञात होता है कि रेलवे प्रशासन और महालेखा परीक्षक के बीच कुछ विषयों के सम्बन्ध में विवाद उठ खड़ा हुआ था, उनका कहना था कि निधि में से उतना ही व्यय किया जाये जितना कि रेलवे आधिक्य राशि से उपलब्ध हो इसके लिये सामान्य वित्त से ऋण न लिया जाय। तथापि उपलब्ध पत्रों से मुझे महालेखापरीक्षक का मत नहीं मालूम हो सका। मेरे विचार से सभा का पूरा अधिकार है कि वह इस सम्बन्ध में महालेखा परीक्षक के विचारों से अवगत हो।

अब मैं समिति द्वारा की गयी सिफारिशों को लेता हूँ। परिशोध निधि के सम्बन्ध में समिति किसी निश्चित सिफारिश पर नहीं पहुंची है। समिति ने इस सम्बन्ध में अपनी सिफारिश में कहा है कि इस प्रश्न पर १९५४ में भी विचार किया, इस समिति में पुनः इस प्रश्न पर विचार किया और उन्होंने यह कहा है कि इस विषय को ध्यान में रखा जाय।

अवक्षयण निधि के सम्बन्ध में भी इस समिति ने जो सिफारिश की है उसकी भी जांच करने की आवश्यकता है, इसका कारण यह है कि इसकी राशि पूर्व निश्चित तदर्थ आंकड़ों के अनुसार निश्चित की गई है। इसका यह फल होगा कि यदि हम अधिक अवक्षयण राशि निश्चित करेंगे तो हम उपलब्ध राशि का आवश्यक तथा अविलम्बनीय कार्यों के लिये उपयोग नहीं कर सकेंगे। यदि हम कम निश्चित करेंगे तो आगामी दस या पन्द्रह वर्ष के पश्चात् हमारे पास राशि की कमी हो जायेगी। इस लिये रेलवे बोर्ड और समिति को इस राशि के निश्चित करने का कोई उपयुक्त तरीका ढूँढना चाहिये।

श्री नौशीर भरूचा ने यह सुझाव दिया है कि यह राशि ७० करोड़ से बढ़ कर ९० करोड़ की जाय। इसके समर्थन में उन्होंने कोई आंकड़े नहीं दिये हैं। उन्होंने यह भी नहीं बताया कि किस आधार पर इस राशि में वृद्धि करने की आवश्यकता है। मैं चाहता हूँ कि अवक्षयण निधि का निश्चय प्रतिशत के आधार पर किया जाय, इस के लिये रेलवे के पास व्योरेवार लागत लेखाओं को रखने की व्यवस्था नहीं है। मेरे विचार से इस अवक्षयण निधि में हम प्रति वर्ष जो दो या तीन करोड़ रुपया बढ़ाते जा रहे हैं वह हमारे संभावित विकास को ध्यान में रखते हुये पर्याप्त नहीं है।

अब मैं सामान्य राजस्व में अंशदान के प्रश्न को लेता हूँ। इस सम्बन्ध में मैं श्री नौशीर भरूचा के इस सुझाव से सहमत नहीं हूँ कि हमें डालर ऋणों पर व्याज देने या उसको चुकाने पर भी विचार करना है। वस्तुतः वे इस तथ्य को भूल गये हैं कि रेलवे कोई विशुद्ध वाणिज्यिक उपक्रम नहीं है यह एक लोकोपयोगी उपक्रम है, अतः उसे ऋणों पर व्याज देने या उसकी रकम को चुकाने को तब तक बाध्य नहीं किया जा सकता है जब तक कि वह उसे चुकाने की स्थिति में नहीं है। रेलवे के द्वारा दिया जाने वाला अंशदान निश्चित करते समय हमें यह भी विचार करना है कि रेलवे अप्रत्यक्ष रूप से ३० से ३५ करोड़ रु० का पृथक अंशदान भी देती है। वस्तुतः प्रतिवेदन से ज्ञात होता है कि इस सम्बन्ध में सदस्यों में परस्पर मतभेद था, यद्यपि समिति ने यह सिफारिश की है कि इसे बढ़ाकर सवा चार प्रतिशत कर दिया जाये, तथापि मैं इसके पक्ष में नहीं हूँ। इससे सामान्य बजट में कोई विशेष अन्तर नहीं आयेगा।

इस अंशदान का एक दूसरा पहलू राज्यों को मिलने वाला अंशदान भी है। यह अंशदान तदर्थ आधार पर निश्चित किया गया है। मेरे विचार से राज्यों के लिये तदर्थ आधार पर एक मुश्त रकम निश्चित करना ठीक नहीं है, इसका कारण यह है कि कई राज्य जहां पर नई लाइनें खुली हैं वे उन नई लाइनों में होने वाले यातायात पर भी निर्भर करेंगे। इस अवस्था में उन्हें इन नई लाइनों का लाभ प्राप्त नहीं होगा। अतः मैं इस सिफारिश से सहमत नहीं हूँ।

अधिपंजीयन के सम्बन्ध में १२१ करोड़ रुपये की राशि निश्चित की गई है श्री भरूचा का कथन है कि इस राशि को निश्चित करने के लिये कोई ठोस आधार नहीं है मेरे विचार से यह गलत है। निसंदेह इसका कोई न कोई आधार होगा। मेरे विचार से यह राशि सही ज्ञात होती है।

†श्री आचार (मंगलौर) : इस समिति को मुख्यतः लाभांश निश्चित करने के लिए बनाया गया था और इसीलिए उसने सिफारिश भी की है कि लाभांश को ०.२५ प्रतिशत बढ़ा दिया जाये। मैं इस बढ़ोत्तरी का विरोधी हूँ।

मैं तो इस विचार का हूँ कि रेलवे एक औपयोगिक सेवा है। और रेलवे मंत्री भी इस बात को मान चुके हैं। परन्तु यह भी मान लीजिये कि यह एक वाणिज्यिक सेवा भी है। तो जब यह एक वाणिज्यिक सेवा है तो इसकी खाता पूंजी भी होना आवश्यक है। जब खाता पूंजी का पता लग जायेगा तभी इसका ठीक निर्णय हो सकेगा कि कितना लाभांश दिया जाये। मेरे विचार से समिति को इसके बारे में भी कुछ बताना चाहिए था।

परन्तु प्रतिवेदन में केवल इतना बताया गया है कि “ब्याज के लिये तथा किसी अन्य प्रयोजन के लिए”। मैं नहीं जानता ‘किसी अन्य प्रयोजन’ में क्या आता है? मैं तो समझता हूँ कि किसी अन्य प्रयोजन में योजना ही आती है; क्या आप रेलवे का इस्तेमाल करने वाली जनता पर ही योजना के लिए बोझ डालना चाहते हैं। यह तो बड़ी गलत बात है कि योजना की प्रगति के लिए समाज के केवल एक अंग पर ही कर लगाया जाये।

इसके अतिरिक्त हम जानते हैं कि रेलवे सरकारी विभागों की कई प्रकार से सहायता करती है। वह डाक तथा तार विभाग, खाद्य विभाग, वाणिज्य तथा उद्योग विभाग, प्रतिरक्षा विभाग को रियायत देती है। यह रियायतें काफ़ी भारी रियायतें हैं और मैं मानता हूँ कि इनसे बहुत फ़ायदा है। लेकिन यहां यह जानना चाहता हूँ कि क्या रेलवे को आप वाणिज्यिक सेवा कहते हैं तो फिर वह इन विभागों को इतनी रियायतें क्यों देती है। रेलवे कम से कम अपने हिसाब-किताब में इसे क्यों नहीं दिखाती, चाहे भले ही बाद में सामान्य राजस्व में जो अंशदान वह दे, उसमें से उसे घटा दे।

मुझे इसके बारे में कोई आपत्ति नहीं है कि पूंजी पर सूद दिया जाये। परन्तु इसके साथ मैं यह बताना चाहता हूँ कि उधर बम्बई की तरफ सूद के बारे में एक सिद्धान्त है कि यदि सूद भूल से दुगना दे दिया गया हो तो मूल समाप्त कर दिया जाता है। रेलवे के मामले में मैं समझता हूँ कि हम दुगना क्या तिगुना सूद दे चुके हैं। खैर यहां मैं यह कहना नहीं चाहता कि हमें इस संबंध में भी इसी सिद्धान्त का प्रतिपादन करना चाहिए। परन्तु कम से कम हम ऐसी व्यवस्था तो कर सकते हैं कि सूद की दर ४.२५ प्रतिशत से कुछ कम ही रखें। सूद की दर कुछ न्यायोचित होनी चाहिये।

श्री नौशीर भरूचा ने बताया कि डालर ऋण पर लगभग ६ प्रतिशत सूद देना है। हमें इस पर विचार करना चाहिए। हम जानते हैं कि तीसरी योजना के अन्त तक रेलवे की खाता पूंजी २३०० करोड़ रुपये हो जाये और इसमें डालर ऋण केवल १४० करोड़ रुपये होगा। यदि इन १४० करोड़ रुपये पर ६ प्रतिशत की दर पर सूद दिया जायेगा तो मैं कोई हानि नहीं समझता हूँ परन्तु आप २३०० करोड़ रुपये पर सूद की दर क्यों बढ़ा रहे हैं। इससे तो स्पष्ट हो जाता है कि वित्त मंत्री योजना के लिए जो भी संभव हो सके उसी तरीके में धन लेना आवश्यक समझते हैं। मैं समझता हूँ कि उनको ऐसा करना उचित नहीं है।

इससे पहली समिति ने बताया था कि रेलवे की वित्तीय स्थिति बड़ी कठिन है । परन्तु उसके अगले वर्ष ही रेलवे को कुछ अधिक लाभ हो जाता है तो यह मतलब नहीं है कि जब स्थिति कठिन थी तब हम सूद की दरें कम रखें और अगले वर्ष कुछ लाभ हो जाने पर सूद की दरों को बढ़ा दें । ऐसा करना उचित नहीं है क्योंकि यदि हमें कुछ अधिक लाभ हो जाता है तो उसे रेलवे के सुधार में लगाना चाहिए । जिससे रेलवे का अधिक विकास हो सके ।

† श्री अरविन्द घोषाल (उलुबेरिया) : इस समिति का प्रतिवेदन इस प्रकार का है जिसे पढ़ने पर यह पता ही नहीं लगता कि समिति ने किन आधारों पर अपने निर्णय किए हैं । ऐसा मालूम होता है कि रेलवे बोर्ड तथा वित्त आयुक्त के विचारों के अनुसार ही समिति ने कुछ बीच का निकाल कर यह निर्णय दिये है ।

हमें केवल इस सिद्धान्त के ऊपर विचार करना है कि रेलवे एक वाणिज्यिक सेवा है अथवा नहीं । मैं समझता हूं कि यह सेवा अशंतः वाणिज्यिक ही है और इसीलिए इसके वित्तीय मामलों को वित्तीय आधार पर ही तय करना आवश्यक हो जाता है ।

१९५५-५६ में यातायात से ३१६.२९ करोड़ रुपये की कुल आय हुई थी और धीरे धीरे बढ़कर १९५९-६० में यह ४२२.३३ करोड़ रुपये हो गई । इस अवधि में ४ प्रतिशत की दर पर लाभांश दिया जाता रहा । आशा है कि तीसरी योजना के अन्त तक आय ६११.२२ करोड़ रुपये हो जायेगी । परन्तु यह बड़े आश्चर्य की बात है कि समिति ने लाभांश दर को ०.२५ प्रतिशत बढ़ाने का सुझाव दिया है जब कि रेलवे को वैसे ही १९५५-५६ की तुलना में अधिक आय हो रही है ।

मुझे पता लगा है कि पूर्वोत्तर रेलवे को अनुत्पादक श्रेणी में रखा गया है । मैं मानता हूं कि इसके कुछ भाग में कम आय होती है । परन्तु केवल कुछ भाग के कारण समस्त जोन को अनुत्पादक करार देना ठीक नहीं है । जिन भागों से कम आय होती है उनका अलग सेक्शन बना दीजिए । मैं समझता हूं कि ब्रह्मपुत्र पर पुल बन जाने के बाद, पाकिस्तान से होकर यातायात होने पर पूर्वोत्तर रेलवे से भी पर्याप्त आय होने लगेगी ।

१९३४ की रेलवे अभिसमय समिति ने अवक्षयण रक्षित-कोष को ३० करोड़ रुपये निश्चित किया था जो १९५५-५६ में ४५ करोड़ रुपये कर दिया गया । अब इसको बढ़ाकर ७० करोड़ रुपये प्रतिवर्ष कर दिया गया है । प्रतिवेदन में इसको बढ़ाने के कारण नहीं बताये गये हैं । मैं चाहता हूं कि ऐसा करने के कारण बताये जाने चाहिए ।

सामान्य राजस्व से अस्थाई ऋण लेकर विकास निधि में धन की व्यवस्था करने के बारे में मैं महालेखा परीक्षक की सिफारिशों का समर्थन करता हूं । उन्होंने सलाह दी है कि अपनी आय क अनुसार व्यय किया जाये । रेलवे को इस पर ध्यान देना चाहिए । इसके अतिरिक्त इसका भी ध्यान रखना चाहिए कि इस विकास निधि का उपयोग रेलवे के वास्तविक विकास के लिए ही हो ।

विकास के लिए रियायतें देने पर भी हम देखते हैं कि प्रयोक्ताओं की सुविधाओं के लिये राशि नहीं बढ़ाई गई है । पिछले पांच वर्षों के लिये यह प्रतिवर्ष ३ करोड़ रुपया निश्चित थी और

[श्री अरविन्द घोषाल]

अब भी उतनी ही रखी गई है। इन सुविधाओं में बहुत से ऐसे विषय संबद्ध कर दिए गए थे जिनका सुविधाओं से कोई संबंध नहीं था। गोदाम बनाने, काउन्टर बनाने, स्टेशनों का रूपभेद करने आदि के काम सुविधाओं में रखे गये हैं। इस प्रकार यात्रियों की वास्तविक सुविधाओं के लिये निश्चित रूपये का ठीक तरह प्रयोग नहीं किया जाता।

यात्रियों के किरायों पर कर को किरायों में जोड़ देने पर राज्यों को एक निश्चित राशि ही मिलेगी। यदि आय बढ़ेगी तो भी उस निश्चित राशि से अधिक धन उन्हें नहीं मिलेगा। किसी जटिलतापूर्ण प्रक्रिया को अपनाने के बजाय मैं समिति की इस सिफारिश को मानने के लिये तैयार हूँ।

समिति ने ऋणमुक्ति कोष बनाने के बारे में इन्कार की है। पिछली अभिसमय समिति ने भी इसको बनाने की स्वीकृति दी थी। मैं समझता हूँ कि रेलवे की वित्तीय स्थिति अच्छी न होने के कारण अभी इस कोष का बताना रोका गया है। परन्तु थोड़े से धन से आरंभ करने में कोई हानि नहीं थी।

नई लाइनों के लिये शोध-विलम्ब काल के बारे में इस समिति और पहली समिति के निर्वचन में बड़ा अन्तर है। जो मतलब इस समिति ने निकाला है वह पिछली समिति का उद्देश्य नहीं था।

श्री सिंहासन सिंह (गोरखपुर) : यह जो रिपोर्ट रेलवे कनवेंशन कमेटी की है, इससे मेरी थोड़ी सी असहमति है। प्रथम तो मैं चाहता था कि हमें बताया जाता कि युनाइटेड किंगडम में, बैल्जियम में, फ्रांस में जहां पर रेलवेज को नेशनलाइज्ड किया गया है, कितनी धनराशि जनरल रेवेन्यूज को दी जाती है ताकि हमें पता चल सकता कि हम उनकी तुलना में कितनी देते हैं। उन मुल्कों में क्या दिया जाता है, मालूम होता है, उस पर हमारी कमेटी ने विचार नहीं किया है और यह पता नहीं लगाया है कि उनकी तुलना में हम कम दे रहे हैं या अधिक दे रहे हैं। हमेशा ही किसी चीज पर विचार करने का कोई आधार होता है लेकिन ऐसा मालूम होता है कि हमारी कमेटी ने किसी को भी आधार मान कर फैसले नहीं किए हैं। वहां गाड़ियां तेज दौड़ती हैं या हमारे यहां तेज या धीमे दौड़ती हैं, इन बातों में न जा कर हमें देखना है कि हम किस आधार पर जनरल रेवेन्यूज को पैसा दें। जब हम पैसा देने की बात करते हैं तो हमें यह भी सोचने के लिए मजबूर होना पड़ता है कि रेलवे को यटिलिटी कनसर्न माना जाए या इसे व्यावसायिक आधार पर चलाया जाए। यू० के० इत्यादि में क्या जनरल रेवेन्यूज में दिया जाता है इसका पता लगाने के लिए मैं लाइब्रेरी में गया हूँ लेकिन वहां भी मुझे इस बात का पता नहीं चल सका है। हमारे आचार साहब ने बड़े जोरों में कहा है कि रेलें यटिलिटी सर्विस हैं, इनको कर्माशियल कनसर्न हम नहीं कह सकते हैं। आज देखना यह है कि हम किस प्रकार की सोसाइटी की स्थापना करना चाहते हैं। हमने नारा लगाया है कि हम अपने यहां सोशलिस्टिक पैटर्न आफ सोसाइटी की स्थापना करेंगे और वही हमारे सामाजिक ढांचे का आधार होगा और इस ध्येय की पूर्ति के लिए हम शनैः शनैः धीरे धीरे कदम आगे बढ़ाते जायेंगे। हमने कहा है कि जितने भी व्यक्तिगत क्षेत्र के अन्तर्गत उद्योग आते हैं, उनको हम धीरे धीरे राष्ट्रीय क्षेत्र के अन्तर्गत लाते जायेंगे। आज जो कारोबार व्यक्तिगत क्षेत्र में होता है, उससे हम टैक्स लेते हैं और उसके बाद भी वह उद्योग जनरल कैपिटल को मुनाफा देता है और उसके साथ साथ अपने शेयरहोल्डर्स को डिविडंड देता है। ये सभी बातें हैं जिन को हमें हमेशा ध्यान में रखना होगा जब हम इस विषय पर विचार करें।

हमारे आचार साहब ने एक बात दामदूपत की कही है। मुझे पता नहीं कहां कोई कर्जदार है और कहां कोई कर्ज को वसूल करने वाला है। आज तो कर्ज लेने वाली और कर्ज को अदा करने वाली सरकार ही है। इस वास्ते दामदूपत का जो कानून है, वह यहां लागू नहीं होता है। जो रुपया हम रेलों में लगाते हैं, उसका क्या रिटर्न हमको मिलता है और क्या नहीं मिलता है, इस पर हमें विचार करना है। १४ अरब या उसके की बरुपया रेलों में लगा हुआ है। उसका आप केवल चार परसेंट सूद के तौर पर देते हैं जबकि अन्य जो प्राइवेट कम्पनियां हैं, उनकी बात दूसरी है। वे गवर्नमेंट को टैक्स देती हैं, बहुत शान से रहने के बाद भी डिवीडेंड अपने शेयर होल्डर्स को देती हैं और अपने सारे खर्च निकालती हैं और उसके बाद भी नफा कमाती हैं। गवर्नमेंट आज भिन्न भिन्न चीजों को अपने अधिकार में ले रही है। हमारे सामने जैसा मैंने कहा है यू० के० आंकड़े नहीं हैं। लेकिन जो सोशलिस्ट स्टेट्स हैं, उनकी मिसालें हमारे सामने हैं। वहां जनता पर कोई टैक्स नहीं लगे हुए हैं। उनकी कुल आमदनी राज्य द्वारा जो व्यवसाय चलाये जाते हैं, उनसे होती है, रेलवे से होती है, स्टील से होती है, माइंस से होती है, कोल से होती है। हमने भी कोल के क्षेत्र में प्रवेश किया है, स्टील, माइंस इत्यादि के क्षेत्र में भी हम धीरे धीरे बढ़ रहे हैं। लेकिन जहां भी हम देखते हैं हमें इन से घाटा ही होता दिखाई दे रहा है। अब इस कमेटी ने क्या कहा है। इसने कहा है कि चार के बजाय सवा चार कर दो और इस सवा चार करने की कोई वजह बयान नहीं की है। जब रिपोर्ट को पढ़ते हैं तो पता चलता है कि जो कमेटी की जजमेंट होगी वह चार के भी खिलाफ जाएगी, चार से कम के लिए कमेटी कहेगी लेकिन आखिर में जाकर एक ठोटा सा पैरा लिख दिया कि सवा चार कर दो। सवा चार इस आधार पर किया मालूम देता है कि रेलों को भी कुछ मुनाफा रह जाए और इस से ११ करोड़ का मुनाफा रेलों को रह जाएगा। कमेटी ने सोचा कि अगर साढ़े चार कर दिया तो रेलों को घाटा होगा इस वास्ते मुनाफे का ख्याल रखते हुए और यह देखते हुए कि घाटा भी न हो, उसने सवा चार परसेंट रख दिया, बीच का रास्ता निकाला है।

अब हमें देखना है कि हमारे जो डिवेलेपमेंट के प्रोग्राम हैं वे कैसे बन रहे हैं और कैसे वे चल रहे हैं। हम पांच साला प्लान बना रहे हैं क्या उस प्लान को हम केवल कर्ज लेकर ही पूरा करना चाहते हैं या अपनी कमर कस कर और खर्च में कमी करके भी उनको पूरा करना चाहते हैं। आज तो ऐसा देखने को मिलता है कि हम कर्ज ही कर्ज लेते जा रहे हैं और खर्च करते जा रहे हैं यह एक ऐसा विषय है जिस पर आपको गम्भीरता से विचार करना होगा।

हमारे नायर साहब ने कहा है कि इस कमेटी ने एक नई कनवेंशन बना ली है कि कोई मैम्बर भी डाइसेंटिंग नोट नहीं देगा। अगर ऐसा बाकी सभी मामलों में भी हो सके तो यह प्रसन्नता की बात होगी, खुशी की बात होगी। अगर मैजोरिटी से कोई चीज तय हो जाए और उसको मान लिया जाए तो यह भी एक प्रसन्नता की बात होगी। १८ मैम्बरों की यह कमेटी थी और इसमें सभी पार्टियों के लोग थे। उसमें से किसी भी आनरेबल मैम्बर की भिन्न राय न रही हो, सभी एक मत रहे हों, कैसे हो सकता है। काश कि यह बात हो सकती तो आज हम बहुत आगे बढ़ गए होते। लेकिन ऐसी बात नहीं हो सकती है। कनवेंशन की बात अलग है कि अलग राय होते हुए भी दूसरों की बात को मान लो और जो मैजोरिटी की राय है, उसे ही कर दो। लेकिन इस कनवेंशन कमेटी ने जो इस तरह की कनवेंशन बना दी है कि कोई भिन्न राय नहीं रखेगा और भिन्न राय नहीं देगा, यह ज़रा डेमोक्रेटिक ढांचे के लिए बड़ी शोभनीय चीज मालूम नहीं देती है। यहां पर हर एक को अपने विचार रखने की स्वतंत्रता है और उसको अपने विचारों को अभिव्यक्त करने की छूट है। अगर कोई मैम्बर यह राय रखता है कि यू० के० में इतना जनरल रेवेन्यूज को दिया जाता है, फ्रांस में इतना दिया जाता

[श्री सिंहासन सिंह]

है और दूसरे मुल्कों में इतना दिया जाता है तो हमारे यहां भी इतना क्यों न दिया जाए तो इसमें कोई खराबी की बात नहीं है । लेकिन वह ऐसा कहने नहीं पाया प्रतीत होता है । मैं चाहता हूँ कि अगली बार जब इस विषय पर विचार किया जाए तो इसको अवश्य ध्यान में रखा जाए ।

अब जो आडिटर जनरल ने एक सुझाव दिया है, उसकी मैं चर्चा करना चाहता हूँ । वह सुझाव अपनी जगह पर अच्छा था । लेकिन आपने कहा है कि उस सुझाव को हम नहीं मानेंगे । आडिटर जनरल ने क्या सुझाव दिया है ? उन्होंने इतना ही तो कहा है कि जनरल रेवेन्यूज से आप डिवेलेपमेंट फंड के लिए न लीजिये, अपनी ही आमदनी से, खुद ही बचा कर इस काम को आप करिये । खर्च में बचत करने या आमदनी को बढ़ाने पर आपने विचार नहीं किया है । कहीं पर भी इस कमेटी ने कोई सुझाव नहीं दिया है कि अमुक अमुक विभागों में खर्चा कम करके अधिक रुपया बचाया जा सकता है । आज देखने में आता है कि शानदार बिल्डिंग्स बनाई जा रही हैं और रुपया फिजूल खर्च किया जा रहा है । मिनिस्टर साहब यहां पर मौजूद हैं और मैं उनका ध्यान इस की ओर खींचना चाहता हूँ । आप रेलवे प्लेटफार्म्स की बात को ही ले लीजिये । हर तीसरे साल प्लेटफार्म को उखाड़ कर नया बनाया जाता है । इसके लिए रुपया चाहे कहीं से भी आता हो लेकिन खर्च कर दिया जाता है । इसमें सिमेंट भी लगता है, लोहा भी लगता है । यह रुपये का वेस्टेज है, जिस पर ध्यान नहीं गया है ।

श्री राजेंद्र सिंह (छपरा) : इस तरह की कृपा रेलवे की आपके यहां है, मेरे यहां नहीं है ।

श्री सिंहासन सिंह : आपके यहां की बात का क्या कहना । आपके यहां तो गाड़ी पर कोई टिकट लेकर चलता ही नहीं है । वहां के लोग तो कहते हैं कि गाड़ी अपने घर की है, इसमें सफर करने के लिए टिकट क्या लेना ।

श्री राजेंद्र सिंह : बलिया बिहार की बात आप कर रहे हैं ।

श्री सिंहासन सिंह : बलिया भी आपके पड़ोस में है । बिहार में मैं गया हूँ । वहां पर फस्ट क्लास तक में कोई टिकट नहीं लेता है । आपका कुछ असर हमारे बलिया में भी दृष्टिगोचर हो रहा है । जो रेलवे का विजिलेंस डिपार्टमेंट है वह बिहार में नहीं चलता है । टिकट चैकिंग भी बिहार में नहीं होता है ।

पंडित मुनीश्वर दत्त उपाध्याय (प्रतापगढ़) : गोरखपुर में नहीं पहुंचता है ?

