

लोक-सभा वाद-विवाद
का
संक्षिप्त अनूदित संस्करण

**SUMMARISED TRANSLATED VERSION
OF
LOK SABHA DEBATES**

[सातवाँ सत्र]
[Seventh Session]

5th Lok Sabha



[खंड 23 में अंक 1 से 10 तक हैं]
[Vol. XXIII contains Nos. 1 to 10]

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली
LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

मूल्य : दो रुपये

Price : Two Rupees

[यह लोक-सभा वाद-विवाद का संक्षिप्त अनुदित संस्करण है और इसमें अंग्रेजी/हिन्दी में दिये गये भाषणों आदि का हिन्दी/अंग्रेजी में अनुवाद है।

This is translated version in a summary form of Lok Sabha Debates and contains Hindi/English translation of speeches etc. in English/Hindi]

विषय सूची/CONTENTS

अंक 2 20 फरवरी, 1973/ 1 फाल्गुन, 1894 (शक)

No. 2 February 20, 1973/Phaluguna 1, 1894 (Saka)

विषय	Subject	
नये मंत्रियों का परिचय	Introduction of New Ministers	
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
ता.प्र. संख्या S.Q. Nos.		पृष्ठ Page
1. विद्युत उत्पादन करने वाले उपकरणों का आयात	Import of Power Generation Equipment	—1
2. तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग के बारे में मालवीय समिति का प्रतिवेदन	Malaviya Committee Report on O & NGC	—4
3. भीम कुण्ड तथा रैंगली बांध परियोजनायें	Bhim Kund and Rengali Dam Projects	—8
5. जापान के टोयो इन्जीनियरिंग कारपोरेशन के सहयोग से उर्वरक संयंत्रों की स्थापना	Setting up Fertilizer Plants in Collaboration with Toyo Engineering Corporation of Japan	—9
6. भारतीय संविधान का अधिकृत हिन्दी पाठ तैयार करना	Preparation of the Authorised Text of Indian Constitution in Hindi	—12
7. फरक्का बांध के नीचे की ओर मुर्शिदाबाद जिले में गंगा द्वारा भूमि का कटाव	Erosion of Ganga in Murshidabad District Down Stream Farakka Barrage	—14
प्रश्नों के लिखित उत्तर	WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
4. मध्य प्रदेश में क्लोरीन और कास्टिक सोडा के प्रस्तावित संयंत्र की प्रदत्त पूंजी	Paid up Capital of Proposed Chlorine and Caustic Soda Plant in Madhya Pradesh	—17
8. समुद्र तट के क्षेत्रों में तेल की खोज	Exploration of Oil in Sea Coast	—18

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

The sign + marked above the name of a Member indicated that the question was actually asked on the floor of the House by him.

ता.प्र. संख्या U.S.Q. No.	विषय	Subject	पृष्ठ Pages
9.	त्रिपुरा में बारागपुरा स्थित तेल तथा प्राकृतिक गैस अन्वेषी केन्द्र में दुर्घटना	Accident at Baramura Oil and Natural Gas Exploratory Centre in Tripura	—18
10.	प्रत्येक राज्य में राष्ट्रीय परियोजना के रूप में एक सिंचाई परियोजना	One Irrigation Project in each State as National Project	—19
11.	देश में बिजली की रेलवे लाईन की लम्बाई	Length of Electrified Railway Track in the Country	—19
12.	मध्यप्रदेश सरकार द्वारा जंगलों से चारा लाने के लिए मालडिब्बे देन का अनुरोध	M.P. Government request for Wagons for movement of Fodder from Forest	—19
13.	हावड़ा डिवीजन में मार्टिन रेलवे को फिर से चालू करना	Re-opening of Martin Railway in Howrah Division	—19
14.	आन्ध्र प्रदेश में हाल में आन्दोलन के कारण रेलगाड़ियों का सामान्य आवागमन रुक जाने के परिणामस्वरूप रेलवे को हुई आय की हानि	Loss of Income suffered by Railway during the Recent Agitation in Andhra Pradesh Modto Stoppage of Normal vement of Railwaysue	—20
15.	आसनसोल डिवीजन में रेल इंजनों को औजार सप्लाई न किये जाने के कारण हुई दुर्घटनाएं	Accidents due to Non-Supply of Tools in Locomotives in Asansol Division	—20
16.	मैसूर में अपर कृष्णा परियोजना का पूरा किया जाना	Completion of Upper Krishna Project in Mysore	—21
17.	27-28 दिसम्बर, 1972 को मार्ग में पड़ने वाले एक छोटे स्टेशन पर बम्बई हावड़ा मेल को रोके रखना	Stopping of Bombay-Howrah Mail on a small way side station on 27-28th December 1972	—21
18.	रेलवे की अभिरक्षा में आने वाली निजी सम्पत्ति का आँध्र आन्दोलन के दौरान नष्ट किया जाना तथा रेलवे द्वारा दिया गया मुआवजा	Destruction of Private Property under Railway Custody during Andhra Agitation and Compensation paid by Railways	—22
19.	पारादीप पत्तन उर्वरक कारखाने की स्थापना	Setting up of a Fertilizer Plant at Paradeep Port	—22
20.	बोनस के मामले पर रेल कर्मचारियों द्वारा हड़ताल	Strike by Railway Employees on Bonus Issue	—20
अता.प्र. संख्या			
U.S.Q. No.			
1.	एम० टी० पी० (रेलवे) दिल्ली रेल पासों का दुरुपयोग	Misuse of Railway Passes in MTP (Railways) Delhi	—23
2.	मैसूर में भूमि की सिंचाई	Irrigation of Land in Mysore	—23

अता.प्र. संख्या U.S.Q. No.	विषय	Subject	पृष्ठ Pages
3.	50 प्रतिशत साम्य पूंजी वाली विदेशी ड्रग तथा फार्मास्यूटिकल कम्पनियां	Foreign Drug and Pharmaceuticals Companies with 50 per cent Foreign Equity	—24
4.	मुख्य लेखा परीक्षक द्वारा निरीक्षण रेल डिब्बों का प्रयोग	Use of Inspection carriages by Chief Auditor	—25
5.	विदेशी औषध कम्पनियों द्वारा लाभ तथा लाभांश को बाहर भेजने से रोके जाने के लिये की गई कार्यवाही	Steps to check remittance of Profits and Dividends by Foreign Drug Companies	—26
6.	दक्षिण मध्य रेलवे में ढोया गया माल	Goods Traffic handled on South Central Railway	—27
7.	पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में दुर्घटनाएं	Accidents in Northeast Frontier Railway	—27
8.	ग्रामीण विद्युतीकरण योजनाएं	Rural Electrification Schemes	—28
9.	मध्य प्रदेश, गुजरात और उत्तर प्रदेश में सामान्य विद्युत ग्रिड की स्थापना	Setting up of a Common Power Grid in M.P. Gujarat and U.P.	—28
10.	स्वीडन के निःशस्त्रीकरण मंत्री की भारत की यात्रा	Visit of Swedish Disarmament Minister to India	—28
12.	व्यापक बाढ़ नियन्त्रण कार्यक्रम	Massive Flood Control Programme	—29
13.	पंजाब सरकार द्वारा नंगल उर्वरक कारखाने को बन्द किये जाने की मांग	Demand by Punjab Government for Closure of Nangal Fertilizer Factory	—30
14.	विद्युत उपकरणों के आयात पर लगे प्रतिबन्ध में ढील	Relaxation on Ban on Import of Power Equipments	—30
15.	बाढ़ सम्बन्धी पूर्वानुमान करने वाली संस्थाएं	Flood Forecasting Organisations	—31
16.	रेलवे द्वारा माल का ढोया जाना	Transportation of Goods by Railways	—31
17.	किसानों को विद्युत का वितरण	Distribution of Power to Farmers	—31
18.	बांसपाणि से जाखापुरा बरास्ता पारादीप रेलवे लाईन के बारे में अध्ययन दल का प्रतिवेदन	Report of Study Group on Railway Line from Banspani to Jakhapura En Route to Paradip	—32
19.	कटक पारादीप रेल लाईन के कार्य को पूरा करने की समय सीमा	Time Schedule for completion of Cuttack Paradip Rail Link	—32
20.	कटक स्टेशन के उत्तरी छोर पर ऊपरि-पुल का निर्माण	Construction of Over Bridge at North end of Cuttack Station	—32
21.	खुर्दा रोड डिवीजन (दक्षिण पूर्व रेलवे) में गैर मान्यता प्राप्त रेलवे संघों को नियंत्रित करने के लिए कार्यवाही	Steps taken to Control Unrecognised Railway Unions in Khurda Road Division (South Eastern Railway)	—33

