सरकार ने सात आठ एजेंसियां जिनमें भारत लैदर कारपोरेशन, यू पी स्टेट लैदर डिवेलेपमेंट कारपोरेशन तथा लघु उद्योग सेवा विस्तार केन्द्र प्रमुख हैं, इस व्यापार के विकास, विपणन, ऋण, प्रशिक्षण तथा प्रोत्साहन आदि देने हेतु स्थापित की हैं किन्तु उन्होंने भी कोई प्रभावी भूमिका अदा नहीं की है । राष्ट्रीयकृत बैंक तथा खादी एवं ग्रामोद्योग बोर्ड भी इस व्यापार में लगे लोगों को ऋण प्रदान करते हैं किन्तु उद्योग के विकास में इनका समुचित प्रयोग नहीं होता । सरकार को चाहिए कि उसके प्रयोग पर कड़ी निगाह रखे । सब से अच्छा उपाय यही है कि सरकारी एजेंसियां, कारीगरों को कच्चा माल एवं आवश्यक उपकरण उपलब्ध कराए तथा स्वयं तैयार माल उचित मूल्यों पर खरीदें ।

(xi) DELAY IN EXECUTION OF GUNTAKAL-BANGALORE GAUGE LINE

SHRI DARUR PULLAIAH (Anantapur): Mr Deputy-Speaker, Sir, the people of Andhra Pradesh and Karnataka are agitated over the inordinate delay in execution and completion of conversion of Guntakal-Bangalore broadgauge line. This scheme was started in the year 1971 at a cost of Rs 17.07 crores to be completed within 40 months. Though more than eleven years have passed, the scheme is nowhere near completion due to meagre allotment of funds. It is highly deplorable that schemes sanctioned and commenced later than this like Karur-Dindigal Cape Camrin Trivandrum to mention only a few, have no problem of funds but the construction work on Guntakal-Bangalore line has been stopped and the large number of workers have been retrenched.

This is very important line for the development of backward areas of Rayalaseema in Andhra Pradesh and Karnataka both industrially and agriculturally. This line shortens the distance from South to Delhi, Bombay, Ahmedabad by 300 kms and reduces the pressure between Madras and Vijaywada line.

In view of this, I urge the Government to allot sufficient funds for this line and complete the work as early as possible without retrenching the workers engaged on the construction of the above said line.

(xii) POLLUTION OF WATER AND AIR IN GOA

श्रीमती संयोगिता राणे (पाणाजी): उपाध्यक्ष जी, गोवा प्राकृतिक सौन्दर्य के लिए प्रसिद्ध है । समुद्र तट पर स्थित होने के कारण इसकी छटा निराली है । यह विभिन्न संस्कृतियों का संगम स्थल है । कोलाहल से दूर शांत वातावरण के लिए यह सम्पूर्ण देश में विख्यात है । गोवा को दक्षिण का नंदनवन कहते हैं ।

किन्तु वर्तमान में गोवा में जल प्रदूषण और हवा का प्रदूषण इतना अधिक बढ़ गया है कि इससे खदानों के आसपास रहने वाले लोगों में टी० बी० बढ़ रही है ।

गोवा में मेंगनीज और आयरन-ओर की खदाने प्रमुख हैं । यह मेरे निर्वाचन क्षेत्र में आती हैं । मुझे इसकी निजी जानकारी है । आजू बाजू की कृषि विनष्ट हो गई है । एक ओर खदानों के मालिक करोड़ों रुपया कमा रहे हैं । वहां दूसरी ओर वहां की जनता पीने के स्वच्छ पानी की एक बाल्टी पानी को 50 पैसे दे कर खरीद रही है । वहां की जनता पानी के लिए त्राहि त्राहि कर रही है । विभिन्न रसायनों के मिश्रण से परम्परागत चावल की फसल समाप्त हो रही है ।