श्री सिंहासन सिंह : छपरा के किनारे ही तो गोरखपुर है । गाड़ी अगर वहां लूट ली जाती है तो दूसरी बात है । लेकिन बिहार की क्या हालत है यह मैं आपको बतलाना चाहता हूँ । मैं एक बारात में गया । वहां पर स्टेशन पर गाड़ी रुक गई और इस वास्ते रुक गई कि किसी ने चेन पुल कर दी थी । जब पता चलाया तो पता लगा कि वहां पर कोई भी गाड़ी ऐसी नहीं होती है जिसकी चेन न खींच ली जाए । सभी गाड़ियों में चेन पुलिंग होता है । अब चेन पुलिंग के लिए आपने कानून बना रखा है कि ढाई सौ रुपया जुर्माना होगा और तीन महीने की सजा होगा । लेकिन वहां पर इस कानून पर अमल नहीं होता है ।

खैर, मैं आडिटर जनरल के सुझाव का जिक्र कर रहा था । उन्होंने कहा कि हम कमर कसें और अपनी आमदनी में से कुछ बचा कर डिवेलेपमेंट के कामों में खर्च करें । उस चीज को नहीं माना

गया। आप हर साल तीन करोड़ रुपया यात्रियों की सुविधा के लिए खर्च करते हैं। मैं, जो सुविधायें दी जाती हैं, उनकी ओर माननीय मंत्री जी और रेलवे बोर्ड के सदस्यों का ध्यान खींचना चाहता हूँ। जहाँ पर पहले कुछ सुविधायें यात्रियों को मिली हुई थीं वे भी अब खत्म कर दी गई हैं। फर्स्ट क्लास में कुछ महीने पहले यात्रियों के नहाने के लिए शावर लगे हुए थे, उनमें अब लकड़ी ठोक दी गई है। इसका नतीजा यह हुआ है कि शावर बाथ भी वहाँ नहीं है।

श्री राजेन्द्र सिंह : आपकी कृपा है।

श्री सिंहासन सिंह : किस की कृपा है और किस की नहीं है, इसको आप छोड़ दें। सभी की कृपा है।

हम लोगों को फर्स्ट क्लास के पास मिले हुए हैं। मिनिस्टर लोग सैलूस में चलते हैं और उनको पता नहीं कि थर्ड क्लास की क्या हालत है। मैंने देखा है कि थर्ड क्लास में पंखे तक हट गए हैं और उन पर सील लगा दी गई है। आप तीन करोड़ रुपया मंजूर करवाते हैं, क्या आपने कभी यह देखा है कि यह तीन करोड़ रुपया सही तौर पर व्यय होता है या नहीं होता है या केवल कागजों में ही व्यय हो जाता है। वह सही तरीके से व्यय हो और लोगों को सुविधा मिले। स्टेशनों पर पानी के घर बने हुए हैं, लेकिन अगर आप जा कर देखिये तो वहाँ पर पानी के बड़े नहीं हैं, वहाँ पर आदमी नहीं हैं। टैप के पानी के लिये पम्प लगे हुए हैं लेकिन उनके मुँह खुले हुए हैं। यों समझिये कि सिर्फ पम्प लगे हुए हैं, उनमें पानी नहीं है। लेकिन इसके बारे में कोई पूछने वाला नहीं है और ३ करोड़ रु० हर साल हम व्यय करते हैं जनता की सुविधा के लिये। पानी की ओर जनता दौड़ती है। अगर जाड़े में पानी न मिले तो परवाह नहीं, लेकिन गर्मियों में भी पानी नहीं मिलता है। मैं कहना चाहता हूँ कि इस सुविधा की ओर भी ख्याल करना चाहिये।

सभी लोग चाहते थे कि गाड़ियां बढ़ाई जायें, वे नहीं बढ़ीं, भीड़ ज्यों की त्यों चली आती है। एक दफा रेलवे मिनिस्टर साहब ने कहा था कि शार्ट डिस्टेंसेज के लिये हम छोटी छोटी गाड़ियां चलावेंगे लेकिन वे चलीं नहीं।

रेलवे उपमंत्री (श्री शाह नवाज खां) : काफी चल चुकी हैं।

श्री सिंहासन सिंह : कहां चली हैं? मैं जानता हूँ कि एक गाड़ी चला करती थी आगरा से बरौनी तक। उसी को तोड़ कर आगरा से लखनऊ तक और लखनऊ से गोरखपुर तक कर दिया गया। तो आप देखें कि कागज पर ही गाड़ियां बढ़ी हो सकती हैं, लेकिन वास्तव में गाड़ियां बढ़ी नहीं हैं। अगर आप एक गाड़ी को ही तोड़ कर दो तीन गाड़ियां बना दें तो उससे कोई लाभ नहीं है और वह गाड़ियों का बढ़ना नहीं कहा जा सकता।

अब आप दूसरी तरफ देखिये। आप किराये पर अपने मकान देते हैं, लेकिन वह किराये कभी भी कीमत की पूर्ति नहीं करते। हम पार्लियामेंट के मेम्बरान को भी मकान मिलते हैं, लेकिन जो किराया उनसे लिया जाता है उस के अन्दर पांच या छः बरस के अन्दर सारे फर्निचर के दाम निकल आते हैं। इसी तरह से गवर्नमेंट के और विभाग भी हैं जो कि किराया लेते हैं और उससे काफी हद तक दाम निकल आते हैं। लेकिन रेलवे में, जो कि गवर्नमेंट का ही एक विभाग है, ऐसा नहीं

[श्री सिंहासन सिंह]

किया जाता है। रेलवे मकान बनाती है, लेकिन उनका किराया इतना नहीं है कि उनका दाम निकल सके। ऐसा सिलसिला होना चाहिये कि किराया इस तरह से रक्खा जाय कि उसकी कास्ट भी किसी हद्द तक निकल सके। और सरकारी महकमों में भी किराया लिया जाता है, शायद वह १० परसेन्ट है, और दिल्ली में शायद वह १५ परसेन्ट है। आखिर हम रेलवे एम्प्लायीज से भी क्यों नहीं उसी हिसाब से किराया लेते। जहां पर रेट ५० रु० का होता है वहां हम उनसे ८ रु० लेते हैं फिर कहते हैं कि रेवेन्यूज के लिये हम नहीं देंगे। मेरा विचार तो यह है कि रेलवे कामर्शल कंसर्न है। जब भी सवाल आता है कि रेलवे यूटिलिटी कंसर्न है या कामर्शल कंसर्न है, तो रेलवे कहती है कि हम कामर्शल प्वाइंट आफ व्यू से इसे देखते हैं और इस का खयाल करते हैं कि फायदा होता है या नहीं। यहां पर आप ने ४ परसेन्ट से ४ १/४ परसेन्ट कर दिया, यह स्वागतहेतु बात है, लेकिन मैं रेलवे मंत्री से अनुरोध करूंगा। हम सोशलिस्ट पैटर्न के अनुसार सब चीजों को करीब करीब नैशन-लाइज करेंगे। इस समय हमारी रेलवे की जो योजना है १४ या १५ अरब रु० की वह सन् १९६६ में २७ अरब होने जा रही है। लेकिन उस २७ अरब पर भी आपने कहा है कि मिलेगा ३ अरब ८६ करोड़। हमको आज प्लैन्स के लिये रुपये की जरूरत है। रेलवे आज एक कामर्शल कंसर्न है, अगर वह आज प्लैन्स में हमारी मदद नहीं कर सकती तो कम से कम अपनी तो करे। अगर अपने डेवेलपमेंट फंड के लिये रुपया वह जेनरल रेवेन्यूज से लेती है तो वह कहां तक दिया जा सकेगा ?

आडिटर जनरल की रिपोर्ट के ऊपर भी आपने कहा है कि जैसे आप करते थे वैसे ही करते रहेंगे और चलाते रहेंगे। मैं आडिटर जनरल के सम्बन्ध में जो लिखा है उसे भी बतलाना चाहता हूं :

समिति निर्माण कार्यों पर विकास निधि में से पूरा किये जाने वाले व्यय में कमी करने या उस पर कोई सीमा लगाने के खिलाफ है

कोई एक्सपेंडिचर कम करने नहीं जा रहे हैं। अब दूसरी ओर आप देखिये कि ज्यों ज्यों आपकी आमदनी बढ़ती जाती है वैसे वैसे आपका खर्च भी बढ़ता जाता है। हमसे एक फिटर कहा करता था कि काम करने वाला तो मैं अकेला हूँ लेकिन मुझ पर निगरानी करने वाले कितने हैं इस का ठिकाना नहीं है। हम लाइन फिट करने जाते हैं, लेकिन यह कोई कार्य न करके सिर्फ हम पर निगरानी करने जाते हैं। फिटर के ऊपर सुपरवाइजर, ऐसिस्टेंट इंजीनियर, पी० डब्ल्यू० आई० सभी होते हैं। जब कि यह सब निगरानी करने वाले हैं, काम करने वाला सिर्फ मेट होता है। सुपरवाइजरों की संख्या कम करके अगर मेटों की संख्या बढ़ाई जाती तो काम ज्यादा होता। हम खर्च को टाइट करते तो ठीक था, हम चाहते भी थे कि कंवेन्शन कमेटी इस पर विचार करती, लेकिन कुछ मालूम नहीं हो रहा है। एन० एफ० रेलवे के बारे में आपने जरूर कहा कि यह स्ट्रैटेजिक लाइन है इसलिये इसको चलना चाहिये। चले, मैं कंवेन्शन कमेटी के विरुद्ध कुछ नहीं कहूंगा। हां, रेलवे मिनिस्टर साहब से एक बात कहना चाहता हूँ कि वहां पर जो अफसर हैं वे एन० एफ० रेलवे में जाने से घबरा जाते हैं, इसलिये घबरा जाते हैं कि वहां का जलवायु खबरा है, रहन सहन भी काफी महंगा है, सिवा नारंगी के सब चीजें महंगी हैं। इसलिये अफसर घबरा जाते हैं और कहते हैं कि इस रेलवे में आकर पता नहीं वे निकल पायेंगे या नहीं। इसलिये उनका उत्साह भंग हो जाता है। एक रेलवे अफसर आये और कहने लगे कि यह गवर्नमेंट की पालिसी है कि पश्चिम वालों को दक्षिण और दक्षिण वालों को पश्चिम भेजा जाय ताकि लोगों में एकता बढ़े। इसलिये हमें देखना है कि वहां पर कुछ समय के लिये ही लोग जाया करें, हमेशा के लिये वहां न रक्खा जाय।

रेलवे मंत्री (श्री जगजीवन राम) : तीन, चार वर्ष के लिये ही जाते हैं।

श्री सिंहासन सिंह : मंत्री महोदय कहते हैं कि तीन चार वर्ष के लिये जाते हैं, लेकिन लोग समझते हैं कि हमेशा के लिये वे जायेंगे। बहरहाल यह अच्छी बात है और मैं उन लोगों को सहारा दूंगा।

इन शब्दों के साथ मैं एक बार पुनः रेलवे मंत्री से कहना चाहता हूँ कि यह कामर्शल डिपार्टमेंट है और देश का सबसे बड़ा आमदनी का जरिया है, इसलिये जहां तक हो सके जनरल रेवेन्यूज से न लेकर उसको देने की बात होनी चाहिये ताकि और विभाग भी पा सकें।

†पंडित मुनीश्वरदत्त उपाध्याय (प्रतापगढ़) : रेलवे को हम व्यापारिक दृष्टिकोण से देखते हैं अथवा जन सेवा के दृष्टिकोण से, इस बात पर समस्या का हल आधारित रहता है। यदि व्यापारिक दृष्टि से देखा जाये तो ०.२५ प्रतिशत की लाभांश में वृद्धि जो रेलवे द्वारा सामान्य राजस्व में दी जायेगी कोई बहुत बड़ी बात नहीं है क्योंकि इस वृद्धि के बाद बहुत सी रियायतें दी गई हैं। इससे तो विनियोजित राशि का ब्याज भी प्राप्त नहीं होता। इस पर भी कई एक नयी सामरिक महत्व की लाइनों पर जैसे कि उत्तर पूर्वी सीमा रेलवे हैं, काफी रियायतें दी गयी हैं। सेवा और लोगों को अधिक से अधिक आराम पहुंचाने के दृष्टिकोण से देखा जाये तो इनको अधिक से अधिक सुविधायें दी जानी चाहिए। परन्तु इसके लिए रेलवे के पास धन होना चाहिए। यदि सामान्य राजस्व निधि में अधिक धन देने की नीति रेलवे द्वारा अपनाई जाय तो उसके पास धन की कमी हो जायेगी। धन के अभाव में रेलवे कोई सुविधाएं जनता को भी नहीं दे सकती। सड़क परिवहन के साथ रेलवे का मुकाबला भी खूब हो रहा है, जिसके कारण लाभ का स्तर बहुत कम हो गया है। अतः ऐसी स्थिति में रेलों को कुछ रियायतों की आवश्यकता है और समिति ने वे रियायतें दी हैं। अतः जो रियायतें रेलवे को दी गयी हैं वह उचित ही हैं—अन्यथा रेलवे अपने कोष में से यह खर्च उठा कर इस स्तर तक ऊंचे नहीं उठ सकती, जिस सीमा तक की हम उसे ले जाना चाहते हैं। इस सम्बन्ध में यह भी उल्लेखनीय है कि रेलवे की अवक्षयण निधि की राशि आगामी पांच वर्षों में बढ़ा कर ३५० करोड़ कर दी गयी है।

महालेखा परीक्षक की आपत्ति ठीक है और रेलवे को उसे स्वीकार कर लेना चाहिए कि उन्हें लाभांश में $\frac{1}{4}$ प्रतिशत से अधिक की वृद्धि की अनुमति नहीं देनी चाहिए थी। लाभांश की अदायगी के प्रश्न पर वह सामान्य राजस्व से लिये जाने वाले अस्थायी ऋण पर विचार कर सकते हैं। एक और बात है कि विकास निधि में से सामान्य आय में देय बकाया रकम को तदर्थ रूप में समाप्त कर दिया गया है। यह आपत्तिजनक है और इसकी अनुमति नहीं दी जानी चाहिए। प्रक्रिया की दृष्टि से यह उचित भी नहीं है।

यात्री कर को रेल भाड़े में ही सम्मिलित कर देने का जहां तक प्रश्न है, उस पर राज्य सरकारें आपत्ति कर सकती हैं, क्योंकि उनके हितों को इससे क्षति पहुंचने की संभावना है। उनकी इस आपत्ति को असंगत भी नहीं कहा जा सकता। इसके लिए १२.५० करोड़ रुपया तदर्थ रूप में निर्धारित किया जा रहा है। यह भी कहा गया है कि श्रम कल्याण के लिए कम से कम ३ करोड़ रुपया दिया जाना चाहिए मेरे विचार से यह राशि बहुत ही कम है। क्योंकि इसमें रेलवे उपभोक्ताओं की सुविधाओं के लिए खर्च करने की राशि भी आ जाती है। इसदिशा में जो राशि निर्धारित है वह बहुत थोड़ी और अपर्याप्त है। आज जो परिस्थिति है उसमें ४.२५ प्रतिशत लाभांश निर्धारित करना अधिक नहीं है इसे थोड़ा और बढ़ाया जा सकता है। यदि आप चाहते हैं कि यात्रियों के लिये समुचित सुविधाओं की व्यवस्था की जाय तो रेलवे के पास धन होना चाहिए और उसके लिए ये उपबन्ध आवश्यक हैं।

†श्री राजेंद्र सिंह : मेरे विचार में रेलवे अभिसमय समिति का प्रतिवेदन निराशाजनक ही नहीं है बल्कि भ्रांतियों से ओत-प्रोत भी है। रेलवे से दोनों बातों की एक साथ आशा नहीं की जानी चाहिए कि वह रियायतें भी दे और सामान्य राजस्व में भी धन दे। कोयला, लोहा अयस्क तथा खाद्यान्न जिन पर भाड़ा कम लगता है उस पर रेलवे को १०० करोड़ रुपये का घाटा उठाना पड़ता है हमें यह देखना है कि क्या रेलें व्यावसायिक उपक्रम हैं अथवा जन सेवा के लिए, उसी दृष्टि से हमें उनके बारे में विचार करना चाहिए। एक साथ ये दोनों कार्य नहीं कर सकती।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

डाक और तार विभाग को दी गयी सुविधाओं पर भी रेलवे का खर्च बैठता है। प्रतिरक्षा विभाग को भी कई प्रकार की रियायतें दी जा रही हैं, क्योंकि आपकी धारणा यह है कि रेलवे तो जन सेवा के लिए है। मेरा निवेदन है कि यदि आप चाहते हैं कि रेलवे की वित्तीय स्थिति ठीक रहे तो उस पर विभिन्न दायित्वों का बोझ नहीं डाला जाना चाहिए एक ओर आप किराया भाड़ा कम करने की बातें करते हैं और दूसरी ओर सामान्य राजस्व में लाभांश अधिक देने की बात करते हैं। यह दोनों बातें एक साथ कैसे चल सकती हैं। अतः मेरी प्रार्थना है कि हमें ईमानदारी से इस मामले पर विचार करना चाहिए रेलवे द्वारा राज्यों को देने की कोई बात नहीं उठती। अगर यह संवैधानिक बात है तो मेरे विचार से यह गलत है हमें इसे ठीक करना चाहिए। रेलवे विनियोजित पूंजी पर तीन प्रतिशत ब्याज दे सकती है। अंशदान बढ़ाने का प्रस्ताव शुद्ध आय पर भी होगा और श्रमिक वर्ग के कल्याण में भी बाधा पड़ेगी। नयी लाइनों के बारे में यही नीति है कि उन्हें अपना ऋण वापिस करने की कानूनी अवधि नियत की जाय ताकि उनकी वित्तीय स्थिति पर कोई बुरा प्रभाव न पड़े। उनको अपनी देय राशि से भुगतान के लिए बाध्य नहीं किया जाना चाहिए। यह कहा गया है कि रेलवे आर्थिक बचत की दृष्टि से काम नहीं कर रही है। हो सकता है कि यह बात ठीक हो। अतः इसकी जांच करने के लिए संसद द्वारा एक समिति नियुक्त की जा सकती है जो इस मामले पर अपने सुझाव दे सकती है।

श्री सिंहासन सिंह द्वारा जो यह सुझाव दिया जा रहा है कि क्वार्टरों की लागत कर्मचारियों से वसूल की जाय, यह उचित नहीं है। ऐसा नहीं किया जाना चाहिए। इस बात को स्मरण रखना चाहिए कि जब रेलवे समवायों द्वारा चलायी जाती थी उस समय भी कर्मचारियों को नाम मात्र के किराये पर मकान दिये जाते थे। अतः मेरा निवेदन है कि खाता पूंजी पर कम से कम लिया जाये और वह ३ प्रतिशत से अधिक न हो।

संसार में कोई भी देश ऐसा नहीं जहां रेलें नफा कमाती हो। अमेरिका में रेलों का प्रबन्ध गैर सरकारी समवाय करते हैं। अपने लोगों को अच्छी से अच्छी सुविधाएं देने पर भी वे घाटे में ही चलते हैं, सरकार उनकी पूरी सहायता करती है। इंग्लैंड और फ्रांस में भी अब सरकारी निकाय ही चलाते हैं। आप रूस की बात करते हैं, वहां भी किराया भाड़ा हमारे से बहुत अधिक है। लगभग सभी देशों के मुकाबिले में हमारे किराये भाड़े बहुत ही कम हैं। बढ़ती हुई कीमतों के साथ साथ यह दरें बढ़ती नहीं गयीं। अतः प्रत्येक दृष्टि से सोचने पर यही परिणाम निकलता है कि समिति ने इस दिशा में भूल की है, इसका प्रभाव रेलवे वित्त के अतिरिक्त श्रमिक वर्ग पर भी पड़ सकता है।