बता.प्र. संख्या U.S.Q. No.	विषय	Subject	पृष्ठ Pages
23.	सिनी (दक्षिण पूर्व रेलवे) में जोनल प्रशिक्षण स्कूल में प्रशिक्षणार्थियों को यात्रा भत्ता	Travelling Allowance to Trainees of Zonal Training School at Sini (South Eastern Railway)	—33
24.	पटना उच्च न्यायालय में अनिर्णीत पड़े मामले तथा उनका निपटान	Cases pending in Patna High Court and Disposal Thereof	—34
25.	आन्ध्र प्रदेश में आन्दोलन के कारण रेलों को हुई क्षति	Damage caused to Railways in Andhra due to Agitation	—34
26.	बाण सागर परियोजना के बारे में बातचीत	Talks on Ban Sagar Project	—35
27.	उत्तर प्रदेश में रेलगाड़ियों के रद्द होने के कारण रेलवे को हुई क्षति	Loss suffered by Railways on Account of Suspension of Trains in U.P.	—36
29.	मार्टिन लाइट रेलवे पर गाड़ियों का पुनः चलाया जाना और हावड़ा आमता लाइन को बड़ी लाइन में बदलना	Resumption of Trains on Martin Light Railway and Conversion of Howrah-Amta Line into Broad Gauge	—36
30.	कृषि योग्य भूमि की सिंचाई	Irrigation of Cultivable Land	—36
32.	दक्षिण पूर्व रेलवे में रेलवे विद्युतीकरण कर्मचारियों को नो वर्क नोटिस के अन्तर्गत रखना	Railway Electrification Staff put under No Work Notices on South Eastern Railway	—37
33.	कलकत्ता विद्युतीकरण परियोजना द्वारा भर्ती किए गए कर्मचारियों को पूर्व रेलवे द्वारा मान्यता	C.E.P. Recruited staff to be recognised by Eastern Railway	—37
34.	मध्यप्रदेश, राजस्थान, बिहार तथा अन्य राज्यों में कम आयु में विवाह तथा बाल विवाह	Early Marriages and Child Marriages in Madhya Pradesh, Rajasthan, Bihar and other States	—38
35.	रीवा में कुठालिया में रेलवे स्टेशन का निर्माण और रीवा को मिर्जापुर से मिलाना	Construction of Railway Station at Kuthalia in Rewa and Connecting Rewa with Mirzapur	—38
36.	उत्तर प्रदेश द्वारा मध्य प्रदेश को बिजली की सप्लाई	Supply of Electricity by U.P. to Madhya Pradesh	—39
37.	गांवों का विद्युतीकरण	Electrification of Villages	—39
38.	नदी घाटी परियोजनाओं पर व्यय किया गया धन	Expenditure incurred on River Valley Projects	—40
39.	मध्य प्रदेश की हरिजन बस्तियों में बिजली का लगाया जाना	Electrification of Harijan Colonies in Madhya Pradesh	—40

अता.प्र. संख्या U.S.Q. No.	विषय	Subject	पृष्ठ Pages
40	सतना रीवा छतरपुर हरपालपुर टीकम- गढ़ झांसी के लिए रेलवे लाईन	Railway Lines for Satna Rewa Chhatarpur Harpalpur Tikamgarh Jhansi	—41
41	निर्धनों को निःशुल्क कानूनी सहायता देने वाले राज्य	States where free Legal Aid has been provided to the poor	—41
42	एन्नौर से तिरुवानमियुर तक ट्यूब रेलवे	Tube Railway from Ennore to Trivanmiyur	—42
43	आन्ध्र के समुद्री तट रेखा पर उर्वरक कारखाने की स्थापना	Setting up of a Fertilizer Plant on the Andhra pastline	—42
44	आसनसोल डिवीजन (पूर्व रेलवे) की रेलवे बस्तियों में आतंक की स्थिति	Panicky situation in Railway Colonies of Asansol Division (Eastern Railway)	—43
45	बाड़कार (आसनसोल डिवीजन) में पैदल उपरि पुल का निर्माण	Construction of Foot Over Bridge at Barkar (Asansol Division)	—44
46	आसनसोल डिवीजन (पूर्वी रेलवे) के कर्मचारियों को आरोप पत्र स्थानान्तरण मुअ्तिली आदेशों का जारी किया जाना	Issue of charge sheets and Transfer/suspension orders to Employees of Asansol Division (Eastern Railway)	—46
47	आसनसोल में चांदमारी महुआडंगा सुरंग और रेलपार सुरंग की स्थिति में सुधार करना	Improving condition of Chand- mari Mahuadanga Tunnel and Railpar Tunnel in Asansol	—44
48	महाराष्ट्र द्वारा कोयना नदी का जल कृष्णा नदी में छोड़ना	Release of Koyna Water into Krishna by Maharashtra	—45
49	चोरी गये, खोये गये और क्षतिग्रस्त माल के लिए प्राप्त दावे और उसके लिये दिया गया मुआवजा	Claims received and Compen- sation paid for goods pilfered lost and damaged	—45
50.	उड़ीसा में गाँवों का विद्युतीकरण	Electrification of Villages in Orissa	—46
51.	उड़ीसा में नलकूपों और पंपिंग सेटों के लिये बिजली दिया जाना	Energisation of Tubewells and Pumping sets in Orissa	—46
52.	उड़ीसा में बरास्ता दासपल्ला और फूल- बनी खुरदा रोड से बोलीनगीर तक रेलवे लाइन का निर्माण	Railway Line from Khurda Road to Bolangir District via Daspalla and Phulbani in Orissa	—47
53.	बड़ा चौका जल निकासी योजना के लिए धन का नियतन	Allocation of Fund for Bara- chuka Drainage Scheme	—47
54.	देश में बिजली का संकट	Power crisis in the country	—47
55.	फरक्का बांध की पोषक नहर का पूरा किया जाना	Completion of Feeder Canal of Farakka Barrage	—49

अता.प्र. संख्या U.S.Q. No.	विषय	Subject	पृष्ठ Pages
56.	मतदान की आयुसीमा कम करने के बारे में अंतिम निर्णय	Reduction in voting age	—50
57.	वेतन आयोग के प्रतिवेदन पेश न किये जाने के कारण रेलवे कर्मचारियों में असन्तोष	Discontent among Railway Employees on Non-submission of Pay Commission Report	—50
58.	दिल्ली और मद्रास के बीच राजधानी एक्सप्रेस चलाना	Introduction of Rajdhani Express between Delhi and Madras	—50
59.	लोक सभा के स्थानों में वृद्धि के बारे में भूतपूर्व मुख्य निर्वाचन आयुक्त का वक्तव्य	Statement by the Former Chief Election Commissioner regarding increase in the number of seats in Lok Sabha	—51
60.	राष्ट्रीय विद्युत ग्रेड	National Power Grid	—51
61.	उत्तर प्रदेश द्वारा मध्य प्रदेश को बिजली की सप्लाई	Supply of Electricity by U.P. to M.P.	—53
62.	मध्य प्रदेश में घोड़ा डोंगरी और हिरदागढ़ सतपुड़ा के बीच रेल सम्पर्क	Rail Link between Ghoradongri Hirdagarh/Satpura in Madhya Pradesh	—54
63.	मध्य प्रदेश द्वारा गुजरात और उत्तर प्रदेश के साथ बिजली का विनिमय	Exchange of Power by M.P. with Gujarat and U.P.	—55
64.	दिल्ली में तीसरे मुख्य रेलवे स्टेशन का निर्माण	Construction of Third Main Railway Station in Delhi	—55
65.	हरियाणा और पंजाब में बिजली की कमी का औद्योगिक उत्पादन पर प्रभाव	Effect of Power shortage in Haryana and Punjab on Industrial Production	—56
66.	गंगा को कावेरी से जोड़ने सम्बन्धी योजना को अन्तिम रूप दिया जाना	Finalisation of Plans regarding linking of Ganga with Cauveri	—57
67.	सारदा सहायक परियोजना तथा तापीय परियोजना के लिये ऋण	Loans for Sarda Sahayak Project Thermal Project	—57
68.	जम्मू और काश्मीर राज्य में ऊधमपुर तक रेलवे लाइन का विस्तार	Extension of Railway Line upto Udhampur in Jammu and Kashmir State	—57
69.	समुद्र तट से दूर तेल के खोज कार्य में विदेशी कंपनियों का सहयोग	Participation of Foreign Companies in Off Shore Exploration	—58
70.	व्यास सतलुज लिंक परियोजना की सुरंग	Tunnel of Beas Sutiej Link Project	—58
71.	मैसूर में चिक्काहोल परियोजना में बांध में दरार पड़ना	Bursting of Dam in Chikkahole Project	—59