इन खदानों के माल को धोने की प्रक्रिया से नदी में मिट्टी जाम जाने से ही जून 1981 में डीचोली शहर और आसपास के इलाकों में अभूतपूर्व बाढ़ आई थी जिसकी विनाश लीला आज भी ताजी है । इसका कारण भी खदानों का विवेकहीन इस्तेमाल है । इन खदानों में काम करने वाले मजदूरों को डस्ट प्रोटेक्शन मास्क डेली यूज को भी नहीं दिये जाते हैं । इस दूषित मिट्टी का असर धीरे धीरे मजदूरों के शरीर पर होता है । यह भी टी० बी० बढ़ने का एक कारण है । समीपवर्ती किसानों को उनके जमीन का और नारियल के बगीचे का

[श्रीमति संयोगिता राणे]

यह खदान मालिक बहुत कम मुआजवा देते हैं।

मैं केन्द्र सरकार से अनुरोध करती हूं कि जल और हवा के प्रदूषण को रोकना चाहिए। जल प्रदूषण रोकने के लिए तुरन्त प्रभावशाली कदम उठाएं जायें।

इस विषय में शीघ्र कार्यवाही नहीं की गई तो इन खदानों के आसपास रहने वाली आबादी में और आने वाली पीढ़ी में कई रोग फैल जायेंगे। वहां की प्राकृतिक सुषमा धीरे धीरे लुप्त हो रही है। इसलिए मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि गोवा की माइन्स का शीघ्र ही राष्ट्रीकरण किया जाना चाहिए।

श्री हरीश कुमार गंगवार (पीलीभीत): उपाध्यक्ष जी, आप जानते हैं कि नियम 377 में बहुत महत्वपूर्ण विषयों को हम लोग उठाते हैं। और परम्परा यह रही है कि उस पर जो कार्यवाही की जाती है सम्बन्धित मंत्री उसका बहुत जल्दी जवाब दिया करते हैं। लेकिन पिछले 2 साल से 6,6 महीने तक कोई जवाब नही आता, या बिल्कुल नहीं आता। इसलिए स्पेशल मेंशन व्यर्थ हो जाता है। मैं पार्लियामेंटरी मिनिस्टर से कहना चाहता हूं कि इस पर अवश्य कार्यवाही हो और जल्दी हुआ करे ताकि उत्तर आ जाया करे।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS AND DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI P. VENKATASUBBAIAH): We have been referring all these to the concerned Ministries and have been impressing upon them and persuading them that the replies should be sent as early as possible. This matter was raised at an earlier occasion also. We are taking all possible steps in this respect.

SHRI RAMAVATAR SHASTRI: But nobody is paying any heed to your advice.

MR DEPUTY-SPEAKER: The purpose is being served.

SHRI RAMAVTAR SHASTRI: Only if they reply, then the purpose is served.

12.40 hrs

MAJOR PORT TRUSTS (AMENDMENT) BILL

THE MINISTER OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI VEERENDRA PATIL): I beg to move:

> "That the Bill further to amend the Major Port Trusts Act, 1963, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

With your permission, Sir, I would like to say a few words while moving the Major Port Trusts (Amendment) Bill for consideration.

The Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963) makes provision for the constitution of port authorities for the ten major ports in India and to vest the administration, control and management of those ports in such authorities.

Proposals have been received from various port trusts from time to time for amending the Act so as to remove some difficulties in its application. During the administration of the Act, the Ministry itself has felt the need to amend certain sections either for overcoming some difficulties faced in connection with the application of the Act or to bring it in conformity with the present-day conditions etc.

The definition of Word 'Pier' does not include transhippers. It is proposed to enlarge the definition of 'Pier' to include them so as to enable the port to regulate the working of transhippers under various provisions of the Act. It is also proposed to define the term 'transhipper' in the Act.

The Act permits appointment of one Deputy Chairman as a Trustee on a port trust board. The proposed amendment gives power to the Central Government to appoint one or more Deputy Chairman as Trustees on a port trust board. This power will be exercised only in case of a port which has one Chairman but more than one port under its administrative control.

Provision is being made in the Act for the appointment of a person to act as