श्री ब्रज राज सिंह (फिरोजाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, अपने परम मित्र श्री राजेन्द्र सिंह के भाषण को सुनने के बाद मैं सोचता हूँ कि क्या कहा जाए। १९५४ की कमेटी ने अपनी रिपोर्ट के पैरा ३७ में एक रिकोमेंडेशन की थी, एक राय जाहिर की थी। और संभवतः इसके पहले १९५४ की कमेटी ने भी यह राय जाहिर की थी कि रेलों का जो परिचालन का व्यय है, जो वर्किंग एक्सपेंसिस हैं, उनसे जो आय के साधन हैं, उनसे क्या ठीक ठीक फायदा रेलवे उठा रही है, इस सब का थारो एग्जैमिनेशन होना चाहिए, पूरी तरह से इसकी जांच पड़ताल होनी चाहिये। इस पैरा का जो मैंने अभी उद्धरण दिया है उससे पता चलता है कि रेलवे बोर्ड ने और रेलवे ने इस बात को रिजिस्ट किया है। वह नहीं चाहते हैं कि कोई इस तरह का एग्जैमिनेशन हो, कोई इस तरह का अध्ययन हो जिससे पता चले कि क्या उनका परिचालन व्यय है, क्या उनकी आय है। इसलिये उन्होंने कह दिया है कि इस बात की जांच पड़ताल होती रहती है। मुझे अफसोस है कि इस तरह का कोई अध्ययन रेलवे बोर्ड के अलावा इस सदन की किसी कमेटी को करने को नहीं मिला। इसलिये उन दलीलों का जवाब देने के लिए जो मेरे मित्र श्री राजेन्द्र सिंह ने अभी सदन के सामने रखी हैं, पहली बात तो मैं यह कहूँगा कि अब समय आ गया है कि जब सन् १९५४ की रेलवे कन्वेंशन कमेटी की रिपोर्ट के पैरा ३७ में जो सुझाव दिया गया है, उसका स्वागत किया जाए और रेलवे बोर्ड नहीं बल्कि यह सदन कोई इस तरह की कमेटी मुकर्रर करे जो यह देखे कि रेलों का व्यय क्या है, आय किस प्रकार हो रही है और क्या उसके परिचालन व्यय में कोई कमी की जा सकती है या नहीं की जा सकती है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं यह बात बड़ी गम्भीरता के साथ कह रहा हूँ। मैं इस में नहीं जाना चाहता कि रेलवे युटिलिटी सर्विस है या कर्मशियल सर्विस है। हम आज जिस समय में से गुजर रहे हैं, उस में हम काफी लेट हो चुके हैं। मैं समझता हूँ कि इस तरह की बात को उठाना उचित नहीं है। हिन्दुस्तान में आज अधिकाधिक राष्ट्रीय उद्योग चल रहे हैं और वे उद्योग सरकार द्वारा चलाये जा रहे हैं, पब्लिक सेक्टर में चल रहे हैं और ऐसी सूरत में यह कहना कि रेलवे युटिलिटी कन्वर्शन है, मैं समझता हूँ ऐसी दलील है जिस का स्वागत करने के लिये कोई तैयार नहीं होगा। मैं समझता हूँ कि जो रेलों का परिचालन व्यय है, वर्किंग एक्सपेंसिस हैं, आपरेशनल कॉस्ट्स हैं, इनकी आज आवश्यक जांच होनी चाहिये और अगर ऐसा किया गया तो मुझे विश्वास है कि सवा चार परसेंट के बजाय रेलों निश्चित रूप से साढ़े चार या पांच प्रतिशत तक जनरल रेवेन्यूज को देने की स्थिति में होंगी। इस प्रकार की जांच रेलवे बोर्ड के प्रभाव से राहत एक समिति द्वारा की जानी चाहिये। मैं इस दलील को खत्म नहीं मानता हूँ कि रेलवे में से जनरल रेवेन्यूज को डिडिडेंड नहीं मिलना चाहिये। अगर इस को माना जाय तो मुल्क की जो सरकार है वह कैसे चल सकती है? आज पैसा कहां से आता है? आज पैसा जनता से आता है और जनता के भी उस वर्ग से जो गरीब है, जिस के पास खाने पीने के लिये कुछ नहीं है। उस से हम टैक्स वसूल करते हैं। जब इन टैक्सों की बात हम सोचेंगे तो यह सवाल नहीं उठेगा कि रेलवे के फाइनेंसिस से जनरल रेवेन्यूज को कोई डिडिडेंड नहीं दिया जाना चाहिये और इस का वे माननीय सदस्य जो विरोध करते हैं, विरोध नहीं करेंगे। यहां पर फ्रेट एंड फेयर्स की बात कही गई है। जब हम इस की बात करते हैं तो हमें यह भी देखना होगा कि रेलों की रक्षा के लिये जनरल फाइनेंसिस की ही तरफ से कभी कभी इस तरह के टैक्स लगाये जाते हैं जो रोड ट्रेफिक पर असर डालते हैं और रेलों की मदद करते हैं। यह दलील देना कि चूँकि पांच गुना कीमतें हो गई हैं या दो गुना कीमतें हो गई हैं, इसलिये रेलवे फ्रेट और फेयर्स भी दुगने या पांच गुने हो जाने चाहियें, कतई उचित नहीं है। रेलवे नैशनलाइज्ड अंडरटेकिंग है, ऐसा अंडरटेकिंग है जिस को कि सरकार चला रही है, और उस संदर्भ में यह कहना कि फेयर्स

[श्री ब्रज राज सिंह]

कंट्रोल नहीं होने चाहिये, उन का किसी से कम्पीटीशन होना चाहिये, उचित नहीं है। कम्पीटीशन आप किस के साथ चाहते हैं? यह एक मोनोपोली ट्रेड है, सरकार इस को कंट्रोल करती है और इसलिये कम्पीटीशन का सवाल ही पैदा नहीं होता है। इसलिये जो फेयर्स और फ्रेट रेट्स हैं, वे कंट्रोल्ड रहने चाहिये।

तो पहली बात जो मैं कहना चाहता हूँ यह है कि जो परिचालन व्यय है, उसकी जांच होनी चाहिये। जो रेलवे कनवेंशन कमेटी बनी थी, सम्भवतः यह चीज उस के अधिकार-क्षेत्र में नहीं आती थी, शायद कमेटी के माननीय सदस्यों ने सोचा हो कि जो उन के टर्म्स आफ रेफ़ेस हैं, उन के अन्तर्गत उन को अधिकार नहीं है कि वे इन चीजों की जांच कर सकें, इसलिये उन्होंने ऐसा नहीं किया है। अब मैं चाहता हूँ कि इस सदन की एक कमेटी मुकर्रर होनी चाहिये जो देखे कि जो रेलों का परिचालन व्यय है वह उचित है या नहीं है और कहीं ऐसा तो नहीं है कि चंकि यह एक मोनोपोली कनवर्न है, इस वास्ते इस में जैसा चाहो, खर्च करते जाओ, वाली नीति चल रही है। जब से हम आजाद हुए हैं तब से दसियों बार यह कहते आ रहे हैं कि आज की पृष्ठभूमि में क्या यह जरूरी है कि रेलवे के जो ग्रफ़सर हैं, वे सैलून में चले और उन के लिये तीन तीन डिब्बों के बराबर की एक सैलून चलाई जाय। ऐसी बातों के होने पर भी कहा जाता है कि रेलवे का परिचालन व्यय बहुत कम है या उसकी जांच पड़ताल की कोई जरूरत नहीं है। यह सवाल नहीं है जांच पड़ताल में कोई विशेष खर्चा हो जायगा या उस के फलस्वरूप कोई बहुत बड़ी बचत हो जायगी और हो सकता है कि हो भी जाय लेकिन जिस तरह से रेलों को चलाया जा रहा है, वह तरीका ऐसा है जिसमें शायद रेलवे बोर्ड के लोग, रेलवे मिनिस्ट्री के लोग यह समझते हैं कि यह उन का क्लोज्ड प्रिजर्व है, उन की मोनोपोली है इसलिये इस में किसी को कोई अधिकार नहीं रहना चाहिये दखल देने का। मैं कहना चाहता हूँ कि इस तरीके को हमें बदलने की जरूरत है हम जब इस मुल्क में डिमाक्रेसी चला रहे हैं और समाजवाद की बात कर रहे हैं, तब इस में रेलवे मिनिस्ट्री को कोई एतराज नहीं होना चाहिये, अगर इस सदन में यह भावना व्यक्त की जाती है कि एक कमेटी इस की जांच पड़ताल करे, और उन को इस जांच पड़ताल के लिये रजामन्द होना चाहिये। मैं चाहूंगा कि रेलवे मंत्री महोदय इस पर विचार करें और अपने जवाब में अपनी प्रतिक्रिया बतायें कि वे इस तरह की जांच पड़ताल के लिये तैयार हैं या नहीं। मैं जानता हूँ कि जब रेलवे बोर्ड से इस बात पर राय ली जायेगी तो वह कहेगा कि हम तो इस तरह की बात करते ही हैं। कमेटी ने इस प्रश्न को उठाया भी था कि इस तरह की जांच पड़ताल होनी चाहिये, लेकिन वह कहते हैं कि यह तो दिन प्रति दिन होता ही रहता है, इसलिये कोई बाहर का आदमी इस में दखल न दे। मैं समझता हूँ कि समय आ गया है कि जब इस तरह का दखल दिया जाना चाहिये।

आपरेशनल कास्ट एंड वर्किंग एक्सपेंडिचर की जब बात आयेगी और कभी यह सुझाव दिया जायेगा कि रेलवे के बड़े बड़े आफिसर्स की तन्ख्वाहें कुछ कम की जायें तो रेलवे मंत्री की तरफ से यह बात कह दी जायगी कि हमारे समाजवाद का मंशा यह है कि नीचे के आदमी को ऊपर ले जाया जाय उपर के आदमी को नीचे लाना ठीक नहीं है। मैं कहना चाहता हूँ कि जब तक हम ऊपर के आदमियों को थोड़ा सा नीचे लाने की कोशिश नहीं करेंगे तब तक हम देश में जिस समानता की बात कहते हैं, वह नहीं लाई जा सकेगी। आपरेशनल कास्ट के बारे में जो बड़ी बात है वह यह है कि यहां पर कितने ही स्टेशन हैं जिन पर कि रेलवे पाटर्स की चोरी होती है, रेलवे फ्यूएल की चोरी होती है। एक एक स्टेशन से एक एक हजार मन कोयला रोज चोरी हो रहा है, लेकिन हमारा रेलवे मंत्रालय इस के लिये कुछ नहीं कर रहा है।

एक माननीय सदस्य : यू० पी० में होती है ।

श्री ब्रजराज सिंह: यू० पी० में होती है, बिहार में होती है, हर जगह होती है, लेकिन मैं तो एक एवरेज बात बतलाना चाहता हूँ । जो कारखाने वाले आप के जरिये कोयला मंगवाते हैं, उन्हें कोयले की सुरक्षा का विश्वास नहीं है । उन को इस का इत्मीनान नहीं है कि उन का पूरा कोयला पहुंच सकेगा या नहीं । हर एक डब्बे से बीस, बीस और पच्चीस पच्चीस मन कोयला चोरी होता है, लेकिन इस के लिये रेलवे मंत्रालय कुछ नहीं करता है । क्यों नहीं करता ? क्योंकि उस की मोनोपोली है । मेरा विश्वास है कि यदि कोयले की चोरी रोकੀ जा सके तो रेलवे द्वारा कई करोड़ रु० हिन्दुस्तान में बचाया जा सकता है और उस से जो ४ १/४ परसेन्ट तक की बात कही गई है, और ४ परसेन्ट और ४ १/४ परसेन्ट में सिर्फ १३ करोड़ रुपये का फर्क पड़गा पांच साल के दम्यान में, उसे आसानी से ४ १/४ प्रतिशत किया जा सकता है या शायद ५ प्रतिशत तक किया जा सकता है, लेकिन आप इस के लिये तैयार नहीं हैं । रेलवे मंत्रालय इस के लिये तैयार नहीं है । एक स्टेशन है, जैसाकि मुझे मालूम हुआ वहां पर एक रेलवे के अधिकारी पहुंचे जोकि नहीं चाहते थे कि चोरी हो । उन अधिकारी को सिर्फ एक महीने के अन्दर वहां से भेज दिया गया । इस तरह से लगातार चोरी होती है, और १,००० मन से कम कोयला चोरी नहीं होता है । मुझे दूसरी जगहों के बारे में भी मालूम है । लेकिन मैं पूछना चाहता हूँ कि आखिर आप जनरल रेवेन्यूज में देने से क्यों इन्कार करते हैं ?

श्री शाहनवाज खां : जरा उस जगह का नाम बतला दीजिये ।

श्री ब्रजराज सिंह : उस जगह का नाम टूंडला है । वहां का एक अधिकारी नहीं चाहता था कि चोरी हो ।

उपाध्यक्ष महोदय : यह बात मुनासिब नहीं है । मेम्बर साहबान की तरफ से जो कुछ कहा जायेगा उस के मुताबिक असर होगा । रेलवे मंत्रालय के किसी अफसर के पास उस के बखिलाफ कोई चीजें मौजूद हैं या नहीं, मुझे नहीं मालूम, लेकिन यह कह देना कि सिर्फ इस बात पर हटाया गया . . .

श्री ब्रजराज सिंह : उस आदमी का नाम नहीं लिया जा रहा है, मैं स्टेशन का नाम भी नहीं लेना चाहता था, लेकिन चूंकि माननीय मंत्री चाहते हैं, इसलिये नाम ले रहा हूँ ।

मैं तो कहना नहीं चाहता था, मैं तो केवल आपरेशनल कास्ट की बात कहते हुए उदाहरण दे रहा था । माननीय मंत्री जी चाहते हैं, इसलिये नाम देना पड़ा । मुझे मालूम है कि दूसरे स्टेशन हैं जहां पर इस तरह से होता है । मेरा विश्वास है कि अगर आप इसे रोक सकें तो आप की बहुत बचत हो सकती है, लेकिन आशा नहीं क्योंकि बिना जाने बूझे श्री शाहनवाज खां कहेंगे कि यह बिल्कुल गलत है । यह जो ऐटिट्यूड है कि जो बात कही जाती है उसे कह दिया जाता है कि वह गलत है, वह ठीक नहीं है । मैं कोई रेलवे का दुश्मन नहीं हूँ, मैं चाहता हूँ कि रेलें अच्छी तरह चलें । आप समझते हैं कि जो कुछ मैं कहता हूँ वह गलत कहता हूँ । लेकिन कम से कम इस की जांच पड़ताल तो कीजिये आप, और अगर आप नहीं करना चाहते हैं तो जो सुझाव मैं दे रहा हूँ उस को मान लिया जाय कि एक कमेटी मुकर्रर की जाय जोकि आपरेशनल कास्ट की जांच पड़ताल करे और अपनी रिपोर्ट दे कि बचत हो सकती है या नहीं । मेरा विश्वास है कि अगर ऐसा किया जाय तो ४ १/४ परसेन्ट ही नहीं, ४ १/२ परसेन्ट और ५ परसेन्ट तक दिया जा सकता है ।

[श्री ब्रजराज सिंह]

अभी मेरे मित्र श्री राजेन्द्र सिंह ने कहा कि इंटरेस्ट ३ परसेन्ट बढ़ाना चाहिये। मुझे अफसोस है कि उन्होंने ने इस कमेटी की रिपोर्ट में जो जिक्र किया गया है कि ब्याज का जो ऐवरेज रेट है वह ३.५८ प्रतिशत है, शायद उसे नहीं देखा। जो ऐवरेज रेट है वह उस से भी कम ३ परसेन्ट देने जा रहे हैं फिर इसी संदर्भ में जो १४० करोड़ रु० के करीब रेलवे को हिन्दुस्तान सरकार के जरिये अमरीका से कर्ज मिला है उस के ऊपर हम जो ६, ५ १/२ परसेन्ट तक ब्याज दे रहे हैं, उस का मन्त्राल नहीं उठाते। ६, ५ १/२ परसेन्ट तक जो इंटरेस्ट देना पड़ रहा है एक विदेशी सरकार को वहां इसका कोई प्रश्न नहीं उठता है, तो यह कहना कि ३ परसेन्ट की बात होनी चाहिये, यह उचित नहीं है।

इसी संदर्भ में मैं एक बात और निवेदन करूंगा। मेरे इस विरोध से कहीं यह न समझ लिया जाय कि हिन्दुस्तान की रेलों पर काम करने वाले जो वर्कर हैं, जो श्रम करने वाले लोग हैं, मैं किसी तरह से उन को सुविधायें देने के विरुद्ध हूँ। ऐसी बात नहीं है। मैं चाहता हूँ कि उन को सुविधायें दी जायें और मेरा विश्वास है कि जो सुविधायें देने की बात पे कमिशन ने कही है, उतनी सुविधायें दे कर भी अगर रेलवे के वर्किंग एक्स्पेसेज को कम किया जा सके, जैसा कि किया जा सकता है, तो इस में दिक्कत नहीं आयेगी। इस ढंग से इतना रुपया हम दे सकेंगे।

दूसरी बातें भी इस रिपोर्ट में कही गई हैं, मैं नहीं समझता कि मेरे पास इतना वक्त है कि मैं उन सबों में जा सकूंगा, लेकिन एक बात जरूर कहना चाहता हूँ कि हम कोयले या गल्ले या स्टील अथवा उद्योग के लिये जो चीजें ले जाते हैं उनमें गवर्नमेंट कंसेशनल रेट देती है तो यह सारे मुल्क की भलाई के लिये है, इसमें रेलवे के नुकसान या भलाई की बात नहीं है, इसलिये इस में कोई विरोध की बात नहीं हो सकती। मैं इस का स्वागत करता हूँ और इस में किसी परिवर्तन की आवश्यकता महसूस नहीं करता।

अन्त में एक बात कह कर मैं समाप्त कर दूंगा और वह है रेलवे पैसेन्जर फेअर टैक्स की। इस में कहा गया है कि साढ़े १२ करोड़ रु० प्रति वर्ष के हिसाब से ऐड हाक दे दिया जायेगा जो पैसेन्जर फेअर आयेंगा उस में से। लेकिन जो सन् १९५९ के आंकड़े इस कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में दिए हैं, उन में कहा गया है कि १२ ७७ करोड़ रु० इस टैक्स से उन्हें मिले और जो तीसरी पंचवर्षीय योजना के आंकड़े दिये गये हैं, उस से ज्यादा मिलने की उम्मीद है पैसेन्जर फेअर से। उस से यह मालम होता है कि जो अन्दाजा रेलवे बोर्ड ने दिया है कि ७० करोड़ रु० रेलवे पैसेन्जर फेअर से मिलेगा, उस से कहीं ज्यादा मिलेगा। मेरा अपना अन्दाजा है कि यह रकम ७५ से ८० करोड़ के बीच होनी चाहिये। मैं समझता हूँ कि यह सदन और रेलवे मंत्रालय इस बात को मान ले और सदन सिफारिश करे कि साढ़े १२ करोड़ के बजाय यह रकम १५ करोड़ रु० की होनी चाहि। तभी राज्यों के साथ कुछ न्याय हो सकेगा। मैं इस दलील में कोई ताकत नहीं समझता जिस में यह कहा जाता है कि इस प्रकार का कोई विधान नहीं है कि रेलवे पैसेन्जर फेअर पर कोई टैक्स लगा कर राज्यों को दिया जा सकता है। यह बिल्कुल एक्साइज की तरह है। जैसे दूसरी चीजों पर कर लगता है वैसे ही यह भी एक एक्साइज है और विभिन्न राज्य सही तरीके से यह उम्मीद कर सकते हैं कि इस प्रकार का जो टैक्स लगे उस पर उन का हिस्सा मिले। लेकिन मुझे लगता है कि इस में भी रेलवे मंत्रालय ने कमेटी को इस बात के लिये राजी कर के केवल १२-१,२ करोड़ रु० प्रति वर्ष के हिसाब से दे कर रुपया बनाने की कोशिश की है। उस ने बचाने की कोशिश की हो या नहीं मैं नहीं कहता कि रेलवे मंत्रालय हिन्दुस्तान की सरकार से कोई अलग चीज है, लेकिन मैं यह बात इस लिये कह रहा हूँ कि रेलवे मंत्रालय

संकल्प

सिर्फ अपने प्रिजर्व में से, अपनी चीज के द्वारा हमें अधिक से अधिक सुविधायें दे कर अगर यह जाहिर करता है कि इस समय हम बहुत ही डेबेलपड स्टेज में लोगों की भलाई की बात करना चाहते हैं तो मैं कह सकता हूँ कि सारे देश के जो दूसरे क्षेत्र हैं उन की ओर कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है। इसलिए उस सम्बन्ध में मैं निवेदन करूँगा कि साढ़े १२ करोड़ के बजाए १५ करोड़ की बात चलनी चाहिए। हो सकता है कि रेलवे मंत्री जी यह जवाब दें कि जो कुछ आप कह रहे हैं वह हम नहीं कर सकते क्योंकि जो आंकड़े हमारे सामने तीसरी पंचवर्षीय योजना के हैं उनके अनुसार इतना रुक्या देने के बाद हम डेफिसिट में आ जायेंगे और हमें कर्जा लेना पड़ेगा। लेकिन जो बात मैं ने पहले कही है उसको मैं फिर दुहराना चाहता हूँ कि यदि आप कमेटी बनाने के लिए तैयार हों और निष्पक्ष रूप से रेलवे की आमदनी और खर्च की समीक्षा करा लें तो आपको इतना रूपया मिल जाएगा कि आप उससे इसे भी पूरा कर सकते हैं और साढ़े चार परसेंट डिबिडेण्ड भी दे सकते हैं और फिर भी आप को डेफिसिट नहीं होगा।

श्री दी चं० शर्मा (गुरदासपुर) : मैं यह कह सकता हूँ कि समिति का प्रतिवेदन उन सर्वोत्तम दस्तावेजों में से एक है, जो कि आज तक तैयार हुए अथवा देखने में आये हैं। मुझे इस बात का अभिमान है कि मैं इस समिति का सदस्य हूँ और मैंने इस प्रतिवेदन पर अपने हस्ताक्षर किये हैं। जिन लोगों को इस प्रतिवेदन में दोष दिखाई देते हैं उनका दोष यह है कि वह इस मामले को व्यापक दृष्टिकोण से देखने में असमर्थ हैं जिससे कि समिति ने उसे देखा है। रेलवे वित्त बड़ा जटिल मामला है और इसे समझने के लिए थोड़ा परिश्रम करना पड़ता है। समिति की सिफारिशों को समझने के लिये आवश्यक है कि रेलवे वित्त को सम्पूर्ण रूप में ध्यान में रखकर ही इस पर विचार करना चाहिये। एक बात हमें समझ लेनी चाहिए कि रेलवे एक व्यापारिक निकाय है अथवा जन सेवा की संस्था, हम अब इसका स्वरूप बदल नहीं सकते। यदि आप इसको बदलने का प्रयत्न करेंगे तो यह सामूहिक रूप से देश को हानि पहुंचाने वाली बात होगी। न ही हमें अपनी रेलवे की रेलवे तुलना यूरोप के अन्य देशों की रेलवे से करनी चाहिए। यूरोप के लगभग समस्त देशों में रेलवे घाटे में चल रही है, जब कि हमारे देश की रेलवे पी० एंड टी० विभाग तथा अन्य दूसरे विभागों को रियायतें देने के बाद भी ४^१/_४ प्रतिशत दर से सामान्य राजस्व में अंशदान दे रही है। इसके साथ ही यह भी एक तथ्य है कि हमारी रेलवे राज्य सरकारों को यात्री किराया कर के रूप में प्रतिवर्ष १२ करोड़ देने में भी समर्थ हो सकेगी। क्या यह प्रगति के चिन्ह नहीं है। अतः मेरा निवेदन है कि देश की अर्थ व्यवस्था में हित का ध्यान रखते हुए रेलवे में अभी हाल कोई तबदीली करना लाभदायक सिद्ध नहीं होगा।

मेरा यह निश्चित मत है कि रेलवे से सम्बन्धित विभिन्न बातों का जैसे सामान्य को अंशदान अवक्षयण निधि, निकाय निधि तथा भाड़े और किराये इत्यादि समायोजन करने में यह अभिसमय समिति सफल रही है। इस दिशा में मेरा एक सुझाव है और हम इस दिशा में उदासीन रहे हैं। वह यह कि ऋण-परिशोध का कार्य आरम्भ कर दिया जाना चाहिए अन्यथा भविष्य में ऋणों के कारण बड़ी कठिनाई हो सकती है। बाकी के छोटे छोटे प्रश्न हैं जैसे रेलवे चालन, बिना टिकट यात्रा करने वाले लोगों की समस्या इत्यादि, यह समिति के विचार क्षेत्र में नहीं आती। मुझे मालूम है कि इनकी ओर रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय समुचित ध्यान दे रहा है। मेरा विचार है कि रेलवे की समस्या एक वित्तीय समस्या ही नहीं थी बल्कि विकास की समस्या थी और सामाजिक समस्या थी।