अता.प्र. संख्या U.S.Q. No.	विषय	Subject	पृष्ठ Pages
72.	प्रमुख स्थानों में बिजली की कम दूरी करने के लिए बिजली घरों की स्थापना	Setting up of Generation Units to meet Power Shortage at Key Points	—59
73.	राहत उपाय के रूप में महाराष्ट्र के लिए चार रेल परियोजनायें	Four Rail Projects for Maharashtra as Relief Measure	—59
74.	भू तापीय स्रोतों से विद्युत और ऊर्जा का उत्पादन	Generation of Power and Energy through Geothermal Resources	—60
75.	भारतीय रेलवे में डाक्टरों की अनुपस्थिति में रोगियों की देखभाल का प्रबन्ध	Arrangements for Attending Patients in the absence of Doctors on Indian Railways	—60
76.	भारतीय रेलवे फार्मासिस्टों के लिये प्राथमिक उपचार का शैक्षणिक प्रशिक्षण	Academic Training of First aid for Pharmacists on Indian Railways	—60
77.	दिल्ली शाहदरा स्थित रेलवे स्वास्थ्य एकक के लिए इमारत	Building for Railway Health Unit at Delhi Shahdara	—61
78.	किसानों के लिए मंजली योजनायें	Medium Schemes for Farmers	—61
79.	आयातित दवाइयों का देश में बनी दवाइयों के मुकाबले मूल्य	Cost of Imported Medicines vis-a-vis those manufactured in the country	—62
80.	कलकत्ता, दिल्ली और बम्बई के लिये भूमिगत रेलवे	Underground Railways for Calcutta, Delhi and Bombay	—63
81.	दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान में कार्य कर रहे इंजीनियरों की सेवा की शर्तें	Service Conditions of Engineers working in DESU	—63
82.	पेट्रोल तथा उससे सम्बद्ध उत्पादों की कमी	Shortage of Petrol and allied products	—64
83.	राजस्थान नहर परियोजना की उठाऊ सिंचाई योजना को क्रियान्वित करना	Implementation of Lift Irrigation Scheme of Rajasthan Canal Project	—64
84.	रेलवे में काम कर रही टेलिस्कोपिक गण्ड फ्रेट स्ट्रक्चर्स के सम्बन्ध में उच्च शक्ति प्राप्त समिति	High Power Committee for Telescopic and Freight Structure now in operation on Railways	—64
85.	थीन बांध की लागत का अनुमान	Cost estimates of Thein Dam	—65
86.	बिजली उत्पादक संयंत्रों की स्थापना के लिए टाटा तथा बिड़ला को लाइसेंस देना	Issue of Licences to Tatas and Birlas for setting of Power Generating Plants	—65
87.	देहरी आन सोन बरावाडीह, गोमोह तथा गड़वा रोड़-चोपन लाइन के बीच डाक रेलगाड़ी सेवा	Mail Train service on Dehri on-Sombarawadh Gomoh Line and Garhwa Road—Chopan Line	—66

अता.प्र. संख्या U.S.Q. No.	विषय	Subject	पृष्ठ Pages
88.	दिल्ली तथा नई दिल्ली स्टेशनों से चलने वाली मेल /एक्सप्रेस गाड़ियों में तीसरे दर्जे की सीटों की संख्या बढ़ाना	Increase in III Class Seats in Mail Express Trains starting from Delhi and New Delhi Stations towards Bihar West Bengal and U.P.	—66
89.	मेल /एक्सप्रेस गाड़ियों से द्वितीय श्रेणी समाप्त करना	Abolition of Second Class from Mail Express Trains	—67
90.	भाखड़ा नांगल बांध में गाद	Silt at Bhakra Nangal Dam	—67
91.	उर्वरक का उत्पादन बढ़ाना	Increasing Production of Fertilizers	—67
92.	रेलवे में उठाईगिरी तथा चोरी रोकने में रेलवे सुरक्षा दल की भूमिका	R.P.F. Role in checking Pilferage and Thiefts from Railways	—68
93.	जम्मू जाने वाली गाड़ियों को पठानकोट होकर न जाने के विरुद्ध अभ्यावेदन	Representation against by passing Pathankot by Trains for Jammu	—69
94.	रेलवे वागनों में पाये गये बम	Bombs found in Railway Wagons	—69
95.	दामोदर घाटी निगम के कर्मचारियों द्वारा लेखा परीक्षा कार्यालय के साथ असहयोग	Non-Cooperation with Audit Office by Staff of DVC	—69
96.	दामोदर घाटी निगम के बारे में केन्द्रीय जांच ब्यूरो का प्रतिवेदन	Report of CBI on DVC	—70
97.	पंजाब में आनन्दपुर पन बिजली परियोजना का निर्माण कार्य	Construction work on Anandpur Hydel Project in Punjab	—70
98.	आन्ध्र प्रदेश में आन्दोलन के दौरान रेल सेवाओं का रद्द किया जाना	Cancellation of Railway Services during agitation in Andhra Pradesh	—70
99.	तापीय बिजली घरों के लिये स्थानों का चयन करने के लिए समिति की नियुक्ति	Setting up of a Committee for Selection of site for Thermal Power Stations	—71
100.	रेलगाड़ियों में भीड़ भाड़ का अनुमान	Assessment of over crowding in Trains	—71
101.	अभावग्रस्त क्षेत्रों के लिये राहत उपाय के रूप में गुजरात के लिए रेल परियोजनाओं की मांग	Demand for Rail Projects for Gujarat as Scarcity Relief Measure	—72
102.	देश में सिंचाई की क्षमता का अनुमान	Estimates of Irrigation Potential in the Country	—72
103.	जापान से छिद्रण कार्य (ड्रिलिंग) के लिये चल प्लेटफार्म की प्राप्ति	Delivery of Mobile Platform for drilling from Japan	—72
104.	उत्तर प्रदेश में टिहरी बांध के कारण विस्थापित हुये व्यक्तियों की मांगें	Demands by persons displaced by Tehri Dam in U.P.	—73
105.	सिन्दरी उर्वरक कारखाने के एक भाग का दुर्गापुर स्थानान्तरण किया जाना	Shifting of a part of plant of Sindri Fertilizer Factory to Durgapur	—74