अन्त में मैं एक बार पुनः समिति के सभापति को मुबारकवाद देता हूँ और आशा करता हूँ कि वह आगे भी इस दिशा की ओर प्रयत्नशील रहते हुए रेलवे से सम्बद्ध विविध समस्याओं को हल करने का यत्न करते ही रहेंगे।

संकल्प

†श्री नरसिंह (कृष्णगिरि) : समिति के समक्ष दो दृष्टिकोण रहे हैं। एक यह कि रेलवे एक व्यापारिक संस्था है और दूसरा यह कि यह जन लाभ को दृष्टि में रखने वाला उपयोगितावादी निकाय है। आशा थी कि समिति इन दोनों दृष्टिकोणों का समन्वय कर देगी। क्योंकि विभिन्न दृष्टिकोणों के समझौते से ही तो संसार का काम चलाया जा सकता है। सामान्य वित्त द्वारा $\frac{1}{4}$ प्रतिशत बढ़ाया जाना भी चमत्कार की बात है, परन्तु हमें उपभोक्ताओं की सुविधाओं पर खर्च करते समय यह ध्यान रखना चाहिए कि अभी तक ऐसे क्षेत्र भी हैं जहां पर रेलें पहुंची भी नहीं हैं, और उसकी ओर भी हमने ध्यान देना है।

रेलवे, क्योंकि जनसेवा के लक्ष्य वाली उपयोगितावादी संस्था है अतः मेरा निवेदन है कि इसकी कार्य कुशलता में सुधार करने की अभी काफी गुंजाइश है। रेलवे प्रशासन को इस ओर गम्भीरता से ध्यान देना चाहिए। समिति ने रेलवे की अवक्षयण निधि के लिए जो राशि निर्धारित की है वह ठीक और उचित ही है।

गत महा युद्ध में कुल ८०० मील रेलवे लाइनें उखाड़ी गयी थीं, उसमें अभी तक केवल आधी रेलवे लाइनों को पुनः बिछाया गया है। मैंने इस बारे में कई बार निवेदन किया है कि उन उखाड़ी हुई लाइनों को पुनः बिछाने के बारे में मंत्री महोदय द्वारा विचार किया जाना चाहिए। प्रत्येक वर्ष ही यह कह कर टाल दिया जाता है कि धन की कमी है, परन्तु मेरा मत है कि वह इस कार्य के लिए अपने सारे साधनों का उपयोग नहीं कर रहे हैं। आशा है कि इन लाइनों को फिर से बिछाने के लिये शीघ्र ही कार्यवाही की जायेगी।

लाभांश की जो दर $\frac{4}{100}$ प्रतिशत निश्चित की गई है वह ठीक है मैं इसका समर्थन करता हूं। यह भी शिकायत है कि सामान्य परिवहन के मुकाबले में रेलवे लाभदायक सिद्ध नहीं हो रही क्योंकि इसका कार्य की ओर अधिक ध्यान नहीं दिया जाता। यह भी प्रसन्नता की बात है कि समिति ने वर्तमान रूप में यात्रो किराया कर के उन्मूलन की सिफारिश की है। अतः मैं समिति की सभी सिफारिशों का स्वागत करता हूं और उनका समर्थन भी करता हूं।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर (पाली) : रेलवे हमारा सब से बड़ा लोक-उपक्रम है और यह राष्ट्रीय जीवन का एक बहुत ही महत्वपूर्ण अंग है। वस्तुतः यह एक ठोस बात है कि रेलवे की स्थिति जानने और इनके बारे में वित्तीय प्रबन्ध के सम्बन्ध में इस सभा को सिफारिश करने के लिये हमने एक अभिसमय समिति की नियुक्ति करने की एक स्वस्थ परम्परा अपना ली है। इस समिति ने कोई खास सिफारिश नहीं की है और इसका प्रतिवेदन एक दस्तूरी प्रतिवेदन है।

रेलवे के लिये अलग से वित्त रखने की जो मुख्य सिफारिश की गई है वह आधारतः ठोस सिफारिश है। ऐसा करना एक स्वस्थ परम्परा है अतः मैं इस सिफारिश का समर्थन करता हूं। संसाधनों और आस्तियों के बटवारे के सम्बन्ध में समिति ने एक संतुलित दृष्टिकोण अपनाया है। मेरा ऐसा विचार है कि हमें रेलों की परिचालन कार्य कुशलता की जांच करनी चाहिये और इस निष्कर्ष पर आना चाहिये कि ये अच्छा फल दे सकती हैं अथवा नहीं। यदि रेलों के चलाने में कुछ और अधिक बचत नहीं कर सकते हैं तो परिवहन का भविष्य में विकास करने के लिये इसकी आस्तियों का उपयोग करने से पूर्व कई बार सोचना होगा।

यह तो ठीक है कि अन्य देशों की अपेक्षा हमारे देश में रेलों की स्थिति अच्छी है और वे लाभ कमा रही हैं लेकिन हमारे यहां उन देशों की अपेक्षा परिस्थितियां कुछ दूसरी ही हैं। हमारे यहां रेलों में बड़ी भीड़ चलती है। तीसरे दर्जे में अपार भीड़ दिखाई देती है। जबकि यात्री पूरा किराया देते हैं। नेशनल काउंसिल ऑफ एप्लाइड इकनॉमिक रिसर्च द्वारा किये गये एक सर्वेक्षण के अनुसार लगाई गई पूंजी के आधार पर सड़क परिवहन का अंगदान रेलवे की तुलना में अधिक आता है। वास्तव में देखा जाये तो हम सब इस बात के उत्सुक हैं कि हमारे देश का आर्थिक विकास हो। ऐसी हालत में मेरा एक सुझाव है, जिसे कि रेलवे को मान लेना चाहिये, कि एक दूसरी अभिसमय समिति नियुक्त करने से पूर्व एक गैर सरकारी प्रमुख व्यक्ति की अध्यक्षता में एक दल की स्थापना करें जिसे प्रशासन एवं कारबार का अच्छा अनुभव हो और वह दल रेलों के कार्य-संचालन को देख सके तथा वित्त की स्थिति की जांच कर सके और यह कह सके कि रेलें ठीक ढंग से कार्य कर रही हैं और इससे अधिक इन से कोई और आशा नहीं की जा सकती। अगर सच पूछा जाये तो मेरी ऐसी धारणा है कि ये रेलें कुछ त्रुटिपूर्ण ढंग से कार्य कर रही हैं। इसलिये मेरा निवेदन है कि इनकी अच्छी तरह से जांच हो और यह पता लगाया जाये कि क्या रेलों से और अधिक लाभ हो सकता है अथवा नहीं।

रेलों से आज जो आय हो रही है उससे मुझे सन्तोष नहीं है। मैं आशा करता हूं कि इनकी आय में और अधिक वृद्धि होगी। मेरा तो ऐसा विचार है कि इन रेलों से जितनी आय होनी चाहिये उतनी नहीं हो रही है अतः इनकी अच्छी जांच होनी चाहिये तभी यह अभिसमय समिति बता सकेगी कि हमें क्या और करना चाहिये तथा क्या नहीं।

आंकड़े तो मेरे पास नहीं हैं लेकिन मैं समझता हूं कि रेलें सामान्य राजस्व में ७५ से १०० करोड़ रुपये तक प्रति वर्ष अंगदान दें। पर साथ ही उसे अपने संसाधनों पर बहुत भार नहीं डालना चाहिये जैसा कि लगता है कि वह कर रही है। रेलों ने अपनी ऋण परिशोध निधि के लिये कोई व्यवस्था नहीं की है जो कि बहुत ही आवश्यक है। रेलों के किराये तथा भाड़े के सम्बन्ध में हम विस्तृत एवं ठोस स्थिति जानना चाहते हैं।

मैं यह तो नहीं कहता कि रेलवे ने अधिक कुशलता से कार्य नहीं किया है। विभाजन के बाद तो ऐसी स्थिति आ गई थी कि रेलवे कहीं ठप्प न हो जाये लेकिन एक ही वर्ष में उन्होंने अपनी स्थिति सुधार ली। अतः मैं उनके कर्मचारियों को बधाई देता हूं। और अन्त में निवेदन करता हूं कि मैं अभिसमय समिति की सभी विचारिशों का समर्थन करता हूं। और चाहता हूं कि इनकी अच्छी तरह से जांच की जाये और एक विस्तृत विवरण हमारे सामने यहां सभा में प्रस्तुत किया जाये।

श्री न. र. भोस्वामी (बेल्लोर) : समिति ने जो कार्य किया है निश्चय ही वह उसके लिये प्रशंसनीय है। मेरा विचार है कि समिति ने जो कार्य किया है वह इस से और अधिक अच्छा कार्य नहीं कर सकती थी।

मैं नहीं जानता कि रेलवे को उपयोगी सेवा समझा जाये अथवा व्यवसायिक सेवा समझा जाये। उपयोगी और व्यवसायिक सेवा दोनों ही इसके कार्य हैं। शुरू में जब रेलें चली थीं तो इन में होने वाली हानि की पूर्ति सामान्य निधि से कर दी जाती थी। बाद को इस की निधि सामान्य

[श्री न० रा० मुनि ष मी]

निधि से अलग कर दी गई । फिर भी काफी दिनों तक हानि चलती रही । वर्ना इस बात का कोई कारण नहीं दिखाई पड़ता कि विकास निधि तथा रेलवे द्वारा सामान्य राजस्व से लिये गये ऋणों को क्यों समाप्त कर दिया जाना चाहिये । इससे तो ऐसा प्रकट होता है कि मानों ये सदैव सामान्य राजस्व पर ही निर्भर रहने चाहिये ।

स्वतंत्रता प्राप्त के बाद से रेलवे में काफी विकास हुआ है । युद्ध सम्बन्धी महत्व की दृष्टि से बहुत सी महत्वपूर्ण रेलवे लाइन खोल दी गई हैं । लेकिन साथ ही हमें यह भी नहीं भूल जाना चाहिये कि रेलवे वाणिज्यिक उपक्रम है । मेरा सुझाव है कि रेलवे को अपना विकास करना चाहिये और किसी भी रूप में सामान्य राजस्व पर निर्भर नहीं रहना चाहिये । रेलवे को खाद्यान्न तथा औद्योगिक सामान ले जाने के लिये कुछ घटी हुई दरें चालू करनी चाहिये ।

यात्री किराया कर को किराये में मिलाये जाने का स्वागत है । पर इस बात का कोई कारण दिखाई नहीं पड़ता कि कर का अंश राज्यों को सामान्य राजस्व के माध्यम से क्यों दिया जाना चाहिये । किरायों के रूप में प्राप्त होने वाली २० करोड़ रुपये की अतिरिक्त राशि में से केवल १२^१/_२ करोड़ रुपये की राशि राज्यों में बांटे जाने का प्रस्ताव है । जिसका अभिप्राय यह है कि ७^१/_२ करोड़ रुपये की राशि केन्द्र को मिलेगी । मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस राशि को सामान्य राजस्व में किस रूप में दिया जायेगा ।

ऋण परिशोध निधि बनाने के सुझाव में कोई व्यावहारिकता नहीं दिखाई पड़ती क्योंकि अभी तो विदेशी ऋणों को अदा किया जाना है । फिर बहुत नई रेल की लाइनों भी बनानी हैं तथा पुरानी लाइनों को भी ठीक करना है । इस कारण मेरे विचार से इस निधि का बनाना सम्भव नहीं है ।

ईंधन का खर्च भी बहुत अधिक बढ़ गया है । अब यह खर्च पहले की अपेक्षा चार गुना हो गया है । मेरा निवेदन है कि इसको कम करने के लिये प्रशासन को सावधान बनाना चाहिये ।

आजकल गाड़ियां ठीक समय पर भी स्टेशनों पर नहीं आ रही हैं । ड्राइवरों की उच्छ्रा रहती है कि गाड़ियां देर से पहुंचें ताकि उनका ओवर टाइम भत्ता बन सके । ओवर टाइम भत्ते के रूप में प्रत्येक जोन में १४ लाख या इसके आस पास भत्ता दिया जाता है । शायद इसी कारण गाड़ियां ठीक समय पर नहीं आतीं कि यदि कर्मचारी गाड़ी देर से पहुंचायेंगे तो वे इस भत्ते के हकदार हो सकेंगे । जो कर्मचारी ऐसे कारणों से गाड़ी देर में लायें, जो उन के बस की बात हो, उन्हें दंड दिया जाना चाहिये और जो ठीक समय पर गाड़ी लायें उन्हें पुरस्कार दिया जाना चाहिये । बाढ़ आदि के कारण गाड़ियों का देर से आना तो स्वाभाविक है । ठीक समय पर गाड़ी लाने वालों को धन के रूप में पुरस्कार न देकर उनको किसी प्रकार के सर्टीफिकेट, उनके बच्चों को निःशुल्क शिक्षा आदि का प्रबन्ध किया जाना चाहिये । मेरा सुझाव है कि प्रशासन को कुछ ठोम कदम उठाने चाहिये ताकि गाड़ियां ठीक समय पर आयें ।

से५ अचन सिंह (आगरा) : उपाध्यक्ष महोदय, पिछले कई वर्षों से मैं रेलवे बजट को देखना आ रहा हूँ और मेरी समझ में नहीं आता था कि किस तरीके से इनकम होती है और खर्चा होता है । आज हमारी रेलवेज पब्लिक इंटरप्राइज है और यह भारत का सब से बड़ा उद्योग है । इस व्यवसाय में स्टेट का करीब १३००-१४०० करोड़ रुपया इनवेस्टेड है । मैं ने देखा कि मेट्रल गवर्नमेंट

को क्या मिलता है। डेप्रीसिएशन फंड क्या होता है और रिजर्व फंड क्या होता है, जो पिछले बजट हुए उसमें मैंने देखा कि डेप्रीसिएशन फंड, रिजर्व फंड और रेट ऑफ इंटररेस्ट बहुत कम रखा जाता था। इनको देख कर मैं थोड़ा परेशानी में पड़ जाता था क्योंकि हमने देखा है कि प्री-इंडिपेंडेंस डेज में रेलवेज को प्राइवेट कम्पनियां ठेके पर चलाया करती थीं। उस समय रेलवेज आज की तरह पब्लिक इंटरप्राइज नहीं थीं। २०, २० और २५, २५ साल के मुआहिदे पर वे कम्पनियां सारी रेलवेज को चलाती थीं, नये सिरे से जमीन ली और उन्होंने उसमें करोड़ों रुपये इनवैस्ट किये और हम जानते हैं कि इन कम्पनियों ने इस व्यवसाय में करोड़ों रुपये का मुनाफा कमाया। अब चूंकि रेलवेज हमारी पब्लिक इंटरप्राइज हो गयी है तो क्या वजह है कि हम अपनी रेलवे को उसी बिजनेस स्प्रिट के आधार पर न चला सकें और लाभ न कमायें जैसे कि वे कम्पनियां कमाया करती थीं ?

हमारा रेलवे में करीब १३०० या १४०० करोड़ रुपये लग चुके हैं और मुझे यह कहते हुए बड़ी खुशी है कि जो हमारे पिछले बजटों में डेप्रीसिएशन फंड, रिजर्व फंड और रेट ऑफ इंटररेस्ट बहुत कम रखा जाता था तो इन खामियों की ओर हमारी इस रेलवे कनवेंशन कमेटी का ध्यान गया है और उसने अपनी रिपोर्ट

(श्री मूलचन्द दुबे पीठासीन हुए)

में इन बातों पर उचित ध्यान दिया है और उन सब के वास्ते माकूल प्राविजन किया है और इसलिए मैं रेलवे कनवेंशन कमेटी की इस रिपोर्ट का स्वागत करता हूं। रेलवे कनवेंशन कमेटी ने उन सब खामियों को पूरा किया है और बतलाया है कि आने वाली पंचवर्षीय योजना में किस तरीके से हम को फंड्स बनाने चाहिए। मुझे बहुत खुशी है और विश्वास है कि जो कनवेंशन कमेटी ने रिपोर्ट दी है उसको हमारी गवर्नमेंट मंजूर करेगी और हमारी रेलवेज का काम बिजनेस स्प्रिट से चलेगा और इस सब से बड़ी पब्लिक इंटरप्राइज से हमारी सेंट्रल गवर्नमेंट को फायदा होगा।

श्री तंगामणि (मदुरै) : मेरे विचार से लाभांश की राशि को ४ प्रतिशत से बढ़ा कर सवा चार प्रतिशत करने का कोई कारण नहीं है, अपितु मेरा विचार है कि लाभांश की राशि को घटाना चाहिये। इस सम्बन्ध में मैं सभा का ध्यान परिवहन मंत्रालय की प्रार्थना पर की गई राष्ट्रीय व्यवहारिक अर्थशास्त्र गवेषणा परिषद् द्वारा की गयी खोज की ओर दिलाना चाहता हूं। इससे राष्ट्रीय परिषद् दो नतीजों पर पहुंची। पहिला यह कि सड़क परिवहन से रेलवे का अपेक्षा अधिक व्यक्तियों को जीविका मिलती है। दूसरे यह कि मार्ग परिवहन से राष्ट्रीय राजस्व को रेलवे की अपेक्षा अधिक आय होती है। यह बात तारांकित प्रश्न संख्या ३८६ के उत्तर में दिये गये विवरण में भी सभा पटल पर रखी गयी थी।

रेलवे बोर्ड ने उक्त दोनों निश्चयों पर अपनी असहमति प्रकट की है उन्होंने स्पष्ट शब्दों में कहा है कि रेलवे अप्रत्यक्ष रूप से कोयले और खाद्यान्नों के लदान में १०० करोड़ रुपये की रियायत दे रही है, यह भी एक प्रकार का अंशदान ही है। इसके अतिरिक्त देश के हितों में रेलवे कई ऐसे कार्य करती है जिसे आर्थिक दृष्टि से लाभकर नहीं कहा जा सकता है। उदाहरणार्थ रेलवे को एक आदर्श नियोजक के रूप में कार्य करना होता है। अविकसित भागों के विकास तथा निर्यात की वृद्धि के लिये रियायती भाड़े पर माल लादना होता है। कई ऐसी नई लाइनों को प्रारम्भ करना या चलाना होता है जिन्हें आर्थिक दृष्टि से लाभकर नहीं कहा जा सकता है। इसके अतिरिक्त कई स्थानों में यथा

[श्री तेंगामणि]

उपनगरों में रियायती दरों पर यात्रियों को लेजाने का कार्य करना होता है। अतः इस लाभांश को ४ प्रतिशत से बढ़ाने का कोई कारण नहीं है। इस सम्बन्ध में यह भी याद रखने की आवश्यकता है कि पिछले दस वर्षों में इस राशि में वृद्धि होती जा रही है। सन् १९५०-५१ में हमने लाभांश के रूप में ३२.५१ करोड़ रुपये दिये। १९५९-६० में यही राशि बढ़ कर ५४.४३ करोड़ रुपये हो गई। १९६१-६२ में यह राशि बढ़ कर ६०.६३ करोड़ हो जायेगी। वस्तुतः यह राशि बहुत अधिक है। यदि सरकार इतनी रकम को ऋण में भी देती तो भी उसे ३.५८ रुपये प्रतिशत के हिसाब से ब्याज मिलता, जब कि इस समय उसे भारत पूंजी का ४ प्रतिशत के हिसाब से लाभांश मिल रहा है। अतः मेरा सुझाव है कि इस प्रतिशत को बढ़ाने का कोई कारण नहीं है।

अवक्षयण निधि के सम्बन्ध में श्री नौशीर भरूचा ने जो कुछ भी कहा है मैं उस से सहमत हूँ। तथापि मैं यह जानना चाहता हूँ कि हमने ७० करोड़ की राशि किस प्रकार निश्चित की है। इसके पूर्व हम ४५ करोड़ रुपये दे रहे थे। मेरे विचार से इस राशि का निश्चय वैज्ञानिक आधार पर करना चाहिये। इस मामले में विलम्ब करना ठीक नहीं है, हमें तत्काल इस मामले पर यथोचित ध्यान देना चाहिये।

अब मैं यात्री-कर को किराये में शामिल करने के प्रश्न को लेता हूँ। १ अप्रैल, १९६१ से यात्री कर किराये में शामिल कर दिया जायेगा। इसमें से हमें राज्य सरकारों को भी अंशदान देना होता है। इस अंशदान में प्रतिवर्ष वृद्धि होती जा रही है इस वृद्धि की यह रकम सामान्य राजस्व को नहीं जानी चाहिये। राज्यों के लिये १२.५ करोड़ रुपये की मनमानी राशि निश्चित करना ठीक नहीं है, इसके लिये कोई वैज्ञानिक आधार होना चाहिये जिससे कि राज्यों को दी जाने वाली रकम में वृद्धि होती रहे।

अब मैं यात्री सुविधाओं को लेता हूँ। इस सम्बन्ध में मेरा सुझाव यह है कि यात्री-कर से १२.५ करोड़ से जितनी अधिक आय हो वह इस निधि में डाली जाय क्योंकि केवल ३ करोड़ की रकम इस कार्य के लिये पर्याप्त नहीं होगी इसके साथ साथ हमें यह भी प्रयत्न करना चाहिये कि तीसरे दर्जे के पुराने डिब्बों को तत्काल बदला जाये।

रेलवे विभाग द्वारा बनाये गये क्वार्टरों से हमें २.५ प्रतिशत की आय हो रही है जब कि चाणक्यपुरी में बनाये गये बंगलों से हमें ५ प्रतिशत की भी आय नहीं हो रही है इस ओर ध्यान देना चाहिये।

रेलवे को इस बात पर ध्यान देना चाहिये कि अधिक भाड़े वाले माल का लदान घटता जा रहा है जब कि कम भाड़े वाले माल के लदान की मात्रा बढ़ती जा रही है। इस ओर ध्यान देना चाहिये।

मैं यह भी चाहता हूँ कि सरकार की इस नीति को ध्यान में रखते हुये, कि तीसरी योजना के दौरान वस्तुओं की कीमत स्थिर रखने का प्रयत्न किया जायेगा, मंत्री महोदय को इस बात का स्पष्ट आश्वासन देना चाहिये कि तीसरी योजना के दौरान रेलवे का किराया नहीं बढ़ाया जायेगा।

मैं आशा करता हूँ कि माननीय मंत्री जी मेरे द्वारा उठये गये प्रश्नों पर गम्भीरतापूर्वक विचार करेंगे।

श्री राधेजाल ठास (उज्जैन) : सभ पति महोदय, इस कमेटी ने एक नोट मागा था रेल वेसे और फ इन्वेंशनल कमिश्नर से कि विदेशों में और खास तौर से यूरोप में, यू० के०, बैल्जियम और फ्रांस

संकल्प

वगैरह में रेलवे की आय से जनरल रेवेन्यूज को देने का क्या तरीका है और मैं समझता हूँ कि वह नोट उस कमेटी के सामने जरूर प्रस्तुत कर दिया गया होगा। लेकिन इस कमेटी की रिपोर्ट में . . .

श्री जगजीवन राम : मैमोरेण्डम में मौजूद है।

श्री राधे लाल व्यास : इस बारे में नहीं है कि विदेशों में देने का क्या तरीका है, आय का क्या भाग . . .

श्री जगजीवन राम : है।

श्री राधेलाल व्यास : लेकिन कमेटी ने उस पर अपनी कोई राय जाहिर नहीं की है।

श्री जगजीवन राम : राय क्या जाहिर करती ?

श्री राधेलाल व्यास : उसको बतलाना चाहिये था कि हमारे यहां की परिस्थितियों को देखते हुये, इसको देखते हुये कि हमारे यहां रेलों में काफी काम होना है। उनका काफी विकास होना है, बहुत कुछ पुरानी जो लाइंस हैं, पुराने जो डिब्बे हैं, पुराना जो सामान है, उस सब का नवीनीकरण होना है, और उस सब के लिये काफी पैसे की जरूरत है, क्या जनरल रेवेन्यू से रेलवे को मदद मिल सकती है या गवर्नमेंट आफ इंडिया बाहर के मुल्कों से जो कर्ज ले रही है, उसके द्वारा रेलों की मदद कर सकती है? इन परिस्थितियों के रहते हुये, कमेटी ने जो यह सुझाव दिया है कि अभी का जो तरीका है, रेलों की आय से जनरल रेवेन्यूज को देने का जो तरीका है, वह कायम रखा जाये, बिल्कुल ठीक है।

जहां तक डिविडेण्ड का सम्बन्ध है, हम देखते हैं कि पिछले कुछ सालों से वह बराबर बढ़ता जा रहा है। अभी तक वह चार परसेंट था, अब सवा चार परसेंट कर देने की सिफारिश की गई है। मैं समझता हूँ कि जहां रेलों की आय बढ़ती जा रही है, वहां कैपिटल एट चार्ज भी बढ़ता जा रहा है और इस हिसाब से अगर वह चार परसेंट भी होता तब भी डिविडेण्ड की रकम तो ज्यादा होती ही। लेकिन फिर भी जब कि ब्याज की दर ज्यादा हो गई है और छः प्रतिशत तक का ब्याज देना पड़ रहा है उन कर्जों पर जो कि हमें विदेशों से मिल रहे हैं, यह सिफारिश बिल्कुल उपयुक्त मालूम देती है कि दर को सवा चार प्रतिशत कर दिया जाये।

रिजर्व फंड तथा डेप्रिशियेशन फंड की जो रकम रखी गई है, वह भी बिल्कुल उपयुक्त है। अभी जो रकम ४५ करोड़ की है, उसमें जो खराबी है, उसको दूर किया जाना चाहिये और अच्छी हालत पैदा करने की चेष्टा होनी चाहिये। लेकिन उसको दूर करना बिल्कुल असम्भव प्रतीत होता है। काफी रुपये की उसके लिये आवश्यकता होगी। हम देखते हैं कि कई जगह पर यार्ड्स में तरक्की हुई है, वे काफी चौड़े किये गये हैं, डबलिंग भी हुआ है, कई जगहों पर लाइनों का, इंटर-लार्किंग वगैरह भी हुआ है, लेकिन इन सब सुधारों के बावजूद भी हम देखते हैं कि रेलों की जो एफिशेंसी है, उसमें कोई फर्क नहीं पड़ा है। इतना कुछ होने के बावजूद भी जहां गाड़ी की रफ्तार तेज होनी चाहिये थी, नहीं हुई है। इतने अधिक सुधार होने के बावजूद भी और इतना पैसा खर्च करने के बावजूद भी जो परिणाम निकलने की आशा की जाती है, अगर वे नहीं निकलते हैं तो दुःख होता है। रेलवे बोर्ड को देखना चाहिये कि जहां इतनी बड़ी बड़ी रकमें खर्च हों, वहां परिणाम भी अच्छे निकलने चाहिये और साथ ही साथ एफिशेंसी भी आनी चाहिये। जहां तक पैसा खर्च करने का सवाल है, उसके बारे में कोई आपत्ति नहीं हो सकती है।

[श्री राधेनाथ व्यास]

फाइनेंशल कमिश्नर ने यह सुझाव रखा था कि जनरल रेवेन्यूज से रेलें जो कर्ज लेती हैं, इस प्रथा को बन्द कर दिया जाये और जो उसका डिवेलेपमेंट फंड है, उसमें से ही खर्च करना चाहिये। यह ठीक नहीं था और कमेटी ने उससे सहमत न हो कर जो सुझाव दिया है वह बिल्कुल उपयुक्त है।

अभी तक पिछले सालों में जो विकास के काम हुये हैं, वे काफी हैं लेकिन फिर भी देश की परिस्थिति को देखते हुये उनसे ही संतोष नहीं माना जा सकता है। यदि फाइनेंशल कमिश्नर की राय के अनुसार यह नीति बरती जाय तो काम और भी ज्यादा पिछड़ जायेगा। यह पैसेंजर फेयर टैक्स जो लगा हुआ है उसको अब किराये में मिला देने का सवाल है। इसके जरिये कुछ राज्यों की आय पर जरूर भार पड़ने वाला है क्योंकि किराये की आमदनी तो हम देखते हैं कि प्रतिवर्ष थोड़ी बहुत बढ़ती जा रही है और जिस तरह से किराये की आमदनी बढ़ेगी उसी लिहाज से पैसेंजर फेयर टैक्स भी बढ़ने वाला है और उसी हिसाब से राज्यों को मिलने वाला है। लेकिन पिछले पांच सालों का औसत नकाल कर जो रकम दी गई है राज्यों को उससे सम्भव है राज्यों को कुछ कम मिले। लेकिन ऐकाउंटिंग वगैरह को देखते हुये उन्होंने जो चीज रखी है वह ठीक है। लेकिन मेरा ख्याल है कि पिछली आय के अनुसार जो औसत निकाला गया है वह ठीक नहीं है। पिछले पांच सालों में किस हिसाब से प्रति वर्ष बढ़ती होती रही उस के हिसाब से अगले पांच सालों का आमदनी का औसत लगा कर यह रकम निश्चित को जाती और राज्यों को दी जाती तो ज्यादा उम्मुत्त होता और वह न्यायसंगत भी होता। मैं समझता हूं कि रेलवे बोर्ड इस पर पुनर्विचार करेगा। थोड़ी सी रकम होगी, ज्यादा नहीं, और जो हक राज्यों को दिया गया है वह राज्यों को भी मिलना चाहिये। मुमकिन है कि इस तरह से कुछ खर्च बढ़ जाये लेकिन फिर भी इसे किया जाना चाहिये।

इन शब्दों के साथ मैं इस कमेटी की रिपोर्ट का स्वागत करता हूं और इसका समर्थन करता हूं।

†श्री जगजीवन राम : सभा में रेलवे के प्रति जो सद्भावना व्यक्त की गई है उसके लिये मैं माननीय सदस्यों का अत्यंत कृतज्ञ हूं। कुछ ऐसी बातें भी कही गई हैं जिनका इस चर्चा से कोई सम्बन्ध नहीं है। पहले मैं उन्हीं का उत्तर देना चाहता हूं।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर ने कहा कि योरोपीय देशों में रेलों की स्थिति ऐसी है कि भारतीय रेलों की उनके साथ तुलना करना अनुचित होगा क्योंकि वे उनके मुकाबिले में कहीं भी नहीं ठहरती हैं। यह कहने के बाद उन्होंने स्वयं वही गलती की तथा भारतीय रेलवे की सड़क परिवहन के साथ तुलना की। मैं उन्हीं के शब्दों में यह कहूंगा कि उन्होंने दो अतुलनीय चीजों की तुलना करने का प्रयत्न किया है।

श्री तंगामणि ने रेलवे मंत्री द्वारा सभा में दिये गये उत्तर से कुछ उद्धृत किया।

मैं श्री हरिश्चन्द्र माथुर का ध्यान रेलवे और सड़क परिवहन के कार्य की दशा की ओर आकर्षित करूंगा। यहां भी मैं यह कहूंगा कि यह तुलना दो अतुलनीय चीजों के बीच है। यह विशाल संगठन अपनी आर्थिक कार्यों संबंधी गवेषणा में संभवतः यह भूल जाता है कि सड़क परिवहन से आय केवल दिल्ली, कलकत्ता और बम्बई जैसे बड़े नगरों में होती है जहां रेलें कार्य

नहीं करती हैं। परन्तु ये कुछ ऐसे स्पष्ट तथ्य हैं जिनके लिए किसी प्रकार की आर्थिक कुशलता आवश्यक नहीं है और एक सामान्य ज्ञान वाला व्यक्ति भी यह स्वीकार करेगा कि यह तुलना अतुलनीय चीजों के बीच है।

श्री हरिश्चन्द्र माथुर : उस संगठन में इस सामान्य ज्ञान की ही कमी थी।

श्री ज्ञानजीवन राव : हो सकता है क्योंकि यह आवश्यक नहीं है कि जिसे हम अर्थशास्त्री कहते हैं उसमें सामान्य ज्ञान अनिवार्यतः हो।

ये स्पष्ट तथ्य है जिनके लिए व्यौरे तथा आंकड़ों में नहीं झांकना होगा। जब दो अतुलनीय चीजों की तुलना की जाती है तो इस प्रकार की भ्रान्तियां उत्पन्न होना अनिवार्य है। उदाहरण के लिए रेलवे कर्मचारियों और प्राइवेट सड़क परिवहन के कर्मचारियों की कार्यदशा में अन्तर है। यह ऐसी बात है जिसके संबंध में अत्यन्त सूक्ष्म अनुसन्धान की आवश्यकता है। मैं हमेशा यह कहता आया हूँ कि मैं उन आदमियों में से हूँ जो यह नहीं मानते कि रेलों और सड़क परिवहन के बीच किसी वास्तविक प्रतियोगिता की आशंका है। वे बड़ी सफलतापूर्वक एक दूसरे के अनुपूरक के रूप में काम कर सकते हैं। मैं ने यह कभी भी महसूस नहीं किया है कि उन दोनों में घातक प्रतियोगिता के लिए कोई गुंजाइश है। इन दोनों के बीच कोई भी तुलना दो अतुलनीय चीजों के बीच तुलना है। इसलिए मैं इस प्रतिवेदन को उतना ही महत्व देता हूँ जितना कि वांछनीय है, उससे अधिक कुछ नहीं।

यह समस्त प्रश्न एक सुविख्यात व्यक्ति को निर्दिष्ट किया गया है। संभवतः सभा को यह ज्ञात है कि रेलों और सड़क परिवहन के बीच समन्वय का प्रश्न श्री के० सी० नियोगी को निर्दिष्ट किया गया है जो एक उच्च सत्ता समिति के प्रधान हैं जो इस प्रश्न के प्रत्येक पहलू की जांच कर रही है। मैं पुनः यह निवेदन करूंगा कि इस देश में दोनों के विकास के लिए गुंजाइश है।

कुछ बातें अभिसमय समिति की सिफारिशों के संबंध में उठाई गई हैं। उनमें से कुछ गलतफहमी के कारण उत्पन्न हुई हैं तथा न्याय्य नहीं कही जा सकती हैं। संभवतः माननीय सदस्यों ने सभा के पुस्तकालय में उपलब्ध सामग्री अथवा रेलवे द्वारा समिति को दी गई सामग्री को पढ़ने का कष्ट नहीं किया है। श्री नौशीर भरूचा जब भी किसी विषय पर बोलते हैं तो बड़ी ठोस जानकारी के आधार पर बोलते हैं। परन्तु इस बार ऐसी ठोस जानकारी का अभाव रहा है। संभवतः उन्हें सभा के पुस्तकालय में उपलब्ध सामग्री को पढ़ने का अवकाश नहीं मिला।

उन्होंने रेलवे की खातापूजी के संबंध में बहुत सी बातें कहीं। १९४६ की अभिसमय समिति ने—मैं समझता हूँ कि उन्होंने उसका प्रतिवेदन देखा होगा—जिसकी सिफारिश पर लाभांश का खातापूजी के प्रतिशत पर भुगतान करने का सिद्धान्त प्रथम बार स्वीकार किया गया था, खातापूजी के संबंध में विस्तारपूर्वक विचार किया था। इसके संबंध में भारतीय रेलों के वार्षिक संवर्ग लेखों, जो विनियोग लेखों के साथ संसद् को पेश किए जाते हैं, में भी विस्तृत सूचना दी जाती है। यदि श्री नौशीर भरूचा इन दो संलेखों को देखेंगे तो उन्हें ज्ञात होगा उन्होंने यहां जो कुछ कहा वह सर्वथा न्याय्य नहीं है।

[श्री जगजीवन राम]

श्री नायर, श्री भरूचा द्वारा उठाए गए एक प्रश्न का स्पष्टीकरण कर चुके हैं कि अधिपूजीयन का तत्व भली प्रकार निश्चित किया जा चुका है। इस प्रश्न पर समिति को उपलब्ध की गई विस्तृत सूचना में यह संकेत किया गया था कि इस मामले की नियंत्रक महालेखापरीक्षक तथा वित्त मंत्रालय के साथ परामर्श से किस प्रकार जांच की गई थी।

श्री भरूचा तथा कुछ अन्य माननीय सदस्यों ने संकेत किया कि यदि रेलवे के प्रयोजनों के लिए विश्व बैंक से प्राप्त ऋणों पर लिए जाने वाले ब्याज की ऊंची दर के लिए उपबन्ध किया जाय तो औसत ज्यादातर ३.८ प्रतिशत से अधिक होगी। वास्तव में ऐसे ऋण कुल पूंजी लागत का बहुत छोटा सा भाग है और यदि उनके संबंध में उच्च ब्याजदर के लिए उपबन्ध भी किया जाय तो इस समय की औसत दर केवल ३.७ प्रतिशत आएगी और चूंकी समिति द्वारा सिफारिश की गई दर ४.२५ प्रतिशत है इसलिए ब्याज से अधिक अंशदान किया जा सकेगा।

केवल यह अंशदान ही देश के सामान्य कल्याण में योग नहीं देता है वरन् रेलों द्वारा कुछ अन्य अप्रत्यक्ष अंशदान भी किये, जाते हैं जिनकी मात्रा काफी है। कुछ माननीय सदस्यों ने उनमें से कुछ का सभा में अप्रत्यक्ष रूप से निर्देश किया है।

यहां मैं एक चीज स्पष्ट कर देना चाहता हूं। सामान्य वित्त और रेलवे वित्त एक दूसरे के विरोधी नहीं हैं वरन् मैं उन्हें एक दूसरे का पूरक समझता हूं। सामान्य वित्त रेलवे वित्त की पूर्णता की उपेक्षा नहीं कर सकता और रेलवे वित्त सामान्य वित्त के हितों की उपेक्षा नहीं कर सकता। इसलिए दोनों को इस प्रकार चलना चाहिए कि दोनों के हितों की समुचित रक्षा हो सके। जैसा कि मैं पहले कह चुका हूं वे परस्पर विरोधी नहीं हैं। इस दृष्टि से यह सर्वथा उचित है कि रेलवे समस्त समाज के सामान्य कल्याण के लिए सामान्य आय में कुछ योग दे।

इस संबंध में दूसरी चीज जो उठाई गई वह यह थी कि रेलवे विशुद्ध वाणिज्यिक उपक्रम है अथवा जनोपयोगी सेवा? जैसा कि मैंने अपने प्रारंभिक भाषण में कहा था मैं रेलवे को सदा वाणिज्यिक एवं जनोपयोगी सेवा मानता आया हूं। वह न तो विशुद्ध वाणिज्यिक उपक्रम है और न विशुद्ध जनोपयोगी सेवा ही। उसमें दोनों का ही कुछ अंश है इसलिए उसे वाणिज्यिक एवं जनोपयोगी सेवा समझा जाना चाहिए।

चूंकि हमारा उद्देश्य देश में समाजवादी अर्थ-व्यवस्था की स्थापना करना है इसलिए सरकार द्वारा अधिकाधिक उपक्रम प्रारंभ किए जायेंगे और अन्ततः सरकार को देश के विकास और समाज के कल्याण के लिए इन राष्ट्रीयकृत उपक्रमों की आय पर निर्भर करना होगा। यदि देश की इन दो आवश्यकताओं को पूरा किया जाना है तो राष्ट्रीयकृत उपक्रमों को देश के विकास और समाज के लिए आवश्यक सामाजिक सेवा के लिए अंशदान करना होगा। इस संबंध में रेलवे को एक प्रमुख राष्ट्रीयकृत उपक्रम के रूप में मिसाल कायम करनी होगी।

इसलिए जब सामान्य आय के लाभांशों का प्रश्न आया था और कुछ मित्रों ने यह कहा कि वह ४ प्रतिशत होना चाहिए और कुछ ने कहा कि ४ प्रतिशत से कम होना चाहिए तो मैंने उसे ४.२५ प्रतिशत स्वीकार किया था। मेरा निवेदन है कि यदि हम देश में समाजवादी अर्थ-व्यवस्था को प्रोत्साहन देना चाहते हैं तो हमें अपने वित्त पर ही अधिकाधिक निर्भर करना होगा और इन राष्ट्रीयकृत उपक्रमों को विकास कार्यों तथा अनुत्पादक कार्यों दोनों के लिए अंशदान करना होगा। इसलिए रेलवे को यह अंशदान करना ही होगा। कुछ अप्रत्यक्ष अंशदान भी है—जिनके ब्यारे में

संकल्प

मैं नहीं जाना चाहता हूँ—क्योंकि रेलवे को एक जनोपयोगी सेवा के रूप में और केवल विशुद्ध वाणिज्यिक उपक्रम के रूप में नहीं, समाज की सेवा करने के लिए कुछ दायित्व निभाने होंगे। हम रियायती दरों, रियायती भाड़ों आदि के रूप में वैसा कर रहे हैं। यहां भी सड़क परिवहन और रेलवे के बीच तुलना दो अतुलनीय चीजों के बीच तुलना है।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : अब तो सड़क परिवहन का भी काफी भागों में राष्ट्रीयकरण हो चुका है।

†श्री जगजीवन राम : माननीय सदस्य यह भूल जाते हैं कि वह राष्ट्रीयकरण केवल यात्री परिवहन का हुआ है। माल परिवहन का राष्ट्रीयकरण अभी केवल हिमाचल प्रदेश और काश्मीर में हुआ है और जिस दिन समस्त माल परिवहन का राष्ट्रीयकरण हो जाएगा मैं समझता हूँ कि वे समस्त तर्क खत्म हो जायेंगे जो यहां रखे गए हैं।

†श्री हरिश्चन्द्र माथुर : उत्तर प्रदेश में तो सड़क परिवहन के राष्ट्रीयकरण से अच्छा लाभ हो रहा है।

†श्री जगजीवन राम : बम्बई में उसे खत्म कर दिया गया है।

फिर यह प्रश्न उठाया गया कि अवक्षयण रक्षित निधि में किस आधार पर आवंटन किया जाता है। मैं संक्षेप में यह बताऊंगा कि समिति ने तीसरी योजना अवधि में अवक्षयण रक्षित निधि में औसतन ७० करोड़ रुपए के वार्षिक अंशदान की सिफारिश किस आधार पर की है। पूंजी आस्तियों पर व्यय के विस्तृत आंकड़े पूर्णतः उपलब्ध हैं और समिति ने देखा कि ७० करोड़ रुपये का वार्षिक औसत उपबन्ध औसत खाता पूंजी का ३.८ प्रतिशत होगा। इंजनों और माल डिब्बों का कार्यकाल लगभग ४० वर्ष माना जाता है और यात्री डिब्बों का ३० वर्ष जबकि लाइन, इमारतों और पुलों का जीवन इस से कहीं अधिक लम्बा होता है। यह ३.८ प्रतिशत का उपबन्ध केवल औसतन ४० वर्ष के जीवन के आधार पर प्रतिस्थापन के लिये ही पर्याप्त नहीं है वरन् उस में प्रतिस्थापनों के बढ़े हुए मूल्यों की पूर्ति करने की गुंजाइश भी है। समिति को दी गई सूचना में १९६१-६६ की अवधि में किये जाने वाले प्रतिस्थापनों का संकेत किया गया था। १९३९-४० के बाद के वर्षों में रेलवे अवक्षयण निधि प्रतिस्थापनों की समस्त मांगों को पूरी करती आई है और १९३९-४० के अन्त में बकाया राशि ३१ करोड़ रुपये थी जबकि १९६०-६१ के अन्त में २१ करोड़ रुपये रहने का अनुमान है। दूसरे शब्दों में निधि ने युद्ध के तथा उसके बाद के वर्षों के आस्थगित प्रतिस्थापनों के दायित्वों को पूरा किया गया है और बढ़े हुए मूल्य की भी पूर्ति की है। इन वर्षों की स्थिति से ज्ञात होगा कि यह अंशदान किसी मनमाने आधार पर नहीं रहा है। यह भी मानना पड़ेगा कि यह समस्या रेलवे के सम्बन्ध में इतनी साधारण नहीं है जैसी कि श्री भरूचा समझ रहे हैं क्योंकि उस के अनेक दायित्व हैं। मैं समझता हूँ कि श्री भरूचा ने अवक्षयण निधि में वार्षिक विनियोग को समिति की सिफारिश से २० करोड़ रुपये बढ़ा देने का सुझाव भली प्रकार सोच समझ कर नहीं दिया है। इस से सामान्य आय को लाभांश के भुगतान का क्षेत्र सीमित हो जायगा जिस के संबंध में श्री भरूचा ने स्वयं यह कहा है कि वह समिति की सिफारिश से ४.२५ प्रतिशत अधिक होना चाहिये। मैं समझता हूँ कि श्री भरूचा उस समय भी गंभीर नहीं थे जब उन्होंने ने यात्री डिब्बों की कमियों का निर्देश किया था। कुछ कमियां अवश्य हैं और उन को दूर करने के प्रयत्न किये जा रहे हैं। परन्तु रेलवे के सामने जो समस्याएँ हैं वे श्री भरूचा को भी ज्ञात हैं। नये डिब्बों से भी सामान की चोरी

[श्री जगजीवन राम]

की समस्या जैसाकि बम्बई के निकट बिजली की रेलगाड़ी में होत है। मेरा मतलब यह नहीं है कि यह समस्या केवल बम्बई तक सीमित है, परन्तु यह एक बहुत बड़ी समस्या है जिस का सामना करने के लिये रेलवे को प्रत्येक व्यक्ति के सहयोग की आवश्यकता है।

मैं यह नहीं मानता कि कुछ यात्री डिब्बे पुराने हैं। मैं सभा से कोई बात छिपाना नहीं चाहता। प्रथम प्रावस्था में हमारा कार्यक्रम प्रथम व द्वितीय श्रेणियों के डिब्बों के बजाय तीसरी श्रेणी के डिब्बों की प्रतिस्थापना पर अधिक जोर देने का था। आगामी वर्ष में हम प्रथम श्रेणी के डिब्बों का भी निर्माण करेंगे और तब हम उन की प्रतिस्थापना कर सकेंगे। परन्तु वह अवक्षयण रक्षित निधि में पैसे की कमी के कारण नहीं था। वह सरकार की नीति के कारण था और मैं समझता हूँ कि उस नीति का स्वयं सभा द्वारा स्वागत किया गया था।

सभा का यह सोचना ठीक है कि यात्री सुविधाओं के लिये ३ करोड़ रुपये का आवंटन पर्याप्त नहीं है। जैसाकि समिति की सिफारिश से स्पष्ट है, यह राशि न्यूनतम है और जैसाकि मैं ने यह संकल्प प्रस्तुत करते हुए बताया था इस राशि को बढ़ाने का प्रत्येक प्रयत्न किया जायेगा ताकि न्यूनतम आवश्यकताओं और मूलभूत सुविधाओं की व्यवस्था की जा सके। जैसाकि सभा को ज्ञात है, हम ने स्टेशनों और रेलगाड़ियों में न्यूनतम सुविधाओं की व्यवस्था करने में काफी अच्छी प्रगति की है। हम इस के लिये हमेशा प्रयत्नशील रहते हैं।