अता.प्र. संख्या U.S.Q. No.	विषय	Subject	पृष्ठ Pages
106.	भाखरा और राजस्थान नहर के जल स्तर में कमी	Fall in Water Level in Bhakra and Rajasthan Canals	—74
107.	विदेशी तेल कम्पनियों का राष्ट्रीयकरण	Nationalisation of Foreign Oil Companies	—74
108.	नेपाल के क्षेत्र में कोसी नहर का पूरा किया जाना	Completion of Kosi Canal in Nepalese Territory	—75
109.	कमला नदी के तटबन्धों का विस्तार	Extension of Kamala River Embankments	—75
110.	नार्थ ईस्टर्न रेलवे मजदूर यूनियन को मान्यता देना	Recognition of North Eastern Railway Mazdoor Union	—76
111.	धर्मनगर से अगरतला तक रेलवे लाइन	Railway line from Dharmanagar to Agartala	—77
112.	त्रिपुरा में दम्बोरू पन बिजली परियोजना के लिये पन बिजली सिंचाई योजना	Hydel Irrigation Scheme for Damboroo Hydel Project in Tripura	—77
113.	स्थाई किये जाने से पूर्व रतलाम डिवीजन के ट्रेन क्लर्कों (पश्चिम रेलवे) से विकल्प माँगा जाना	Option by Train clerks of Ratlam Division before confirmation (Westren Railway)	—77
114.	खेती योग्य भूमि में सिंचाई सुविधाएं	Irrigation facilities in Cultivable Land	—78
115.	मध्य प्रदेश में क्लोरीन और कास्टिक सोडा का कारखाना स्थापित करने हेतु बाँगड परिवार को लाइसेंस देना	Licence to the House of Bangurs to set up a cholrine and Caustic Soda Plant in Madhya Pradesh	—79
116.	रेलवे विद्युतीकरण कर्मचारियों को बम्बई, दिल्ली और मद्रास की महानगर परिवहन परियोजनाओं में खपाना	Absorption of Railway Electrification Staff in Metropolitan Transport Projects for Bombay, Delhi and Madras	—79
117.	उर्वरक क्षेत्र सम्बन्धी नीति में परिवर्तन	Change in Policy in Fertilizer Sector	—80
118.	एक नये विद्युत क्षेत्र की स्थापना	Formation of a new Power Zone	—81
119.	व्हील एक्सल, रोलर, येरिंग और ट्रैक्टर गियरों के लिये केरल में उत्पादन एकक की स्थापना	Setting up of Production unit for manufacture of wheels axles, rollers bearing and tractor gears in Kerala	—81
120.	तापीय बिजली घरों की स्थापना	Setting up of Thermal Stations	—81
121.	केरल में विद्युत परियोजनाओं के बारे में जांच	Investigation on Power Projects in Kerala	—83
122.	कालीकट कालोनी में रेलवे क्वार्टरों का कब्जा धारियों को आवंटन	Allotment of Railway Quarters of Calicut Colony to Occupants	—83
123.	कावेरी जल विवाद सम्बन्धी तथा निरूपण समिति का प्रतिवेदन	Report of Fact Finding Committee on Cauvery Water Dispute	—83

अता.प्र. संख्या U.S.Q. No.	विषय	Subject	पृष्ठ Pages
124.	एणकुलम-त्रिवेन्द्रम लाइन (पश्चिम रेलवे का विद्युतीकरण)	Electrification of Ernakulam Trivandrm Line (Southern Railway)	—84
125.	गुरूवयूर (केरल) तक रेलवे लाइन	Rail Link with Guravayoor (Kerala)	—84
126.	रेलवे अस्पतालों में महिला सफाई कर्म-चारियों को वर्दी की सप्लाई	Supply of Uniforms to Female Sweepers of Railway Hospitals	—84
127.	अहमदाबाद से दिल्ली तक ब्राड गेज लाइन	Broad Gauge Line from Ahmedabad to Delhi	—85
128.	अकाल राहत उपाय के रूप में राजस्थान में नई रेलवे लाइनें	New Railway Lines in Rajasthan as Famine Relief Measure	—85
130.	दामोदर घाटी निगम द्वारा पश्चिम बंगाल के हुगली जिले में सिंचाई के लिये पानी की सप्लाई	Supply of Irrigation Water by DVC in Hooghly District in West Bengal	—85
131.	विदेशी तेल कम्पनियों के साथ समान पूंजी लगाने पर निर्णय	Decision on Equity Participation with Foreign Oil Companies	—86
132.	गर्म पानी के स्रोतों और चश्मों से बिजली का उत्पादन	Generation of Electricity from Thermal Springs and Geysers	—86
133.	कृषि तथा उद्योगों के लिये बिजली की सप्लाई	Supply of Power to Agriculture and Industry	—87
134.	थीन बांध के कारण विस्थापित व्यक्तियों का पुनर्वास	Rehabilitation of people effected by Thein Dam	—87
135.	दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान को राष्ट्रीय कोयला विकास निगम तथा भारत कोकिंग कोल लिमिटेड द्वारा कोयले की सप्लाई	Supply of Coal to DESU by National Coal Development Corporation and Bharat Coking Coal Ltd.	—88
136.	बिना टिकट यात्रा और टिकटों की चोर बाजारी समाप्त करने के लिये उपाय	Steps proposed to Eliminate Ticketless Travelling and Blackmarketing of Tickets	—88
137.	जाली रसीदों के माध्यम से रेल द्वारा भेजे जा रहे माल का गबन	Misappropriation of Railway Goods in Transit through Forged Receipts	—91
138.	दिल्ली मेन और नई दिल्ली रेलवे स्टेशनों पर चोरी के मामले	Cases of Theft at Delhi Main and New Delhi Railway Stations	—91
139.	वर्ष 1973 में पंजाब और देश के शेष भागों में उर्वरक कारखानों की स्थापना	Settingup of Fertilizer Factories during 1973 in Punjab and rest of the country	—92
140.	बिजली उत्पादन के लिये पंजाब में अतिरिक्त डीजल सेटों की स्थापना	Installation of Additional Diesel Sets for Generating Power in Punjab	—92

अता.प्र. संख्या U.S.Q. No.	विषय	Subject	पृष्ठ Pages
141.	केन्द्रीय जल तथा विद्युत आयोग द्वारा सिंचाई आयोग की सिफारिशों को लागू करना	Implementation of Recommendations of Irrigation Commission by Central water and Power Commission	—93
142.	रियायती शर्तों के अन्तर्गत पिछड़े क्षेत्रों के लिए ग्राम विद्युतीकरण निगम द्वारा राज्य विद्युत बोर्डों को वित्तीय सहायता	Financial Assistance to State Electricity Boards by Rural Electrification Corporation for Backward Areas under Concessional Terms	—93
143.	नर्मदा, कृष्णा और गोदावरी नदियों पर सिंचाई परियोजनाएं	Irrigation Project set up on Narmada, Krishna and Godavari Rivers	—94
144.	विद्युत परियोजनाओं की बिजली उत्पादन क्षमता	Generating Capacity of Power Projects	—95
145.	कोटा (राजस्थान) में तापीय बिजली घर की स्थापना	Setting up of Thermal Power Station at Kota(Rajasthan)	—96
146.	चेतक एक्सप्रेस के प्रथम श्रेणी में यात्रा करने के इच्छुक यात्रियों के लिये अपर्याप्त स्थान	Inadequate Accommodation for Passengers intending to Travel by First Class in Chetak Express	—96
147.	राजस्थान के व्यापारियों द्वारा माल डिब्बों की सप्लाई से सम्बन्धित बकाया राशि का न दिया जाना	Non payment of Arrears by Traders of Rajasthan for Supply of Wagoens	—96
148.	उदयपुर स्टेशन को माल डिब्बों की सप्लाई	Supply of wagons for Udaipur Station	—96
149.	राजस्थान में रेलवे स्टेशनों का विद्युतीकरण	Electrification of Railway Stations in Rajasthan	—97
150.	दिल्ली में कोयले की कमी	Shortage of Coal in Delhi	—97
151.	मध्य प्रदेश में औद्योगिक कार्यों के लिये बिजली का उपयोग	Consumption of Power in Madhya Pradesh for Industrial Purposes	—98
152.	सरकारी उपक्रमों से विलम्ब शुल्क तथा स्थान शुल्क की वसूली	Collection of Demurrage and Wharfage Charges from Public Sector Undertakings	—99
153.	अकालग्रस्त लोगों को राजस्थान नहर पर रोजगार देने की योजना	Scheme for Providing jobs to Famine Stricken People on Rajasthanh Canal	—99
154.	न उठाये गये माल की नीलामी से पहले सम्बद्ध व्यक्तियों को नोटिस देना	Issue of Notices to Parties before Auction of uncollected Goods	—100
155.	स्वयं सेवी संगठनों द्वारा बिना टिकट यात्रा रोकने में सहायता	Help of Voluntary Organisations for checking Ticketless Travel	—101