कुछ माननीय सदस्यों ने नियंत्रक महालेखापरीक्षक के इस सुझाव का विशेष रूप से निर्देश किया कि विकास निधि के विस्तार क्षेत्र में परिवर्तन किया जाना चाहिये ताकि निधि से उतना ही खर्च किया जा सके जितना कि वास्तव में रेलवे अतिरेक के रूप में उपलब्ध हो। समिति ने इस प्रश्न पर विचार किया था और यह विचार व्यक्त किया था कि उस के परिणामस्वरूप या तो आवश्यक कार्यों को स्थगित करना होगा या ऐसे कार्यों का व्यय पूंजी खाते में से करना होगा और सभा यह स्वीकार करेगी कि इन में से कोई भी बात वांछनीय नहीं है। रेलवे बोर्ड अधिकारियों की नियंत्रक महालेखापरीक्षक के साथ हुई चर्चा की एक प्रति समस्त-सम्बन्धित सूचना सहित समिति को दी गई थी। संभवतः श्री नायर ने कहा था कि नियंत्रक महालेखापरीक्षक की जो भी सिफारिश रही हो वह अभिसमय समिति को उपलब्ध नहीं की गई थी। संभवतः उन्हें वह ज्ञापन पढ़ने का अवकाश नहीं मिल सका जो सभा के सदस्यों के लिये संसद् पुस्तकालय में उपलब्ध किया गया था।

फिर कुछ माननीय सदस्यों ने कुछ अपरितोषद लाइनों के संबंध में लाभांश के आस्थगित भुगतान का निर्देश किया। न तो अभिसमय समिति का यह मन्तव्य है और न रेलवे का ही कि ये आस्थगित भुगतान सामान्य वित्त को भुगतान नहीं किये जायेंगे। जब इन लाइनों में कमाई शुरू हो जायगी और संबंधित वर्ष के लाभांश के अतिरिक्त लाभ होने लगेगा आस्थगित लाभांश की बकाया राशि का भुगतान सामान्य वित्त को कर दिया जायेगा।

श्री माधुर ने रेलों की कार्यकुशलता और सुचारु कार्यकरण का प्रश्न उठाया। मैं ने यह कभी भी दावा नहीं किया कि हम अधिकतम कार्यकुशलता प्राप्त कर चुके हैं और संभवतः वैसा दावा कभी कलंगा भी नहीं क्योंकि किसी भी गतिशील संगठन में इस प्रकार की संतुष्टि लाभकारी नहीं होगी। इसलिये हम रेलवे की कार्यकुशलता बढ़ाने के लिये हमेशा प्रयत्नशील रहते हैं ताकि वे सही लाइन पर चल सकें। विदेशों के जो लोग हमारे यहां भ्रमण हेतु नहीं वरन् रेलों के कार्यकरण का अध्ययन करने आये हैं उन्होंने ने भी हमारे रेलवे कर्मचारियों के कार्य की प्रशंसा की है।

† श्री हरिश्चन्द्र साथुर : मैं ने इस सम्बन्ध में कुछ सिफारिशों का निर्देश किया था जिन में खर्च तो बहुत होगा परन्तु वास्तविक लाभ उतना नहीं होगा। मैं चाहता हूँ कि उन सिफारिशों की जांच की जाय और व्यय कम किया जाय।

† श्री जगजीवन राम : जब कोई उच्च सत्ता समिति कोई सिफारिशें करती है तो मैं एक व्यवहारिक व्यक्ति होने के नाते यह विचार करता हूँ कि क्या उन सिफारिशों को कार्यान्वित करना संभव होगा। एक बार कर्मचारियों को जो रियायतें दे दी जाती हैं फिर उन को वापस लेना बहुत कठिन होता है।

† श्री हरिश्चन्द्र साथुर : छोटे-छोटे स्टेशनों पर मुश्किल से घंटे भर का काम होता है फिर भी सारे कर्मचारी रखे जायें। राज्याध्यक्ष समिति ने यह सिफारिश की है।

† श्री जगजीवन राम : हमें अब कार्य के सम्बन्ध में राष्ट्रीय भावना में ग्रामूल परिवर्तन करना होगा। दूसरे देशों में एक ही व्यक्ति स्टेशन मास्टर, प्वाइंटमैन, वाटरमैन और कुली का भी काम कर सकता है। परन्तु हमारे देश में ऐसी स्थिति आने में अभी कुछ समय लगेगा।

† श्री हरिश्चन्द्र साथुर : मैं इस से बहुत कम काम चाहता हूँ।

† श्री जगजीवन राम : ऐसी कोई बात नहीं है कि यह काम कठिन या सरल है बल्कि इस के मार्ग में सामाजिक प्रतिष्ठा की भावना का भी सवाल है। कई एक छोटे स्टेशनों पर केवल एक ही व्यक्ति है। वही स्टेशन का सारा प्रबन्ध करता है। वही टिकट बेचता है और वही गाड़ी आने से पहले प्वाइंट भी ठीक करता है। यदि कोई यात्री पानी मांगता है तो वह पानी भी देता है। वही घंटी बजाता है और अपना कमरा भी साफ करता है। किसी स्टेशन को शुरू करने के लिये कम से कम एक स्टेशन मास्टर तथा एक भंगी की आवश्यकता होती है। पर इस बात के लिये हम न्यायमूर्ति राज्याध्यक्ष को दोष नहीं दे सकते। हमें अपनी सामाजिक व्यवस्था को दोष देना चाहिये। इसलिये मेरा कहना है कि यदि हम कोई समिति नियुक्त करते हैं और वह समिति राज्याध्यक्ष समिति की सिफारिशों में रूपभेद करने की सिफारिश करती है, तो क्या हम उस सिफारिश को कार्यान्वित कर सकेंगे? एक व्यवहारिक व्यक्ति के रूप में मैं सोचता हूँ कि यदि संभाव्य सिफारिशों के संबंध में हमें कुछ पता लग जाये और मैं उन्हें कार्यान्वित न कर सकूँ तो यही अच्छा है कि ऐसी कोई समिति नियुक्त न की जाये।

मैं ने बताया कि हम एक समाजवादी समाज की रचना कर रहे हैं। जो कर्मचारी व श्रमिक हैं, वे भी उस स्थिति की आशा लगाये बैठे हैं, जब उन के रहन-सहन का स्तर ऊंचा हो जायेगा, उन के काम की शर्तें अच्छी हो जायेंगी और पदाधिकारियों तथा कर्मचारियों का भेदभाव—कार्य की स्थिति तथा अन्य सुविधाओं के सम्बन्ध में—धीरे-धीरे समाप्त हो जायेगा। न्यायमूर्ति राज्याध्यक्ष की कुछ सिफारिशों, जिन को लागू कर दिया गया है, स्वागत करने योग्य हैं और मैं अन्तिम व्यक्ति होऊंगा, जो उस में कोई रूपभेद करूंगा—चाहे इस से रेलवे को कुछ खर्च ही करना पड़े।

मैं बता चुका हूँ कि गैर-सरकारी सड़क परिवहन तथा रेलवे में एक मौलिक अन्तर है। रेलवे को एक राष्ट्रीय उपक्रम के रूप में कार्य करना है, एक जनोपयोगी सेवा के रूप में काम करना है और एक वाणिज्यिक उपक्रम के रूप में काम करते हुए हमें इस बात का प्रयत्न करना है कि हम एक

[श्री जगजीवन राम]

आदर्श प्रस्तुत करें कि एक मालिक अपने कर्मचारियों के साथ कैसा व्यवहार करता है—एक राष्ट्रीय उपक्रम के कर्मचारी उस के साझेदार होते हैं। अतः मैं महसूस करता हूँ कि ऐसी कोई समिति नियुक्त करने की कोई आवश्यकता नहीं है।

श्री ब्रजराज सिंह ने पूर्वी स्टेशनों पर कोयले की चोरी के सम्बन्ध में कुछ कहा। मैं इस बात से इनकार नहीं कर सकता कि रेलवे में कोयले की चोरी कतई नहीं होती। कुछ दिनों पहले श्री ब्रजराज सिंह ने इस बारे में मुझे बताया था। मैं इस बात का स्वागत करता हूँ कि उन्होंने कुछ उपाय बताये, जिन के द्वारा कोयले की चोरी का पता लगाया जा सकता है और चोरी करने वालों को दण्ड दिया जा सकता है। उसी आधार पर मैं कुछ कार्यवाही करने जा रहा हूँ। मैं माननीय सदस्यों का आभारी होऊंगा, यदि वे ऐसी बातें मेरी जानकारी में लायेंगे। जैसाकि मैं ने कहा कि मैं इस बात से इनकार नहीं करता कि रेलवे में कोयले की चोरी कुछ मात्रा में होती है। कोयले का परिवहन जिस प्रकार होता है, उस में उस की चोरी की गुंजाइश रहती है। अन्य वस्तुओं की भी चोरी होती है। जब हमें इस का पता लगता है तो हम पूर्वोपाय करने का प्रयत्न करते हैं और जब ऐसी चूकों के लिये जिम्मेदार लोगों का पता लगता है तो हम उन्हें अधिकतम दण्ड देते हैं चाहे वे प्रथम श्रेणी के अधिकारी हों अथवा तीसरी श्रेणी के कर्मचारी। यदि श्री ब्रजराज सिंह इसके अतिरिक्त अन्य मामले हमारी जानकारी में लायेंगे तो मैं बड़ा आभारी होऊंगा ताकि रेलवे बोर्ड ऐसे मामलों में कार्यवाही कर सके।

मुझे अधिक कुछ नहीं कहना है। हमें आशा करनी चाहिये कि रेलवे वित्त की स्थिति ठीक बनी रहेगी और रेलें राष्ट्र की सेवा करने के साथ-साथ अपना विकास कार्यक्रम भी जारी रखेंगी। रेलवे के सम्बन्ध में जो प्रशंसात्मक शब्द कहे गये हैं उन के लिये मैं सभा का अत्यन्त आभारी हूँ।

सभापति महोदय : अब मैं श्री नौशीर भरूचा के स्थानापन्न प्रस्ताव पर मतदान लूंगा।

सभापति महोदय द्वारा स्थानापन्न प्रस्ताव मतदान के लिये रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि यह सभा रेलवे उपक्रम द्वारा इस समय सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर और रेलवे वित्त बिनाम सामान्य वित्त साम्बन्धी अन्य आनुषंगिक विषयों का पुनरीक्षण करने के लिये नियुक्त की गई समिति के प्रतिवेदन में, जो ३० नवम्बर, १९६० को संसद् में उपस्थापित किया गया था, की गई सिफारिशों का अनुमोदन करती है।”

संकल्प स्वीकृत हुआ।

अनुदानों की अनुपूरक मांगें (सामान्य), १९६०-६१

†सभापति महोदय : हम अब अनुदानों की अनुपूरक मांगों को लेंगे ।

वर्ष १९६०-६१ के लिये अनुदानों की निम्न अनुपूरक मांगें (सामान्य) प्रस्तुत की गईं :

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
		रूपये
१०६	वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय का पूंजी व्यय	१५,००,०००
१२५	सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय का अन्य जी व्यय	८,२७,८७,०००
१२६	इस्पात, खान और ईंधन मंत्रालय का पूंजी व्यय .	६,५०,००,०००
१३४	परिवहन तथा संचार मंत्रालय का अन्य पूंजी व्यय	२,६८,८०,०००

अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर निम्न कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये :—

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
१	२	३	४	५
				रूपये
१०६	१	श्री नौशीर भरूचा	भारत में फोटो फिल्म बनाने से सम्बन्धित करार की सारांश देने में असफलता ।	१००
१२५	२	श्री नौशीर भरूचा	प्रतिस्थापन कार्यों के लिए पाकि-स्तान को ६२,०६०,००० पाँड का भुगतान ।	१००
१२६	३	श्री नौशीर भरूचा	व्यय की अविलम्बनीयता बताने में असफलता ।	१००
१२६	४	श्री नौशीर भरूचा	अपेक्षित रकम का व्यौरा देने में असफलता ।	१००
१३४	५	श्री नौशीर भरूचा	गैर-सरकारी उपक्रमों पर प्रभुत्व प्राप्त करने के उद्देश्य से गैर-सरकारी संस्थाओं में हिस्से प्राप्त करने की नीति ।	१००

१	२	३	४	५
				पये
१३४	६	श्री नौशीर भरूचा	मुगल लाइन लिमिटेड में प्राप्त हिस्सों का मूल्य न बताना।	१००
१३४	७	श्री नौशीर भरूचा	व्यय की अविलम्बनीयता को सिद्ध करने में असफलता।	१००
१०६	८	श्री तंगामणि	कच्चे फिल्म के निर्माणार्थ हिन्दुस्तान फोटो फिल्म कम्पनी की स्थापना में विलम्ब।	१००
१०६	९	श्री तंगामणि	फ्रांसीसी फर्म के साथ हुए करार के अनुसार साढ़े छः करोड़ रुपये की परियोजना को कार्यान्वित करने में देरी।	१००
१०६	१०	श्री तंगामणि	शीघ्र ही जमीन प्राप्त करने तथा ऊटी में फिल्म कारखाना स्थापित करने की आवश्यकता।	१००
१३४	१२	श्री तंगामणि	इटली की फर्म के साथ हुए करार के अनुसार गिंडी में टेलीप्रिन्टर कारखाना स्थापित करने की आवश्यकता।	१००
१३४	१३	श्री तंगामणि	टेलीप्रिन्टर कारखाना स्थापित करने के लिए हिन्दुस्तान टेलीप्रिन्टर्स लिमिटेड के हिस्से खरीदने के लिए अपर्याप्त व्यवस्था।	१००
१३४	१४	श्री तंगामणि	टेलीप्रिन्टर कारखाना स्थापित करने के लिए आवश्यक निर्माण कार्य का परिमाण बताने में असफलता।	१००
१०६	१५	श्री स० मो० वनर्जी	कच्ची फिल्मों के लिए शीघ्र कारखाना स्थापित करने की आवश्यकता।	१००
१२९	१६	श्री स० मो० वनर्जी	'ड्रिलिंग' मशीनों के शीघ्र खरीदने की आवश्यकता।	१००
१३४	२१	श्री वारियर	मुगल लाइन में हज करने वालों को ज्यादा सुविधाएं देने की जरूरत।	१००
१२९	१७	श्री त० ब० विठ्ठल राव	खम्भात क्षेत्र में कुएं खोदने में देरी।	१००

१	२	३	४	५
१२६	१८	श्री त० ब० विठ्ठल राव	कुएं खोदने की मशीनें मंगाने में देरी ।	१००
१२६	१९	श्री त० ब० विठ्ठल राव	खम्भात में तेल साफ करने का कारखाना स्थापित करने की आवश्यकता ।	१००
१२६	२०	श्री त० ब० विठ्ठल राव	खम्भात की खाड़ी का जलमापीय सर्वेक्षण कराने का संगठन ।	१००

†सभापति महोदय : यह कटौती प्रस्ताव व मांगें सभा के सामने हैं ।

†श्री स० मो० ब्रजर्जी (कानपुर) : मैं मांग संख्या ८४ तथा १०६ के बारे में विचार प्रकट करना चाहूंगा । मांग संख्या ८४ उन न्यायालयों के आदेशों की पूर्ति के लिए है जिन में सरकार को अदायगियां करनी हैं । एक डाकखाने का क्लर्क जिसे गबन के जुर्म में पदच्युत किया गया था न्यायालय की शरण गया और खर्च समेत डिग्री ले गया ।

हाल की हड़ताल में सरकार ने कर्मचारियों के विरुद्ध जो कुछ किया तत्सम्बन्धी सारे मामलों को न्यायालय से वापस ले लिया गया है ।

[श्री जगन्नाथ राव पीठासीन हुए]

यदि सरकार उन मामलों का निर्णय न करेगी तो उन्हें न्यायालय की शरण लेनी होगी ।

मैं ऐसे ही दो मामले आपके सामने रखता हूं । हड़ताल बन्द होने के बाद डाक विभाग के एक ड्राइवर श्री गजानन रावत को मुअ्तिल किया गया परन्तु ४^१ महीने बाद उसे हाजिर कर लिया गया और बकाया रकम देनी पड़ी ।

इसी तरह जालंधर के श्री रणजीत सिंह को गिरफ्तार किया गया परन्तु दंडाधिकारी ने उसे मुक्त कर दिया । उसके बाद डाक विभाग ने उस पर दोषारोप किया और आचरण नियमों के अन्तर्गत उसके विरुद्ध कार्यवाही की । जो आरोप उन पर लगे हैं वह कहीं भी टिक नहीं सकते । इस कारण ऐसे मामलों में सरकार को सावधानी से सहानुभूतिपूर्ण कार्यवाही करनी चाहिए । यदि विभाग न्याय नहीं करेगा तो उन्हें न्यायालय में जाना होगा जिससे सरकार को भी व्यर्थ का व्यय करना होगा । अतः ऐसे मामलों में न्याय विभाग में ही होना चाहिए ।

अब मैं मांग संख्या १०६ पर कुछ कहूंगा । आप जानते हैं कि उटकमंड में कच्चे फिल्म का कारखाना लगने जा रहा है । इसके लिए एक फ्रांसीसी फर्म के साथ साझेदारी की गयी है । परन्तु मुझे सूचना मिली है कि इस फर्म के पास कोई पंजी नहीं है और फ्रांस में पिछले वर्षों में उसने कुछ नहीं किया । इस तरह से यह फर्म अपना रही माल भारत भेज कर लाभोपार्जन करना चाहती है । इस चीज को सावधानी से देख लिया जाय ।

मैं परिवहन मंत्री से भी प्रार्थना करूंगा कि वे विभागीय स्तर पर ही अपने कर्मचारियों को न्याय प्रदान करें ।

†मूल अंग्रेजी में

श्री वारिधर (त्रिचूर) मैं मांग संख्या १३४ पर अपना कटौती प्रस्ताव संख्या २१ प्रस्तुत करता हूँ।

जहां तक मांग संख्या १२९ का प्रश्न है उसके बारे में मैं प्रार्थना करता हूँ कि भू-छेदन मशीनों पर हमारा भविष्य निर्भर है। यदि यंत्र शीघ्र न आये तो खम्बायत में तेल निकालने के काम में देरी हो जायगी। इस कारण सरकार को शीघ्रता से काम करना चाहिए।

इसके बाद तेल साफ करने वाले कारखानों का प्रश्न है। उस काम में भी हमें ढील नहीं करनी चाहिए। पहले तो इस बात का बड़ा शोर था कि दक्षिण भारत में भी एक तेल साफ करने का कारखाना लगाया जायगा परन्तु अब इसका नाम भी नहीं सुनते। यदि दक्षिण में एक कारखाना लगा दिया जाय तो वहां की काफी समस्याएँ हल हो जायं।

मांग संख्या १३४ के बारे में मैं यह प्रार्थना करना चाहता हूँ कि अब जब कि सरकार ने मुगल लाइन को खरीद लिया है उसे हज्र करने वालों को कुछ रियायतें देनी चाहिए। मलावारी मुसलमान बेचारे बेपढ़े होने के कारण ठगे जाते हैं। उनको विशेष रियायत मिलनी चाहिए। जहां तक फिल्म बनाने के कारखाने की स्थापना का सम्बन्ध है उसमें भी सरकार को शीघ्रता करनी चाहिए क्योंकि आजकल फिल्मों के क्षेत्र में भारी चोर-बाजारी हो रही है।

जहां तक मांग संख्या ७२ का सम्बन्ध है उसके बारे में मैं प्रार्थना करता हूँ कि सरकार को कर्मचारियों के विरुद्ध न्यायपूर्ण कार्यवाही करनी चाहिए ताकि मुकदमेबाजी से छुटकारा मिले। ज्यादा मुकदमेबाजी ही खर्च का कारण है। हर मामले में पहले ही सोच समझ कर काम किया जाना चाहिए।

श्री त० ब० विठ्ठल राव (खम्मम) : मैं कटौती प्रस्ताव संख्या १७, १८, १९ तथा २० प्रस्तुत करता हूँ।

पिछले बजट में तेल आयोग को ८ ५ करोड़ रुपया दिया गया था। अब फिर इतना रुपया मांगा जा रहा है। कम से कम इसकी उचित व्याख्या तो होनी चाहिए थी।

मैं ने कटौती प्रस्ताव संख्या २० खम्बायत की खलीज में जलमापीय सर्वेक्षण से सम्बद्ध संगठन के बारे में किया है। इसके लिए टेक्निकल आदमी कहां से आयेंगे। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह काम विदेशियों को सौंपा जायगा।

श्री रिवहन तथा संवार मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री राज बहादुर) : स्पष्टीकरण के लिए बताना चाहता हूँ हमने पहले एक काम भारतीय नौसेना के सुपुर्द किया था। यह काम उनका है भी क्योंकि उन्हें ही जलीय चार्ट इत्यादि बनाने होते हैं। इस कारण उन्हें ही काम करते रहने देना होगा।

श्री त० ब० विठ्ठल राव : तो यह मांग प्रतिरक्षा मंत्री को करनी चाहिए। वैसे यह सर्वेक्षण अत्यावश्यक है।

श्री भापति महोदय : माननीय सदस्य अपना भाषण कल जारी रखें।

कृषिजन्म पदार्थों के न्यूनतम मूल्य*

†सभापति महोदय : अब कृषि-जन्य पदार्थों के न्यूनतम मूल्यों के बारे में आधे घंटे की चर्चा होगी । श्री ब्रजराज सिंह ।