अता.प्र. संख्या U.S.Q. No.	विषय	Subject	पृष्ठ Pages
156.	आन्ध्र आन्दोलन के दौरान रेलवे कर्मचारियों का निधन	Loss of Lives of Railways Employees during Andhra Agitation	—102
158.	सरकारी तथा गैर सरकारी खानों द्वारा सप्लाई किये गये कोयले का रेलवे द्वारा अधिक मूल्य देना	Railways to pay more for coal supplied by Private and Public Sector Mines	—102
159.	लोक सभा में बढ़ती हुई जनसंख्या का प्रतिनिधित्व	Representation of Growing Population in Lok Sabha	—102
160.	उत्तर प्रदेश में गांवों का विद्युतीकरण	Electrification of Villages in U. P.	—103
161.	व्यास मतलुज लिंक पोंगडेम का लागत अनुमान	Cost Estimates of Beas Sutlej Link and Pong Dam	—103
162.	विदेशी तेल कम्पनियों द्वारा भागी मात्रा में धन राशि का स्वदेश भेजा जाना	Heavy Remittances being made by Foreign Oil Companies	—104
163.	दुर्गापुर उर्वरक संयंत्र के चालू होने में विलम्ब	Delay in Commissioning Durgapur Fertilizer Plant	—105
164.	भारतीय संहिता खण्डों के अनुपूरक अंक जारी करना	Issue of Supplements to India Code Volumes	—105
166.	तमिलनाडु में विद्युत संयंत्रों का निर्माण	Construction of Power Plants in Tamil Nadu	—106
167.	राज्यों के विद्युत मंत्रियों की समिति का प्रतिवेदन	Report of Committee of State Power Ministers	—106
168.	ईराक और गिनी द्वारा भारतीय रेलवे से तकनीकी सहायता की मांग	Technical Assistance sought by Iraq and Guinea from Indian Railways	—106
169.	पूर्वोत्तर रेलवे में सीतामढ़ी से नारकटियागंज के लिये ब्रोडगेज लाइन	Broad Gauge Railway line from Sitamarhi to Narkatiaganj on North Eastern Railway	—107
170.	बिहार में बागमती विद्युत परियोजना के निर्माण के लिए भूमि	Land for construction of Bagmati Power Project in Bihar	—107
171.	मैसूर के लिए सूखा राहत उपाय के रूप में रेल परियोजनाएँ	Rail Projects as Drought Relief Measure for Mysore	—108
172.	वित्तीय साधनों के कारण विद्युत विकास कार्यक्रम में हानि	Loss to Power Development Programmes due to Financial Resources	—108
173.	मैसूर में अपर कृष्णा, मालाप्रभा और घाटप्रभा परियोजनाओं को पूरा करने के लिए सहायता	Assistance for Completion of Upper Krishna, Malaprabha and Ghata, Prabha Projects in Mysore	—108
174.	पुरकात्री हरिद्वार सड़क पर ऊपर पुल का निर्माण	Construction of an Over-Bridge on Purkatri Haridwar Road	—109

अता.प्र. संख्या U.S.Q. No.	विषय	Subject	पृष्ठ Pages
175.	लंडौरा रेलवे स्टेशन (सहारनपुर) पर ऊपर पुल का निर्माण	Construction of an Over-bridge at Landhaura Railway Station (Saharanpur)	—109
176.	गणतन्त्र दिवस मनाने के लिये सहारनपुर से दिल्ली तक के स्टेशनों पर किया गया व्यय	Republic Day Celebrations at Railway Stations from Saharanpur to Delhi	—109
77.	हल्दिया तेल शोधक कारखाने का विस्तार और वहां पर पेट्रो रसायन उद्योग समूह की स्थापना	Expansion of Haldia Refinery and setting up Petro Chemical Complex	—110
178.	दामोदर घाटी निगम द्वारा विद्युत उत्पादन क्षमता का उपयोग	Utilisation of Generating Capacity by DVC	—110
179.	उत्तर प्रदेश में इंजीनियरों द्वारा हड़ताल	Strike by Engineers in U. P.	—111
180.	रेलगाड़ियों में डकैतियों की घटनाओं में वृद्धि	Increase in Dacoities in Trains	—111
181.	हरियाणा में गोहाना पानीपत रेलवे लाइन को पुनः चालू किया जाना	Restoration of Gohana Panipat Railway Line in Haryana	—113
182.	पेट्रोलियम शोधन क्षमता	Petroleum Refining Capacity	—113
183.	बड़ी और मझली सिंचाई परियोजनाओं के अन्तर्गत भूमि	Land under Major and Medium Irrigation	—114
184.	मतदान की आयु कम करने की मांग	Demand for Lowering of Voting Age	—114
185.	कर्मचारियों की शिकायतों के बारे में गैर मान्यता प्राप्त संघों द्वारा सरकार को अभ्यावेदन	Representation to Government by un-recognised Unions on Staff Grievances	—114
186.	दक्षिण रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे की कार्मिकशाखा के कर्मचारियों की संख्या	Strength of Personnel Branch on Southern Railway and South Central Railways	—115
187.	दक्षिण मध्य रेलवे में कार्मिक संवर्ग का बनाया जाना	Creation of Personnel Cadre (South Central Railway)	—115
188.	बिहार में कटिहार नामक स्थान पर एक विद्युत कारखाने की स्थापना करने के बारे में विधान सभा के विभिन्न दलों के नेताओं की मांग	Demand made by Leaders of Various Parties of Bihar Legislative Assembly regarding setting up of a Power project at Katihar in Bihar	—116
189.	हिण्डालकों को अधिक बिजली की सप्लाई	Supply of More Power to Hindalco	—116
190.	खगोल (दानापुर) में रेलवे सेवा आयोग के कार्यालय से पेटियों का हटाया जाना	Withdrawal of two Boxes from the Office of Railway Service Commission at Khagaul (Danapur)	—117

अता.प्र. संख्या U.S.Q. No.	विषय	Subject	पृष्ठ Pages
191.	नई दिल्ली स्टेशन पर खड़े राष्ट्रपति के सेलून को तोड़कर उसमें घुसना	Breaking into the President's Saloon parked at New Delhi Station	—117
192.	पांचवीं योजना में बिहार में विद्युत प्रजनन योजनाओं को कार्य रूप देने के लिये धन	Funds for Implementation of Power Development Schemes in Bihar for Fifth Plan	—117
193.	उड़ीसा में नलकूपों और पम्पसेटों को चलाने के लिये बिजली की सप्लाई	Energisation of Tube wells and Pump sets in Orissa	—118
194.	कुछ बल्क औषधियों के बारे में औद्योगिक लागत और मूल्य ब्यौरों का प्रतिवेदन	Report of the Bureau of Industrial Costs and Prices on some Bulk Drugs	—118
195.	औषध निर्माण करने वाली विदेशी कम्पनियों द्वारा धन बाहर जाना	Amount remitted by Foreign Companies dealing in the manufacture of Drugs	—119
196.	सरकारी तथा गैर सरकारी क्षेत्र में सी० और टी० आर० माल डिब्बों का निर्माण	Manufacturing of CRT Wagon in Public and Private Sectors	—119
197.	वर्ष 1971-72 और 1972-73 के दौरान रेलवे कल्याण योजनाओं के लिए धन	Amount for Railways Welfare Plans during 1971-72 and 1972-73	—120
199.	विदेशी तेल कम्पनियों द्वारा कच्चे तेल के मूल्य में वृद्धि	Demand for increase in Crude Price by Foreign Oil Companies	—120
200.	पेट्रोलियम के शोधन के बारे में गोष्ठी (जनवरी 1973)	Seminar on Petroleum Refining (January, 1973)	—121
स्थगन प्रस्ताव के बारे में (प्रक्रिया)		Re. Motion for Adjournment (Procedure)	—122
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना		Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance	—126
वेतन आयोग का प्रतिवेदन प्रस्तुत करने में विलम्ब		Delay in submission of Pay Commission's Report	—126
श्री एस० एम० बनर्जी		Shri S. M. Banerjee	—127
श्री यशवन्तराव चव्हाण		Shri Yeshwantrao Chavan	—128
सभा पटल पर रखे गये पत्र		Papers Laid on the Table	—132
राज्य सभा से संदेश		Message from Rajya Sabha	—135
विधेयकों पर अनुमति		Assent to Bills	—135
प्राक्कलन समिति		Estimates Committee	—135
25वां और 26वां प्रतिवेदन		Twenty-fifth and Twenty-sixth Reports	—136
लोक लेखा समिति		Public Accounts Committee	
62वां प्रतिवेदन		Sixty-second Report	—136

विषय	Subject	पृष्ठ Pages
सूखे की स्थिति के बारे में वक्तव्य	Statment Re. Drought Situation	—136
श्री फखरुद्दीन अली अहमद	Shri F. A. Ahmed	—136
अस्पृश्यता (अपराध) अधिनियम और प्रकीर्ण उपबन्ध विधेयक	Untouchability(Offences) Amend- ment and Miscellaneous provision Bill	—139
संयुक्त समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत किये जाने की अवधि का बढ़ाया जाना	Extension of times for presenta- tion of Report of Joint Committee	—139
रेल बजट 1973-74 प्रस्तुत किया गया	Railway Budget 1973-74 prese- nted	—139
श्री एल० एन० मिश्र	Shri L. N. Mishra	—139
समुद्री तोपखाना अभ्यास (संशोधन) विधेयक विचार करने का प्रस्ताव, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में	Seaward Artillery Practice (Ame- ndment) Bill	—163
श्री जे० बी० पटनायक	Motion to consider as Passed by Rajya Sabha Shri J. B. Patnaik	—163
श्री माधुर्य्य हालदार	Shri Madhuryya Haldar	—164
श्री एस० एम० बनर्जी	Shri S. M. Banerjee	—164
श्री मोहन राज कलिंगारायर	Shri Mohanraj Kalingarayar	—165
श्री भारत सिंह चौहान	Shri Bharat Singh Chowhan	—165
श्री पी० के० देव	Shri P. K. Deo	—165
श्री बी० वी० नायक	Shri B. V. Naik	—166
खंड 2,3 और 1	Clauses 2, 3 and 1	—167
पारित करने का प्रस्ताव संशोधित रूप में	Motion to pass, as amended	—168
श्री ज्योतिर्भय बसु	Shri Jyotirmoy Bosu	—168
श्री जी० बी० पटनायक	Shri J. B. Patnaik	—168
राजनयिक और कौंसलीय आफिसर (शपथ और फीस) (जम्मू काश्मीर पर विस्तार) विधेयक	Diplomatic and Consular Officers (Oaths and Fees) (Extension to Jammu and Kashmir) Bill	—169
विचार करने का प्रस्ताव, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में	Motion to consider, as passed by Rajya Sabha	—169
श्री सुरेन्द्र पाल सिंह	Shri Surendra Pal Singh	—170
श्री सोमनाथ चटर्जी	Shri Somchand Chatterjee	—170
श्री जे० माता गौडर	Shri J. Matha Gowder	—170
श्री आर० वी० बड़े	Shri R. V. Bade	—171
श्री मूलचन्द्र डागा	Shri M. C. Daga	—171
श्री इन्द्रजीत मल्होत्रा	Shri Inder J. Malhotra	—171
श्री एस० एम० बनर्जी	Shri S. M. Banerjee	—172
खंड 2,3 और 1	Clauses 2, 3 and 1	—173
पारित करने का प्रस्ताव, संशोधित रूप में चलचित्र (संशोधन) विधेयक	Motion to pass, as amended Cinematograph (Amendment) Bill	—175

विषय	Subject	पृष्ठ Pages
विचार करने का प्रस्ताव, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में	Motion to Consider, as Passed by Rajya Sabha	
श्री धर्मवीर सिंह	Shri Dharam Bir Singh	—175
श्री आर० पी० दास	Sh.i R. P. Das	—175
श्री एम० कतामुतु	Shri M. Kathamuthu	—176
श्री रुद्र प्रताप सिंह	Shri Rudra Pratap Singh	—176
श्री सी०टी० दंडपाणि	Shri C. T. Dhandapani	—177
कार्य मंत्रणा समिति	Business Advisory Committee	—177
23वां प्रतिवेदन	Twenty-third Report.	—177

लोक-सभा
LOK SABHA

मंगलवार, 20 भरवरी, 1973/ 1 फाल्गुन, 1894 (शक)
Tuesday, 20 February, 1973/Phalgun 1, 1894 (Saka)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई
The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

{ अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए । }
{ Mr. Speaker in the Chair }

नये मंत्रियों का परिचय
INTRODUCTION OF NEW MINISTERS

प्रधान मंत्री और सदन की नेता (श्रीमती इन्दिरा गांधी) : अध्यक्ष महोदय, मुझे आप से और आप के माध्यम से इस सदन से अपने इन नये सहयोगियों का परिचय कराने में प्रसन्नता हो रही है, श्री भोला पास्वान शास्त्री, निर्माण और आवास मंत्री; श्री के० रघुरामैया, संसदीय कार्य मंत्री; श्री देवकान्त बरुआ, पेट्रोलियम और रसायन मंत्री; श्री एल० एन० मिश्र, रेल मंत्री; श्री एम० बी० राना, नौवहन और परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री; श्री सुरेन्द्रपाल सिंह, विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री; श्री अरविन्द नेताम, शिक्षा और समाज कल्याण मंत्रालय तथा संस्कृति विभाग में उपमंत्री; श्री जे० वी० पटनायक, रक्षा मंत्रालय में उप-मंत्री; श्री प्रणव कुमार मुखर्जी, औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री; श्री सुखदेव प्रसाद, इस्पात और खान मंत्रालय में उप-मंत्री; श्री कोंडाजी बासप्पा, स्वास्थ्य और परिवार नियोजन मंत्रालय में उप-मंत्री; श्री जियाउर्रहमान अन्सारी, औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री तथा श्री सुबोध हंसदा, इस्पात और खान मंत्रालय में उप-मंत्री ।

अध्यक्ष महोदय : इन सब के लिए मेरी मंगल कामनाएं हैं ।

प्रश्नों के मौखिक उत्तर
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

विद्युत उत्पादन करने वाले उपकरणों का आयात

*1. श्री प्रसन्नभाई मेहता :

श्री एम० एस० संजीवीराव :

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

(क) क्या विद्युत संयंत्रों का निर्माण शीघ्र सुनिश्चित कराने के लिये सरकार का विचार विद्युत उत्पादन करने वाले उपकरणों का आयात करने का है;

(ख) यदि हां, तो कुल कितने मूल्य के उपकरणों का आयात किया जायेगा; और

(ग) यह आयात किस देश से किया जायेगा ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री बालगोविन्द वर्मा) : (क) से (ग) : विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) सिंचाई और विद्युत मंत्रालय के पांचवी योजना के प्रस्तावों में पांचवी योजना के दौरान 21.8 मिलियन किलोवाट विद्युत-जनन संयंत्र के प्रतिष्ठापन की परिकल्पना की गई है । ये आंकड़े अभी अन्तिम नहीं हैं, देशी निर्माणकर्ता संयंत्रों द्वारा अपेक्षित संयंत्र के बृहत् भाग निर्मित किये जाने की संभावना है । पंचवर्षीय योजना के लक्ष्य को पूरा करने के लिये कुछ संयंत्रों को बाहर से मंगवाना पड़ सकता है । इसके अतिरिक्त पम्प-संचय उपस्कर, बृहदाकार डीजल-उत्पादन सेटों जैसे विशेष उपस्कर, जिसका अभी तक देश में निर्माण नहीं किया जाता, का भी आयात करना पड़ेगा । श्री नारायणदत्त तिवारी, विद्युत तथा वित्त मंत्री, उत्तर प्रदेश की अध्यक्षता में यह निर्धारित करने के लिये एक समिति स्थापित की गई है कि देशी निर्माता आवश्यकताओं को कहां तक पूरा कर सकते हैं और किस सीमा तक आयात करना आवश्यक होगा ।