†श्री ब्रजराज सिंह (फ़िरोज़ाबाद) : सभापति महोदय, यह आधे घंटे की चर्चा २८ नवम्बर को खाद्य मंत्री द्वारा दिये गये प्रश्न संख्या ५१८ के उत्तरों के सम्बन्ध में है । जो अनुपूरक सवाल उस दिन खाद्य मंत्री महोदय से पूछे गये थे, उन में से एक के सम्बन्ध में श्री एस० के० पाटिल ने यह कहा था, “देश में किसी भी सरकार से अधिक मैं इस बात का इच्छुक हूँ कि किसानों को उनकी उपज का समुचित मूल्य प्राप्त हो ।” इस में और इस से पहले भी खाद्य मंत्री महोदय ने विभिन्न समयों पर ऐसे वक्तव्य दिये हैं जिस से ऐसा लगता है कि वह वास्तव में कृषि-जन्य पदार्थों के मूल्य कुछ इस तरह से बांधना चाहते हैं कि हिन्दुस्तान के खाद्यान्न पैदा करने वालों, किसानों, को उचित मूल्य मिल सकें । १० मार्च को खाद्य मंत्री महोदय ने कांग्रेस पार्लियामेंटरी पार्टी की स्टैंडिंग कमेटी में इस तरह के विचार प्रकट किये थे । २२ मार्च, १९६० को इसी सदन में बजट पर बोलते हुए उन्होंने इसी तरह का इशारा किया था । उस के बाद २३ मार्च को फिर एक प्रश्न के जवाब में भी खाद्य मंत्री महोदय ने यह बात कही कि वह इस तरह की कमेटी बनाना चाहते हैं । उस के बाद फिर २३ अगस्त को इस सदन में प्रश्न संख्या ६५२ के उत्तर में भी उन्होंने यह कहा कि अब वह दो कमेटियां बनाने के पक्ष में हो गये हैं—एक कमेटी तो कृषि-जन्य पदार्थों के लिए एक सलाहकार समिति के रूप में होगी, जो कि सिर्फ़ सरकारी अधिकारियों की होगी और दूसरी कमेटी, जिस को उन्होंने फ़ार्मर्ज़ एडवाइज़री पैनल का नाम दिया था, ऐसे लोगों की होगी, जिस में गैर-सरकारी लोग भी आ सकेंगे, आर्थिक विशेषज्ञ आ सकेंगे और जो दो तीन महीने में मिलेगी, जब कि पहली कमेटी के अधिवेशन लगातार होते रहेंगे और वह कृषि-जन्य पदार्थों के मूल्यों को तय करने के आधार तय करेगी । उस के बाद अब प्रश्न आया, तो उस में एक सीधा सवाल पूछा गया था कि जब इतने दिन हो चुके हैं, तो आखिर इस में देर क्यों की जा रही है । इस के उत्तर में खाद्य मंत्री महोदय ने कहा कि इस देर से किसानों की कोई हानि नहीं होने वाली है । मैं उन के इस वक्तव्य का स्वागत करता हूँ, लेकिन मैं यह पूछना चाहता हूँ कि जब उन्होंने यह विचार प्रकट किया था, तब से एक साल से ऊपर होने को आया है, तो फिर इस विषय में दिक्कत क्या है । जो लोग खाद्य पदार्थ पैदा करते हैं, वे भी खाद्य मंत्री महोदय के इस विचार का स्वागत करते हैं । हमारे मुल्क में और सब चीज़ों के दाम तय होते हैं । टैरिफ़ कमीशन कपड़े, सीमेंट, लोहे और कारखाने की दूसरी पैदावार के दाम तय करता है और यह देखता है कि उत्पादक को कितना मूल्य मिलना चाहिए और उपभोक्ता, कनज्यूमर को किस मूल्य पर चीज़ मिलनी चाहिए । हमेशा इस बात का ख्याल रखा जाता है कि उत्पादक को हानि न पहुंचे । लेकिन यह दुर्भाग्य की बात है कि जिस क्षेत्र में हर साल ३,००० करोड़ रुपये का आदान-प्रदान होता है अर्थात् खाद्यान्न के क्षेत्र में, उस में न तो टैरिफ़ कमीशन जैसी कोई चीज़ है और न ऐसा कोई बोर्ड या कमेटी है, जो यह तय करे कि आखिर किसान जो गल्ला पैदा करता है, या और चीज़ पैदा करता है, उस का उत्पादन मूल्य क्या है । इसी प्रश्न को २८ नवम्बर को उठाया गया था, जिस के उत्तर में खाद्य मंत्री महोदय ने कहा कि हम भी यही करना चाहते हैं, लेकिन अभी वह हो नहीं पाया है ।

मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि बार बार अखबारों में यह चर्चा निकलती है कि खाद्य मंत्री के इस प्रस्ताव का मंत्री-मंडल, या सलाहकार परिषद्, प्लानिंग कमीशन, विरोध करते हैं ।

†मूल अंग्रेजी में *आधे घंटे की चर्चा

[श्री ब्रजराज सिंह]

मुझे इस से कोई मतलब नहीं है कि इस सम्बन्ध में कैबिनेट में या सलाहकार परिषद् में क्या विचार हैं। मैं तो यह जानना चाहता हूँ कि जब वह ऐसा सोचते हैं कि किसान के हित में खाद्यान्न के मूल्य तय होने जरूरी हैं, तब आखिर इस में देर क्यों हो रही है। अब दिसम्बर आ गया है। तीन महीने बाद तीसरी पंचवर्षीय योजना शुरू होगी। यदि इस में इसी तरह से देर होती है, तो इस का नतीजा यह होगा कि किसान इस बात का निश्चय नहीं कर सकेगा कि उसे उत्पादन किस तरह बढ़ाना है।

तीसरी पंचवर्षीय योजना में हम खाद्यान्न का उत्पादन करीब करीब ड्योढ़ा करने को हैं। अगर हमें ऐसा करना है और बाहर से हम जो करोड़ों रुपये का गल्ला हर साल मंगाते हैं, उसे खत्म करना है, तो फिर ऐसी नीति निर्धारित करनी होगी, जिस से जो लोग गल्ला पैदा करते हैं, उन को उचित मूल्य मिल सके।

इस सम्बन्धमें मैं पहले यह कहना चाहता हूँ कि खाद्य मंत्री महोदय एक कमेटी या दो कमेटियां बनाने से पहले यह निश्चित करें कि इस कमेटी या पैनल का यह भी कर्तव्य होगा कि वह यह देखे कि किसान जो पैदावार करते हैं, चाहे गन्ना, चाहे गेहूँ और चावल, उन का उत्पादन मूल्य क्या है, उन का कास्ट-स्ट्रक्चर क्या है। उस को देखने की कोशिश नहीं की गई है। मुझे ताज्जुब है कि एक दिन इसी सदन में वित्त मंत्री, श्री मोरार जी देसाई ने कहा था कि चंकि कास्ट-स्ट्रक्चर का पता लगाना बहुत बड़ी समस्या है, इस लिए उस के बारे में कोई बात नहीं की जा सकती। मुझे खेद है कि इस तरह की बात सरकार की तरफ से कही जाय। मुझे खुशी है कि खाद्य मंत्री महोदय संभवतः इस बात को नहीं मानते हैं। अगर ऐसा है, तो उन्हें इस बारे में कोई निश्चित कदम उठाना चाहिए और वह कदम यह है कि इस तरह की जांच-पड़ताल की जाये, इस तरह का एक सर्वेक्षण, सरवे, किया जाये कि किस कृषि-जन्य पदार्थ का क्या उत्पादन-मूल्य होता है और किसान को उस की कीमत क्या मिलेगी, जिस से वह अपना खर्चा निकाल सके। यह सिद्धांत रूप में तय किया जाना चाहिए। उदाहरणस्वरूप यदि यह पता लगे कि गेहूँ का उत्पादन-मूल्य १४ रुपये मन है, और १६ रुपये मन उसे किसान से खरीदा जाये, तब उस का खर्चा चल सकेगा, तब हम, जिसे कहा जाता है कम से कम कीमत, उस को तय करने का प्रयत्न करें। जब तक यह नहीं देखा जायेगा कि किसी खास चीज का उत्पादन-मूल्य क्या है, तब तक ऐसी कमेटी से कोई लाभ नहीं होगा और मुझे शंका है कि जिस तरह की कमेटी खाद्य मंत्री महोदय बनाना चाहते हैं, वह तो हमेशा इस तरह की बात करेगी, जिस से खाद्य-पदार्थ पैदा करने वाले लोगों के हितों को हानि होगी। जब तक ऐसी कमेटी नहीं बनती, जिस में किसानों के सच्चे प्रतिनिधि हों, तब तक उन को लाभ नहीं हो सकता है।

उन्होंने दो कमेटीज बनाने की बात कही है। मैं यह समझता हूँ कि जो पर्मानेंट कमेटी होगी—एग््रीकल्चरल कामोडिटीज एडवाइजरी कमेटी, यह जरूरी नहीं है कि उस में सिर्फ विभिन्न मंत्रालयों के प्रतिनिधि ही रहें। उस में भी देश के कुछ कृषि विशेषज्ञ या आर्थिक विशेषज्ञ, जिन का कि कृषि से सम्बन्ध हो, स्थायी रूप से रखे जा सकते हैं। वे दिन-प्रति-दिन इस समस्या का अध्ययन कर सकते हैं और सरकार और मुल्क के सामने रिपोर्ट पेश कर सकते हैं कि किस वस्तु का क्या मूल्य हो।

आज सारे हिन्दुस्तान के किसानों का कोई संगठन नहीं है, जब कि मजदूरों के जिन की संख्या ३० लाख से ज्यादा नहीं है—मेरा मतलब संगठित मजदूरों से है—कई

कई संगठन होते हैं और उन के प्रवक्ता होते हैं। यही कारण है कि वे अपनी समस्याओं का समाधान करा पाते हैं और मुझे इस की खुशी है कि वे ऐसा करा पाते हैं। लेकिन इस के साथ साथ इस मुल्क के जो २७ करोड़ लोग खेती पर निर्भर करते हैं, उन का कोई संगठन न हो और उन की तरफ सरकार ध्यान न दे तो मैं समझता हूँ कि देश की जनता का बहुत बड़ा भाग ऐसा रह जाता है जिस के हितों की रक्षा नहीं होती है। इसलिये मेरा निवेदन है कि इस तरह की कमेटी बनाई जाय और अगर इस तरह की कमेटी बनाई जानी है तो मैं चाहूँगा कि इस के बनने की घोषणा ३१ मार्च, १९६१ के पहले निश्चित रूप से हो जानी चाहिये। इस में कोई देर नहीं होनी चाहिये। मुझे इस से मतलब नहीं है कि प्लैनिंग कमिशन क्या विचार रखता है और मंत्रिमंडल के दूसरे सदस्य क्या विचार रखते हैं। निश्चित रूप से तृतीय पंचवर्षीय योजना शुरू होने से पहले इस कमेटी के निर्माण और उसके कर्तव्यों की घोषणा हो जानी चाहिये। साथ ही साथ यह भी तय हो जाना चाहिये कि उस इस तरह के कर्तव्य होंगे जिस में किसानों के हितों की वाकई रक्षा हो सके। दुःख की बात है कि कुछ लोग ऐसा सोचते हैं चाहे वे सरकार में हों या प्लैनिंग कमिशन में हों, कि अगर कोई इस तरह की कमेटी बनाई जाती है तो इस का स्थायी दबाव सरकार पर रहेगा कि किसान की पैदावार की कीमत बढ़ाने से देश में इन्फ्लेशन बढ़ सकता है और चीजों के दाम बढ़ सकते हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि चीजों के दाम का लक्ष्य सिर्फ यह नहीं होना चाहिये कि जो उपभोक्ता है उसे उचित दाम पर चीजें मिलती रहें, बल्कि यह भी होना चाहिये कि जो इस देश में खेती करने वाला है और देश में जो बहुमत में है, उस को उचित दाम मिलें। जब तक यह लक्ष्य सामने नहीं रखा जाता है तब तक मैं समझता हूँ कि न पंचवर्षीय योजनायें सफल हो सकती हैं और न उपभोक्ता का ही हित साधन हो सकता है। इसलिये मैं चाहूँगा कि ३१ मार्च, १९६१ से पहले निश्चित रूप से यह घोषणा की जाय ताकि तृतीय पंच वर्षीय योजना के लिये निश्चित मूल्य नीति निर्धारित की जा सके।

जब उचित मूल्य नीति की बात कही जाती है तो अक्सर सोच लिया जाता है कि उपभोक्ता को उचित मूल्य पर खाद्य पदार्थ मिल सकें। इस संबंध में उपभोक्ताओं का खयाल न रख कर उत्पादक जो है उस का खयाल रखा जाय, और वह तभी हो सकेगा जब निश्चित सिद्धान्त तय कर दिये जायेंगे कि उस का उत्पादन व्यय क्या है। और यह बात तब तक नहीं हो सकेगी जब तक सरकार ऐसी कमेटी बना कर उस के कर्तव्य निश्चित नहीं करती है और यह निश्चित नहीं करती है कि इन चीजों का उत्पादन व्यय क्या है। उदाहरण के लिये मैं कहना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश और बिहार में गन्ने की खेती बहुत होती है और देश की चीनी का बहुत बड़ा भाग इन दो प्रदेशों से ही आता है। पिछले चार, पांच सालों से गन्ने के उत्पादक यह मांग करते आये हैं कि उन के गन्ने की कीमत बढ़ाई जाय। हम चीनी की कीमत पूरी लेते हैं, चीनी पर सरकार का टैक्स काफी हो जाता है, मूल्य का एक तिहाई टैक्स है लेकिन गन्ने के किसानों की कीमत को नहीं बढ़ाया जाता। पिछले साल एक आन्दोलन हुआ, इस साल भी आन्दोलन होने की बात है। आप क्यों ऐसी बात निश्चित नहीं करते कि आखिर एक मन गन्ना पैदा करने में किसान का खर्च क्या आता है। जब आप तय करेंगे कि एक मन गन्ने का उत्पादन व्यय क्या है, तो निश्चित रूप से आप तय कर सकेंगे कि किसान को क्या कीमत मिलनी चाहिये। इस बारे में विभिन्न मत हैं। कुछ लोगों का मत है कि एक मन गन्ने का दाम १६० १४ आ० और १६० १५ आ० तक किसानों को मिलना चाहिये, लेकिन सरकार जो कीमत तय करती है वह १६०

[श्री ब्रजराज सिंह]

१० आ० या १६० १२ आ० मन होती है । इस से किसानों को उस का उचित मूल्य नहीं मिल पाता है जब तक गन्ने, गेहूं, चावल और दूसरी जो मुख्य चीजें हैं किसानों की पैदावार की, उन के उचित मूल्य निर्धारित नहीं किये जाते । इस में यह बात नहीं कही जानी चाहिये कि इस से इन्फ्लेशन बढ़ जायेगा । हिन्दुस्तान के ७० फी सदी किसानों के लिये, जो कि इन चीजों को पैदा करते हैं, दाम निश्चित होने से अगर इन्फ्लेशन के बढ़ने की बात कही जाती है तो वह बनावटी बात है । हम देखते हैं कि दो पंचवर्षीय योजनायें खत्म हो चुकी हैं, लेकिन किसानों का जीवन-स्तर नहीं बढ़ रहा है । उस के बच्चे पढ़ नहीं पाते हैं, उन को ठीक से कपड़े नहीं मिलते हैं, खाने के लिये उन के पास पूरा नहीं है । जब ऐसी हालत है तो निश्चित रूप से यह बात होनी चाहिये कि जिस चीज पर वह निर्भर करते हैं, उस का उसे उचित मूल्य मिले । उचित मूल्य की परिभाषा क्या है, इसे यह कमेटी तय करे । वह देखे कि उस का उत्पादन व्यय क्या है और उत्पादन व्यय पर कितना लाभ उसे मिलना चाहिये । यह उचित मूल्य का सिद्धान्त है । उचित मूल्य इस दृष्टि से नहीं तय किये जाने चाहियें कि चूंकि विदेशों से गल्ला चला आ रहा है वह यहां पर १४ या १५६० मन बिकता है, इसलिये यहां का अनाज भी उसी हिसाब से बिके ।

इस के साथ ही साथ हमें यह भी निश्चित कर देना चाहिये कि एक फसल से ले कर दूसरी फसल तक गल्ले के दाम इतने न बढ़ने पायें जिस से उपभोक्ता को कष्ट हो । यदि गल्ले के दाम १ आ० प्रति सेर के हिसाब से या ढाई रुपये प्रति मन के हिसाब से ज्यादा बढ़ जायें तो यह ठीक नहीं है । सरकार इस के लिये कदम उठाये कि एक फसल और दूसरी फसल के बीच में इस से ज्यादा दाम नहीं बढ़ सकेंगे । यदि ऐसा होगा तो इस से न सिर्फ उत्पादक को ही न सिर्फ फायदा होगा बल्कि उपभोक्ता को भी फायदा होगा और उसे ज्यादा दाम नहीं देने पड़ेंगे ।

मुझे अफसोस है कि शायद हमारे खाद्य मंत्री महोदय फूडग्रेन्स की स्टेट ट्रेडिंग को उचित हल नहीं नहीं समझते । इस से मुझे ऐतराज नहीं है लेकिन इतना निश्चित होना चाहिये कि जब तक सरकार यह तय नहीं करती कि कम से कम और ज्यादा से ज्यादा कीमत इतनी होगी और इस से कम या इस से ज्यादा कीमत नहीं ली जायेगी, जो कि निश्चित रूप से दो फसलों के बीच में १ आ० सेर के हिसाब से ज्यादा नहीं होगी, तब तक न उत्पादक के हित की रक्षा होगी और न उपभोक्ता का ही हित सुरक्षित हो सकेगा । इसलिये इस में देर नहीं होनी चाहिये । बार बार जो सवाल पूछे गये हैं, उन में यह कहा गया है कि विचार हो रहा है । और जो खबरें सुनने को मिलती हैं उन से लगता है कि इस बारे में मतभेद है । मतभेद दूर किये जाने चाहियें और ऐसे कदम उठाये जाने चाहियें जिन से किसानों के लिये उचित मूल्य निर्धारित हो सकें और ऐसे मूल्य निर्धारित होने चाहियें जो कि खर्च के अनुरूप हो ।

श्री राधेलाल व्यास (उज्जैन) : आज मेरे मित्र श्री ब्रजराज सिंह ने जो प्रश्न उठाया है वह अत्यन्त कठिन है और मैं यह जानना चाहता हूं कि किस तरह से मूल्य निर्धारित किया जायगा । यह कोई नई बात नहीं है । जापान, साउथ अफ्रीका, अमरीका, कनाडा और योरप के तमाम कंट्रीज ने यह सिद्धान्त निर्धारित कर दिये हैं । मेरी समझ में नहीं आता कि हमारे यहां देर क्यों लग रही है और आप इतना विलम्ब क्यों करते हैं जब कि

अनाज की हमारे यहां कमी है । हमने देखा कि हमारे यहां १० रु० मन गेहूं बिक गया । आप जो बोर्ड बनाना चाहते हैं वह क्या केवल यह बता देगा कि कीमत इतनी होगी चाहिये, या उस के साथ यह गारंटी भी होगी कि किसानों को यह कीमत मिलेगी । इस के अलावा जैसा कि यू० के० में है कि जितनी कीमत निर्धारित की जाती है यदि वह नहीं मिलती है किसान को और वह बाजार में जिस भाव पर बेचता है वह निर्धारित भाव से कम है तो यह गवर्नमेंट को दरखास्त दे देता है और उस को बाकी का रुपया सरकार देती है, क्या इस प्रकार की भी व्यवस्था की जायेगी इस बोर्ड को बनाते समय कि किसानों को उन की पूरी कीमत मिले ?

†श्री सिंहासन सिंह (गोरखपुर) : मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं उस बात की तरफ जो मैंने लिक अखबार में पढ़ी, कि पंजाब गवर्नमेंट स्टेट ट्रेडिंग करती है और काफी सक्सेसफुली करती है उस को, और इस कारण किसानों को कम से कम १४ रु० मन गेहूं की कीमत दे रही है, और उपभोक्ताओं को भी १६ रु० मन गेहूं मिल जाता है । श्री ब्रजराज सिंह कहते हैं कि २ रु० मन का अन्तर हो और वही हो रहा है । लेकिन मंत्री महोदय इस स्टेट ट्रेडिंग के खिलाफ हैं और यह चाहते हैं कि वहां से स्टेट ट्रेडिंग उठ जाय ताकि मिडिल मैन जो हैं वह अपना व्यवसाय करे । क्या यह बात सही है कि वहां पर जो स्टेट ट्रेडिंग कामयाबी के साथ आज चल रही है नेशनल डेवेलपमेंट कौंसिल के फ्रैसले के मुताबिक, उस को माननीय मंत्री महोदय नहीं चाहते हैं कि चले और पहले ही की तरह हो जाय ?

†श्री जगदीश अवस्थी (बिल्हौर) : क्या सरकार इस सुझाव पर विचार करेगी कि एक फसल से दूरी फसल आने तक, यानी साल भर में दो खेतियों का मूल्य इस प्रकार निश्चित किया जाय कि उस का भाव १आ० सेर से ज्यादा या ढाई रु० प्रति मन से ज्यादा न बढ़ने पाये, जिस से कि उत्पादकों को सन्तोष रहे और उपभोक्ताओं को भी उचित मूल्य पर खाद्यान्न मिले । सरकार ने अभी तक किसानों के उत्पादन एवं कारखानों में निर्मित जीवनोपयोगी वस्तुओं के मूल्यों में समन्वय करने के लिये क्या कदम उठाये हैं ?

†श्री रंगा (तेनालि) : कुछ समय हुआ माननीय मंत्री महोदय ने सदन को यह आश्वासन दिया था कि कृषिजन्य पदार्थों का मूल्य गिरने नहीं दिया जायेगा क्योंकि ऐसा करने से उत्पादन के प्रति किसानों का उत्साह कायम रखा जा सकता है । अब जबकि कीमतें गिर रही हैं तो मंत्री महोदय को इस समस्या का अध्ययन कर इस दिशा में समय रहते ही कोई पग उठा लेना चाहिये । मेरा मत है कि जब तक कृषि उत्पादों की उत्पादन लागत की जांच नहीं की जायेगी तब तक इस मामले में उचित समय पर संरक्षण प्रदान करना सरकार के लिये संभव नहीं हो सकेगा ।

†खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) : आज जिस प्रश्न पर चर्चा हो रही है, वह हमारे देश के लिये महत्वपूर्ण ही नहीं प्रत्युत एक क्रांतिकारी प्रश्न है जिसको हमें हल करना है । इसको प्रस्तुत करने के लिये मैं श्री ब्रजराजसिंह को धन्यवाद देता हूं । इस प्रश्न को कोई मंत्री हल करता है या मंत्रिमंडल, या योजना आयोग अथवा कोई और, परन्तु इस प्रश्न को हल किया जाना ही चाहिये, इस बात से कोई इन्कार नहीं कर सकता । मैंने मंत्रालय का पद संभालते ही इस दिशा में अपने प्रयत्न आरम्भ कर दिये थे । कीमतों को बढ़ने को तौ मैं एक अस्थायी लहर समझता था । हमारी वास्तविक समस्या यह नहीं है कि कृषिजन्य पदार्थों के भावों को ऊपर चढ़ने से रोका जाये, प्रत्युत यह

[श्री स० का० पाटिल]

है कि उनको अधिक गिरने न दिया जाय क्योंकि भाव गिरने से किसान तबाह हो जायेंगे। इसमें तीन बातें आती हैं। एक तो किसान है जो अनाज पैदा करता है और दूसरा है उपभोक्ता; उपभोक्ताओं भी ७० प्रतिशत तो स्वयं किसान ही है, ३० प्रतिशत अन्य उपभोक्ता हैं जो उत्पादन नहीं करते। ये उपभोक्ता दूसरी श्रेणी में आते हैं। तीसरी बात, जो शायद अधिक महत्वपूर्ण है वह है सामूहिक रूप से हमारी आर्थिक और सामाजिक समस्या। इस व्यापक प्रश्न के साथ सारे राष्ट्र का ही संबंध है। हमें इस बात का ध्यान रखना है कि यदि भाव एक विशिष्ट दिशा की ओर चलते गये तो देश और उसके सामाजिक तथा आर्थिक जीवन की स्थिति क्या हो जायेगी।

गत सात आठ वर्षों से हमारे सोचने का जो तरीका रहा है उसमें हम उपभोक्ता की ही बात सोचते थे, क्योंकि उपभोक्ता तो सभी हैं, चाहे वह उत्पादन करता हो या नहीं। उपभोक्ता हम सब हैं, अतः जब कभी भाव एक दम तेज होते तो हम राज्य व्यापार, राशनिंग अथवा नियंत्रण इत्यादि का ढंग अपनाते परन्तु किसान को कोई लाभ पहुंचाने की तरफ हमारा ध्यान नहीं जाता था। परन्तु सब जगह धारणा यही रहती कि किसानों को तो अपने आप संरक्षण मिल ही रहा है, क्योंकि दाम बढ़ रहे हैं। परन्तु अब स्थिति बदल रही है और हमारा कृषि उत्पादन बढ़ता जायेगा। हमें अब अधिक टेकनिकल ज्ञान उपलब्ध है और इसलिये स्थिति में सुधार होना जरूरी है। इस समस्या को हल करने के बारे में मैं चिन्तित हूँ। यह आसानी से हल नहीं होगी। लेकिन यदि एक बार हमने इसे हल कर लिया तो फिर ठीक हो जायेगा। नियंत्रण, राशनिंग, अथवा राज्य व्यापार आदि उपाय अस्थायी प्रकार के हैं जो आपात की स्थिति में एक दो वर्ष के लिये समस्या को हल कर देते हैं। पूरे समाज के लिये कृषि को स्थिरता प्रदान करने की दृष्टि से कुछ स्थायी प्रकार का उपाय ढूँढना चाहिये। केवल समिति नियुक्त कर देने से भी कोई समुचित परिणाम नहीं निकल सकता, जोकि अपेक्षित है। हम तो इस प्रयत्न में हैं कि इस समस्या का कोई स्थायी हल निकाला जाय और इसके लिये हम समस्या के सारे पहलुओं पर विचार कर रहे हैं।