(ख) आयात किये जाने वाले उपस्कर की मात्रा का पांचवी योजना के प्रस्तावों को अन्तिम रूप दिये जाने और समिति की रिपोर्ट प्रस्तुत किये जाने के बाद पता चलेगा ।

(ग) किस देश से उपस्कर का आयात किया जायेगा इस से सम्बन्धित फैसला इन विभिन्न बातों पर निर्भर करेगा : डिलिवरी अवधि, उपस्कर की सप्लाई के लिये संभरक द्वारा बताई गई शर्तों, वित्तीय प्रबन्ध तथा सहायता के लिये तकनीकी ज्ञान इत्यादि ।

श्री पी० एम० मेहता : मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि क्या देशी निर्माताओं द्वारा उपकरणों की विलम्ब से सप्लाई किए जाने के कारण अनेक बिजली परियोजनाएं चालू नहीं हो पाई, और यदि हां, तो क्या सरकार उन परिस्थितियों की जांच करेगी जिनके कारण उपकरणों की विलम्ब से सप्लाई हुई है ।

सिंचाई और विद्युत मंत्री (डा० के०एल० राव) : जी हां, श्रीमान जी, कुछ मामलों में उपकरणों की सप्लाई में विलम्ब हुआ है और हम यह सुनिश्चित करने के लिए भरसक कदम उठा रहे हैं जिससे इस प्रकार का विलम्ब आगे न हो ।

श्री पी०एम० मेहता : क्या इस विलम्ब से सरकार को अपनी आयात नीति में परिवर्तन करना पड़ा है और इन आयातों से वर्तमान बिजली संकट कहां तक दूर होगा और इससे अब तक कितनी सहायता मिली है ?

डा० के०एल० राव : माननीय सदस्यों को पता होगा कि एक बिजली घर पांच वर्ष में चालू होता है । चाहे हम मशीनों का आयात करे अथवा देश में ही बनाए, भावी परियोजनाओं में समय लगेगा । कमी की इस वर्तमान अवधि में हम केवल पहले से मन्जूर किए गए एककों को शीघ्रता से चालू कर सकते हैं और हम यही कर रहे हैं ।

श्री एस०आर० दामाणी : कुछ दिन पूर्व उद्योग मंत्री महोदय ने सदन में बताया था कि हैवी इलैक्ट्रिक प्लान्ट्स बिजली तैयार करने के लिए अपेक्षित संयंत्र और मशीनों का निर्माण कर सकती हैं जबकि उत्तर प्रदेश के बिजली और वित्त मंत्री, जो इस समस्या की जांच करने के लिए गठित, राज्यों के मंत्रियों की समिति के अध्यक्ष हैं, ने कहा है कि अनेक कठिनाई से उपलब्ध वस्तुओं का आयात किया जायेगा। मंत्री महोदय का इस सम्बन्ध में क्या मत है? दूसरे, देशी निर्माताओं को कितने क्रयादेश दिए गए हैं और कितने आयात करने का विचार है जिससे पाँचवीं योजना के बिजली विस्तार कार्यक्रम की हानि न हो?

अध्यक्ष महोदय : यह तो पहले ही विवरण में दिया हुआ है।

डा० के०एल० राव : इस प्रश्न का निर्धारण करने के लिए कि, हम किस सीमा तक देशी निर्माण कर सकते हैं और किस सीमा तक हम आयात कर सकते हैं, गठित की गई समिति ने अभी तक अपनी रिपोर्ट नहीं दी है। इस कार्य के लिए अभी दो या तीन महीने और लग जायेंगे। जब तक रिपोर्ट नहीं आयेगी तब तक हम किसी मंत्री विशेष के वक्तव्य को, समिति का मत नहीं मान सकते। जहाँ तक पाँचवीं योजना के लिए वर्तमान आयोजन का सम्बन्ध है, हमने अब तक 1 करोड़ किलोवाट बिजली की मंजूरी दी है जिसमें से 85 लाख किलोवाट बिजली देश में बनाई जायेगी। जहाँ तक सम्भव है हम देशी निर्माताओं को 'हंडैन्ट' दे रहे हैं। यह बात कि क्या हमें आयात करना चाहिए अथवा नहीं समिति की सिफारिशों पर निर्भर करेगा जिसकी रिपोर्ट हमें अगले दो या तीन महीनों में मिलने की सम्भावना है।

श्री भान सिंह भौरा : क्या यह सच है कि 5 जेनेरेटर आयात किए गए थे और ये सब पंजाब में बेकार पड़े हुए हैं? इस सम्बन्ध में आपने समाचार पत्रों में भी पढ़ लिया होगा। क्या सरकार यह पता लगाने के लिए कि इसके लिए कौन दोषी है, जांच करायेगी?

अध्यक्ष महोदय : कृपया प्रश्न से सम्बन्धित अनुपूरक प्रश्न पूछें।

श्री राम सहाय पांडे : पाँचवीं योजना में 2.18 करोड़ किलोवाट बिजली तैयार करने का निर्णय किया गया है। किन्तु उन्होंने यह निर्धारण नहीं किया है कि विदेशों से कितने उपस्करों का आयात किया जायेगा। जबकि हमने हैवी इलैक्ट्रिकल, भोपाल पर अत्यधिक धन खर्च किया है तो हम इस कारखाने से कौन से देशी उपस्कर प्राप्त करेंगे जिससे हम विदेशी मुद्रा की बचत कर सकें?

अध्यक्ष महोदय : इस में भोपाल कैसे आ गया?

डा० के० एल० राव : 2.18 करोड़ किलोवाट का लक्ष्य सिचाई और विद्युत मन्त्रालय द्वारा निर्धारित किया गया है। वास्तविक मात्रा अभी तक निश्चित नहीं की गई है। यह योजना आयोग पर निर्भर करता है कि वह कितना निर्धारित करेगा। किन्तु हमारा यह भरसक प्रयास रहेगा कि अधिक से अधिक क्रयादेश देशी निर्माताओं को दिये जायें। किन्तु फिर भी यदि हमें यह पता लगा कि हम सम्पूर्ण उपकरणों का उत्पादन नहीं कर सकते तो हमें कुछ उपकरणों का आयात करना पड़ सकता है।

Shri Hukam Chand Kachwai : In reply to a question the hon. Minister has stated that there has been some delay in the delivery of goods. I want to know the extent of loss as a result of this delay? How much time it will take in generating the required quantum of power and in becoming self-sufficient in this regard?

The hon. Minister has also stated that they would manufacture equipments if necessary. I want to know from the Hon. Minister what difficulties they are experiencing in manufacturing these equipments ?

डा० के० एल० राव : देशी निर्माताओं द्वारा विलम्ब से उपकरण सप्लाई किये जाने के कारण कुछ परियोजनाओं को चालू करने में कुछ विलम्ब हुआ है जैसा कि गुजरात में उकाई परियोजना के मामले में हुआ है। कुछ परियोजनाओं में कार्य आरम्भ न होने के कारण बिजली के उत्पादन में कमी हुई है। हम इन में यथासम्भव शीघ्रता से कार्य करने का प्रयत्न कर रहे हैं। यदि पांचवीं योजना के लक्ष्य पूरा करने के लिये देशी स्रोतों से सब आवश्यक उपकरण प्राप्त नहीं हो सके तो हमें इन आवश्यक उपकरणों का आयात करना पड़ जायेगा क्योंकि हम बिजली की कमी को और नहीं बढ़ने दे सकते, इससे देश के औद्योगिक और कृषि क्षेत्रों के विकास में रुकावटें पड़ेंगी।

Shri Hukam Chand Kachwai : Mr. speaker, Sir, reply to my question has not been given. The hon. Minister has admitted that there has been delay. I have asked as to how much loss has suffered as a result of this delay. I have also asked that in order to become self-sufficient how much time it will take in manufacturing the equipments in the country and what difficulties Government is experiencing in this regard.