कृषि के मामले में संसार के सभी प्रगतिशील देशों में, चाहे उसमें अपनी जरूरतों से अधिक अन्न पैदा होता हो अथवा कम किसान को कुछ मूल्य-सहायता दी जाती है। आप ब्रिटेन का उदाहरण लीजिये। उसके तो इस दिशा में अत्यन्त निर्भर होने का प्रश्न ही पैदा नहीं होता क्योंकि उनके यहां जमीन की कमी है और वह इतनी कीमती है कि वे गेहूं पैदा करने के लिये उसको प्रयोग में लाने में असमर्थ हैं। ब्रिटेन के किसान अपनी जरूरतों का ५० प्रतिशत भी उत्पादन कर लेते हैं तो कीमतों को नियंत्रित रखने के लिये सरकार ३० से ४० करोड़ रुपये तक की मूल्य सहायता किसानों को देती है। ब्रिटेन के लोग ५ करोड़ हैं और हम ४० करोड़, तब भी वहां इतनी भारी राशि दी जाती है जबकि वहां कृषि उत्पादन कम है। इसके फायदे आप देख सकते हैं। वहां किसान यह समझता है कि यदि उसने उत्पादन किया तो उसे उसकी निर्धारित कीमत उपलब्ध हो ही जायेगी। उपभोक्ता को यह लाभ है कि उसे पता है कि भाव इससे अधिक नहीं बढ़ेंगे, क्योंकि सरकार इस बात का पूरा प्रयत्न करती है कि कीमतों का स्तर कायम रहे। इसी का परिणाम है कि उन्होंने एक महान औद्योगिक क्षमता का निर्माण किया है और इसका मुख्य कारण यह नीति है। यदि उन्हें कृषिजन्य वस्तुयें निर्धारित कीमतों पर न मिलें तो सारी व्यवस्था गड़बड़ हो सकती है।

अमेरिका, जर्मनी और फ्रांस जिनके पास फालतू अनाज है वहां भी ऐसा होता है। जापान में भी ऐसा ही है। कहा गया है कि जापान में राज्य व्यापार है। मैं जापान में यह सब देखने गया, वहां क्या है? वहां उपज प्रति एकड़ चार गुणा हो गयी है, परन्तु मूल्य-सहायता किसानों को बराबर दी जाती है। मान लीजिये यदि बाजार में भाव १२ रुपये मन है और किसान १४ रुपये मन से कम

में पैदा हुआ पदार्थ नहीं बेच सकता तो २ रुपये मन की मूल्य सहायता किसान को सरकार की ओर से दी जाती है। परन्तु दाम १२ रुपये मन ही रहेगा। अतः ऐसा करने से कीमतों के चढ़ने का प्रश्न ही पैदा नहीं होता। इसलिये उनकी स्थिति इस मामले में ठीक ब्रिटेन, अमेरिका तथा अन्य देशों की सी है। किसान को वह प्राप्त हो जाता है जोकि उसको प्राप्त होना चाहिये।

आशा है कि हम अपने देश में १०५० लाख टन के लक्ष्य तक तीसरी योजनाके अन्त तक पहुँच जायेंगे। अभी हमारा उत्पादन ७३० या ७५० लाख टन है। रुपये में देख जाये तो यह सैकड़ों करोड़ों रुपये बनते हैं। इसलिये यदि दो तीन रुपये की भी मूल्य सहायता किसान को दी जाये तो यह राशि कई सौ करोड़ की हो जायेगी, और यह एक बहुत भारी उत्तरदायित्व हो जायेगा। यह कोई सरल कार्य नहीं, इसका हल हमें निकालना ही होगा। किसान खेती में धन लगाता है और वह चाहता है कि नकद रूप में उसे कुछ रकम मिले ताकि वह खेती की जरूरत की चीजें खरीद सके जैसे उर्वरक, कीट-नाशक दवायें आदि। लेकिन इसके अतिरिक्त, एक और बात का निर्धारण किया जाना है, वह है किसान द्वारा किये गये प्रयत्नों तथा श्रम की लागत। अन्य सामग्री की लागत का पता तो किसी भी समिति द्वारा लगाया जा सकता है, परन्तु इस बात का निर्धारण अभी तक किसी भी समिति द्वारा नहीं दिया जा सका। इस समस्या को हल करने के लिये हम बहुत ही इच्छुक हैं। हमारे किसान को जो भी मिलता है उसी से वह सन्तोष कर लेता है, वह स्वयं कम खाकर और अपने परिवार को कम खिला कर अपनी जीवन गाड़ी हांकता हुआ यही समझता है कि उसके श्रम की यही कीमत है। रुपयों में मूल्यांकन तो वह करता ही नहीं। यह बड़ी शोचनीय स्थिति है अतः इसे समक्ष रख कर ही इसका हल करना है। इसीलिये मैं हमेशा यह सोचता रहा हूँ कि इस बात के लिये किसी भी प्रकार की एक समिति या संस्था स्थापित की जानी चाहिये। लेकिन अभी तक कोई व्यक्ति अथवा संस्था मुझे मिली नहीं जो मेरी इस चिन्ता का हल बताये कि आखिर हमें इस दिशा में क्या करना चाहिये।

खाद्य मंत्रों की निन्दा करना सरल बात है। यह कह देना सरल है कि उन्होंने इस दिशा में कुछ नहीं किया। परन्तु क्या इससे समस्या हल हो जायेगी? आखिर हमें यह तो पता करना ही होगा कि हम क्या करें। यदि किसी कृषि आयोग की स्थापना की जाय तो क्या वह इसका कोई स्थायी हल निकाल लेगा? संभव है वह भी पूरी तरह सफलता प्राप्त न कर सके। तो यह कड़ी कठिन समस्या है। लेकिन सब कुछ होते हुये भी इसका कोई हल तो निकालना ही होगा। मैं चाहता हूँ कि मैं इस संसद को विश्वास में लेकर इस प्रश्न के लिये उसकी सहायता और सहयोग प्राप्त करूँ। इस मामले में योजना आयोग तथा मेरे मंत्रालय में भी दो मत नहीं है। मैं तो चाहता हूँ कि कल ही इसका कोई हल निकल आये, परन्तु आशा नहीं कि हम मार्च तक जैसा श्री ब्रजरजसिंह कहते हैं इस बारे में कुछ कर सकेंगे। अभी तो मैं यह भी नहीं कह सकता कि इस समस्या के हल की क्या सूरत होगी।

अन्त में मैं एक उदाहरण देता हूँ, चीनी को लीजिये। चीनी के मामले में अब यह चिन्ता नहीं रही कि उसका और अधिक उत्पादन हो। अब तो यह है कि जो ५ लाख और १० लाख टन चीनी है उसे कहां खपाया जाय। न देश में उसकी मांग है और न देश से बाहर ही, क्योंकि विदेशों में चीनी की कीमत हमारी कीमत से आधी है। तो हमें अब सोचना है, चीनी ऐसी वस्तु है जिसका निर्यात हो सकता है और उससे विदेशी मुद्रा प्राप्त हो सकती है। अब एक ओर तो मुझे यह देखना है कि चीनी के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य में वृद्धि हो। इस काम में मुझे चीनी उत्पादन करने वाले अन्य देशों का भी सहयोग प्राप्त करना होगा। साथ ही, ऐसी मंडियां तलाश करनी होंगी जहां दाम ज्यादा हों। लेकिन यह भी प्रयत्न करना होगा कि अपना उत्पादन व्यय कम हों। आज उत्पादन व्यय का संबंध सीधे गन्ने की कीमत से है। प्रशुल्क आयोग ने उत्पादन व्यय को गन्ने की कीमतों से जोड़ दिया है।

[श्री स० क० पाटिल]

अब आप देखिये यदि गन्ने की कीमत कम नहीं होती तो काम नहीं बनता। परन्तु मांग यह है कि इसका मूल्य बढ़ाया जाय। इस स्थिति में हम क्या करें, हम नहीं चाहते कि गन्ने के दाम कम हों। जो किसानों का हित है वही हमारा हित है। परन्तु चीनी के बारे में जो यह स्थिति है उस पर हमारा वश नहीं। अगर मंडी में चीनी की भरमार हो गई तो यह १ रुपये १० आने भी हाथ से जायेंगे। इसलिये हमें चीनी के मूल्य को एक स्तर पर रोकना होगा जिससे वह किसान के लिये अलाभप्रद न हो जाये। और साथ ही प्रति एकड़ उत्पादन बढ़ाना होगा ताकि कीमत का अन्तर पूरा हो सके।

जो बात गन्ने पर लागू है वही सब चीजों पर लागू होती है। इस मामले में मैं किसी को पूरी तरह सन्तुष्ट करने में असमर्थ हूँ क्योंकि अभी मेरे सामने भी स्थिति स्पष्ट नहीं है। मैं इस समस्या का निरन्तर अध्ययन कर रहा हूँ और मुझे विश्वास है कि इसके लिये समिति की स्थापना की जायेगी और समस्या का कोई हल निकल आयेगा।

माननीय मित्र श्री राधेलाल व्यास ने पूछा है कि क्या किसान को कम से कम मूल्य उपलब्ध हो सकेगा? तो श्रीमान् इसी का तो हल निकाला जा रहा है। यद्यपि इस समिति का नाम कृषि जल पदार्थ परामर्श समिति है। परन्तु इस का मुख्य काम कम से कम मूल्य निर्धारित करना ही है। किसान को यह अवश्य मिलना चाहिये, यदि नहीं मिलता तो इसके उसके राज्य में अन्य कारण होंगे। श्री सिंहासन सिंह के कथनानुसार, पंजाब में राज्य व्यापार का सफलता से कार्य हो रहा है मुझे यह जानकर प्रसन्नता हुई। पंजाब से इस बारे में चर्चा करने के लिए कल मंत्री महोदय भी मेरे पास आ रहे हैं। मैं यह नहीं कहता कि राज्य व्यापार बुरा है, परन्तु राज्य व्यापार के बेहतर तरीके भी हैं। किसान का संरक्षण करने के लिए राज्य व्यापार जरूरी होगा। इसका प्रयोग जरूरत पर ही होना चाहिये। पंजाब सरकार भी वहां की लाखों टन की उपज में से केवल लाख दो लाख टन की ही खरीद करती है। सारा कोई नहीं खरीदता; यह तरीका ठीक नहीं होता और यह बुद्धिमत्ता की बात भी नहीं कही जा सकती। गिरते हुए मूल्यों के बाजार में ऐसा करना खतरनाक है, आप खरीदारों के हाथ में होंगे और कोई मूर्ख ही ऐसा करेगा। आपको रिजर्व बैंक से लिये रुपये पर करोड़ों रुपये व्याज देने होंगे और इतना खर्चा पड़ जायेगा कि उस गेहूं का बाजार में बेचना असम्भव हो जायेगा। पंजाब में यह दशा हो रही है। वैसे भी स्टॉक यदि एक वर्ष तक पड़ा रहे तो खराब हो जाता है। कई किसानों ने मुझे बताया है कि उन्हें जो बीज प्राप्त हुये वे भी कीटाणुओं के खाय हुये थे। इस प्रकार २० हजार टन अनाज, यदि यह समाचार ठीक है तो, मध्य प्रदेश में नष्ट हो गया। इससे जनता के कोष को ही ८० लाख की हानि हुई। तो हमें तैयार जरूर रहना चाहिए, और यदि पंजाब और मध्य भारत की तरह राज्य व्यापार को अपनाने की कोई आवश्यकता होगी तो हम तुरन्त ऐसा कर लेंगे। राज्य व्यापार के हथियार को प्रत्येक समय अपनाना कोई बुद्धिमत्ता की बात नहीं।

अतः मेरा निवेदन है कि सभी दिशाओं में इस बात का अनुभव किय जा रहा है कि देश की आर्थिक प्रगति की दृष्टि से किसान को संरक्षण देना और उसके हितों की रक्षा करना बड़ा आवश्यक है। इस कार्य में मुझे आपका पूर्ण सहयोग और आशीर्वाद भी प्राप्त होगा, ऐसा मुझे विश्वास है। मैं शीघ्र ही इस दिशा में अपनी प्रस्थापनाओं को सदन के समक्ष प्रस्तुत करूंगा। इस सत्र में ऐसा किया जाना सम्भव नहीं हो सकेगा।

इसके पश्चात् लोक सभा बुधवार, ७ दिसम्बर, १९६०/१६ अग्रहायण, १८८२ (शक) के ग्यारह बजे तक के लिये स्थगित हुई।

दैनिक संक्षेपिका

[मंगलवार, ६ दिसम्बर, १९६०]
[१५ अग्रहायण, १८८२ (शक)]

	विषय	पृष्ठ
	प्रश्नों के मौखिक उत्तर	१९८१-२००५
	तारांकित प्रश्न संख्या	
७१९	भारत में हृदय-रोग	१९८१-८३
७२०	मानसिक चिकित्सालय, शाहदरा (दिल्ली) .	१९८३-८५
७२२	बिजली के लिये अखिल भारतीय "सुपर ग्रेड"	१९८५-८७
७२३	चिकित्सा सम्बन्धी अध्ययन के लिये राष्ट्रीय पुस्तकालय .	१९८७-८८
७२४	परिवार नियोजन	१९८८-९०
७२५	नंगल उर्वरक कारखाना	१९९०-९२
७२६	चितरंजन में बिजली के रेलवे इंजन	१९९२-९५
७२७	दिल्ली में भूमि अर्जन	१९९५-९७
७२८	धान की खेती का जापानी तरीका	१९९८-२०००
७३०	सोहना का गरम पानी का चश्मा	२०००-०३
७३१	राजस्थान नहर	२००३-०४
७३२	बम्बई-आगरा सड़क	२००४-०५
	प्रश्नों के लिखित उत्तर	२००५-४१
	तारांकित प्रश्न संख्या	
७२१	विमानों की खरीद	२००५
७२९	कान्टैक्ट डर्माटाइटिस	२००५
७३३	पी० एल० ४८० करार	२००६
७३४	मेरीन आफिसर	२००६
७३५	योगिक अभ्यास	२००६-०७
७३६	फ्रीक्वेन्सियों का प्रयोग	२००७
७३७	बर्मा से चावल का आयात	२००७

प्रश्नों के लिखित उत्तर—(क्रकशः)

तारांकित

प्रश्न संख्या

७३८	दिल्ली कालका मेल में सोने का डिब्बा (स्लीपिंग कोच) .	२००८
७३९	खोह-खड्डवासी भूमि को कृषि योग्य बनाना .	२००८—०९
७४०	केन्द्रीय जल तथा विद्युत आयोग का पुनर्गठन .	२००९
७४१	डाक-सेवायें .	२००९—१०
७४२	दक्षिण अफ्रीकी अश्व रोग .	२०१०
७४३	यंत्रीकृत फार्म .	२०१०—११

अतारांकित

प्रश्न संख्या

१३३१	पंजाब में परिवार नियोजन .	२०११
१३३२	पंजाब में खाद्यान्नों का रक्षित भंडार .	२०११
१३३३	रेलवे लाइनों का पुनः बिछाया जाना .	२०११
१३३४	हिमाचल प्रदेश में सिंचाई की लघु योजनायें .	२०११—१२
१३३५	मध्य प्रदेश में आटा मिलें .	२०१२
१३३६	आसाम में वन-विकास .	२०१२
१३३७	मध्य प्रदेश से खाद्यान्न का निर्यात .	२०१२—१३
१३३८	रेलवे स्टेशनों की बुरी हालत .	२०१३
१३३९	राजस्थान में फलों की खेती .	२०१३—१४
१३४०	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के माल डिब्बे .	२०१४
१३४१	छोटी लाइनों को बदलना .	२०१४—१५
१३४२	यात्री सुविधायें .	२०१५
१३४३	पंजाब में कुष्ठ रोग .	२०१५
१३४४	हिमाचल प्रदेश में मोटरकार दुर्घटनाओं के फलस्वरूप मौतें .	२०१५—१६
१३४५	पंजाब में कृषि कालेज .	२०१६
१३४६	आन्ध्र प्रदेश में प्रारम्भिक स्वास्थ्य केन्द्र .	२०१६
१३४७	उड़ीसा में बाढ़ नियंत्रण .	२०१६—१७
१३४८	माता टीला परियोजना .	२०१७
१३४९	उत्तर प्रदेश में प्रादेशिक फल अनुसन्धान केन्द्र .	२०१७—१८
१३५०	खाद्यान्न की खरीद .	२०१८
१३५१	भारतीय जहाज मालिकों द्वारा भाड़े पर लिये गये स्टीमर .	२०१८

विषय

पृष्ठ

प्रश्नों के लिखित उत्तर—जारी

अक्षरान्कित

प्रश्न संख्या

१३५२	जालन्धर डिवीजन में यात्रा अभिकर्ता	२०१८
१३५३	खरसुआ नदी पर पुल	२०१६
१३५४	ब्रह्मणी नदी पर पुल	२०१६
१३५५	उड़ीसा में दलनाडी से सरलेक तक जल—निस्सारण नहर	२०१६-२०
१३५६	बिहार में विभागातिरिक्त अभिकर्ता	२०२०
१३५७	तारघर	२०२०
१३५८	माल गाड़ी से सामान लूटा जाना	२०२०
१३५९	जन्म-मरण तथा स्वास्थ्य सम्बन्धी आदर्श सांख्यिकीय एकक	२०२०-२१
१३६०	अनकपल्ला (दक्षिण रेलवे) से गुड़ का परिवहन	२०२१-२२
१३६१	रामागुंडम—गोदावरी साइडिंग	२०२२
१३६२	भाखड़ा परियोजना	२०२२-२३
१३६३	विमान सेवायें	२०२३
१३६४	डाकघर	२०२३
१३६५	शाहगंज—मऊ मार्ग	२०२३-२४
१३६६	चीनी उद्योग	२०२४
१३६७	पानी की दर	२०२४-२५
१३६८	न्यूनतम मजूरी की अदायगी	२०२५-२६
१३६९	विदेश से चावल का क्रय	२०२६
१३७०	सोन नदी के ऊपर रेलवे पुल	२०२६
१३७१	विलिंगडन अस्पताल	२०२७
१३७२	रेलवे में होस्टल	२०२७-२८
१३७३	भाखड़ा बांध के छंटनी किये गये कर्मचारी	२०२८
१३७४	पेनिसिलीन की प्रतिक्रिया के इलाज के लिये औषध	२०२८
१३७५	केरल में पर्यटन	२०२८-२९
१३७६	इलायची की खेती	२०२९
१३७७	ब्रेस ब्रिज स्टेशन के पास दुर्घटना होते होते बची	२०२९-३०
१३७८	नहरी योजनाओं के बारे में भारत-नेपाल वार्ता	२०३०
१३७९	केरल में मछली पकड़ने का बन्दरगाह	२०३०
१३८०	रेलवे के प्रति दावे	२०३०-३१

	विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के लिखित उत्तर--जारी		
अतांकित		
प्रश्न संख्या		
१३८१	म।स. सेंट्रल स्टेशन	२०३१
१३८२	प्रादेशिक भाषाओं में डाक के फार्म	२०३१
१३८३	दिल्ली में मोटर परिवहन उद्योग	२०३१-३२
१३८४	बिसलपुर के पास गाड़ी का पटरी से उतर जाना	२०३२
१३८५	कोढ़ पर बी० सी० जी० टीकों का प्रभाव	२०३२-३३
१३८६	कौसर	२०३३
१३८७	जीवन सम्बन्धी सांख्यिकी	२०३३-३४
१३८८	दामोदर घाटी निगम का पंचेत बांध	२०३४
१३८९	भूगोस्लाविया से रेलवे की पटरियों का आयात	२०३४
१३९०	हथकरघे के कपड़ों का बुकिंग	२०३४-३५
१३९१	परिवार नियोजन	२०३५-३६
१३९२	मद्रास राज्य में समुद्र द्वारा भूमि के कटाव के रोकने के लिये निर्माण-कार्य	२०३६
१३९३	डाक तथा तार कर्मचारी	२०३६-३७
१३९४	रेलवे सहकारी समितियां	२०३७
१३९५	महाराष्ट्र में समुद्र द्वारा भूमि के कटाव को रोकने के लिये निर्माण- कार्य	२०३७-३८
१३९६	गिराना नदी पर पुल	२०३८
१३९७	तदर्थ न्यायाधिकरण	२०३८
१३९८	रेलवे में निगरानी संगठन	२०३८-३९
१३९९	रिंगरोड, नई दिल्ली पर रोशनी	२०३९
१४००	रेलों की रद्दी टूटी फूटी अलौह धातु	२०३९
१४०१	सिलचर में आर० एम० एस० का मुख्य कार्यालय	२०३९-४०
१४०२	राजकोट के निकट रेलगाड़ी तथा कार में टक्कर	२०४०
१४०३	दिल्ली-रिवाड़ी रेलगाड़ियों की रफ्तार	२०४०
१४०४	मेडिकल स्टोर डिपो	२०४०-४१
१४०५	मेडिकल स्टोर डिपो में कर्मचारी	२०४१
सभा पटल पर रखे गये पत्र		२०४१-४२

(१) वाणिज्यिक नौवहन अधिनियम, १९५८ की धारा ४५८ की उप-धारा (३) के अन्तर्गत दिनांक २९ अक्टूबर, १९६० की

विषय

पृष्ठ

अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० १२६७ में प्रकाशित नौवहन विकास निधि समिति (सामान्य) संशोधन नियम, १९६० की एक प्रति ।

(२) मत्स्य-पालन शिक्षा सम्बन्धी समिति के प्रतिवेदन की एक प्रति ।

विधेयक पुरस्थापित २०४२

(१) विनियोग (रेलवे) संख्या ५ विधेयक, १९६० ।

(२) प्रसूति लाभ विधेयक, १९६० ।

संकल्प-स्वीकृत २०४३—७२

रेलवे अभिसमय समिति के प्रतिवेदन के बारे में संकल्प पर अग्रेतर चर्चा समाप्त हुई और संकल्प स्वीकृत हुआ ।

अनुदानों की अनुपूरक मांगों (सामान्य), १९६०-६१ २०७३—७६

वर्ष १९६०-६१ के लिये आय व्ययक (सामान्य) के बारे में अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर चर्चा आरम्भ हुई ।

चर्चा समाप्त नहीं हुई ।

आधे घंटे की चर्चा २०७७—८४

श्री ब्रज राज सिंह ने विभिन्न कृषिजन्य पदार्थों के न्यूनतम मूल्य निर्धारित करने के बारे में तारांकित प्रश्नसंख्या ५१८ के २८ नवम्बर, १९६० को दिये गये उत्तर से उत्पन्न होने वाली बातों पर आधे घंटे की चर्चा उठायी ।

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री स० का० पाटिल) ने वाद-विवाद का उत्तर दिया ।

बुधवार, ७ दिसम्बर, १९६०/१६ अग्रहायण, १८८२ (शक) के लिये कार्यत्रलि

विनियोग (रेलवे) संख्या ५ विधेयक पर विचार और उसका पारित किया जाना ; १९६०-६१ के लिये अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर आगे चर्चा और चीनी के उत्पादन, वितरण तथा निर्यात सम्बन्धी प्रस्ताव पर चर्चा ।