अध्यक्ष महोदय : यह विवरण में दिया हुआ है।

Shri Hukam Chand Kachwai : Mr. Speaker, Sir, have you seen the statement ?

Mr. Speaker : Yes I have seen that.

तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग के बारे में मालवीया समिति का प्रतिवेदन

+

* 2. श्री के० लक्ष्मण

श्री इन्द्रजीत गुप्त

क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग के कार्यकरण के बारे में मालवीय समिति के प्रतिवेदन पर विचार कर लिया है;

(ख) यदि हां, तो सरकार ने किन किन सिफारिशों को स्वीकार कर लिया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इस संबंध में अन्तिम निर्णय कब तक लिये जाने की आशा है ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्री (श्री देवकान्त बरुआ) : (क) से (ग) जैसा कि 14-11-1972 को लोक सभा में पूछे गए तारांकित प्रश्न सख्या 29 के उत्तर में बताया गया था; कि मालवीय समिति रिपोर्ट में की गई विभिन्न सिफारिशों पर सरकार अन्तिम निर्णय के लिए, सरकारी उपकरणों की समिति द्वारा इन सिफारिशों पर किये जाने वाले विचारों (यदि उक्त समिति चाहे) की प्रतीक्षा करनी पड़ेगी इस उद्देश्य के लिए, सरकार को उक्त रिपोर्ट के प्रस्तुत किये जाने के बाद तत्काल ही इस रिपोर्ट की प्रतियां सरकारी उपकरणों की समिति को भेजी गई थीं। इस बीच में सरकार, सरकारी उपकरणों की समिति को इस रिपोर्ट के विभिन्न अध्यायों पर की गई सिफारिशों पर अपने विचार बताने की तैयारी कर रही है।

मैं मूल उत्तर में यह और जोड़ना चाहता हूँ कि इसके साथ पेट्रोलियम और रसायन

मंत्रालय की सलाहकार समिति भी इस प्रतिवेदन पर विचार कर रही है ।

श्री के० लक्ष्मण : श्री मान जी, पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय के पद पर इन नये मंत्री महोदय का मैं स्वागत करता हूँ । मुझे आशा और विश्वास है कि मंत्री महोदय तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग के कार्यकरण के बारे में प्रतिवेदन को अभी तक क्रियान्वित न किए जाने के ठोस कारण बतायेगे । मालवीय समिति ने तेल और प्राकृतिक गैस आयोग के कार्यकरण में सुधार करने के लिए कुछ क्रान्तिकारी परिवर्तन करने का सुझाव दिया है । यह कार्यालय आलोचना का विषय रहा है और तेल और प्राकृतिक गैस आयोग के कार्यकरण के विरुद्ध आरोप लगाये गये हैं । मैं तेल और प्राकृतिक गैस आयोग के कार्यकरण की जांच करने के लिए ऐसी विशेषज्ञ समिति गठित करने का उद्देश्य जानना चाहता हूँ जबकि सरकार ने इस समिति द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रतिवेदन को क्रियान्वित करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं की है । समिति द्वारा की गई सिफारिशों को लागू करने के लिये आवश्यक कदम उठाने में सरकार द्वारा किए गए विलम्ब के क्या कारण हैं ?

श्री देवकान्त बरुआ : जैसाकि मैंने मूल उत्तर में बताया है कि सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति इस मामले पर विचार कर रही है । मैंने सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति के अध्यक्ष के साथ बात चीत की थी और उन्होंने कहा है कि वे अपना प्रतिवेदन यथाशीघ्र प्रस्तुत कर देंगे । इस अवधि में हमने, संगठन के मामले के अतिरिक्त, सब विषयों पर अपनी सिफारिशें भेज दी हैं जो सक्रिय रूप से हमारे विचाराधीन हैं ।

श्री के० लक्ष्मण : प्रथम तो इस प्रतिवेदन को स्वीकार करने और इस में की गई विभिन्न सिफारिशों को लागू करने में अत्याधिक विलम्ब हुआ है और दूसरे, प्रतिवेदन के प्रस्तुत किए जाने के पश्चात भी अशोधित तेल के मूल्यों में वृद्धि हुई है । प्रतिवेदन को इतनी देरी में स्वीकार करने से विदेशी तेल कम्पनियाँ अपने मनमाने लाभ के मूल्यों के मामले में अपनी शर्तें मनवाने के लिए तेल और प्राकृतिक गैस आयोग पर अनावश्यक प्रभाव डाल रही हैं । मैं जानना चाहता हूँ कि इस प्रतिवेदन को विभिन्न समितियों के पास भेजने के क्या कारण हैं जबकि एक विशेषज्ञ समिति ने इस विषय पर अपनी रिपोर्ट दे दी है । इस प्रतिवेदन को लागू करने में सरकार की ओर से इतना अधिक विलम्ब क्यों हो रहा है ?

श्री देवकान्त बरुआ : इस मामले की वास्तविकता यह है कि जिस समय यह समिति गठित की गई थी, उस समय सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति भी तेल और प्राकृतिक गैस आयोग की समस्याओं का अध्ययन और उन पर विचार कर रही थी । सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति इस सदन की समिति है । इस समिति ने कहा है कि वह भी इस बारे में, अपने विचार देना चाहती है । सरकार ने इस सदन की समिति को उचित सम्मान देना उचित समझा है । सरकार तो इस सदन की परिचारिका मात्र है ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : इस बात को दृष्टि में रखते हुए कि मालवीय समिति को गठित हुए लगभग तीन वर्ष व्यतीत हो गये हैं और मेरे मित्र, श्री लक्ष्मण द्वारा व्यक्त किए गए विचारों को भी दृष्टि में रखते हुए कि इस अन्तराल में अशोधित तेल के मूल्यों में वृद्धि हो गई है । आपने समाचार पत्रों में पढ़ा होगा कि डालर का 10 प्रतिशत अवमूल्यन होने के कारण यह सम्भावना है कि अशोधित तेल के विदेशी सप्लायर मूल्यों में और अधिक वृद्धि की माँग कर सकते हैं, जो प्रति डालर तीन डालर तक हो सकती है । इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए मैं मन्त्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार यह सुनिश्चित करना वास्तव में अहरिहार्य समझती है

कि इस समिति की सिफारिश, विशेषकर तेल अन्वेषण एक पृथक मन्त्रालय की स्थापना के बारे में, विभिन्न समितियों के जंजाल में न खो जाए और ऐसी कोई तत्काल कार्यवाही की जाए ताकि हमें अशोधित तेल के इन सप्लायरों की दया पर निर्भर न रहना पड़े।

श्री देवकान्त बरुआ : यह इस सदन की एक समिति है और इस समिति की सलाह से ही हमें इस सिफारिश पर अपना निर्णय देने में विलम्ब करना पड़ता है। इस समिति ने हमें लिखा है कि वह इस मामले पर विचार करना चाहती है—क्योंकि यह इस सदन की समिति है—और हमने उन्हें यह सुझाव दिया है कि वह अपनी समीक्षा शीघ्रताशीघ्र पूरी करें। (अन्तर्वाधा) यह बात मेरे अकेले के हाथों में नहीं है, अपितु हम सबके हाथों में है। जैसाकि मैंने कहा है कि हमने उनसे कहा है कि वे इस प्रतिवेदन पर अपनी समीक्षा शीघ्र ही पूरी करेंगे तभी हम अपना निर्णय दे पायेंगे।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : आपको पता होगा कि गत सत्र के अन्त में मैंने यहां विशेषाधिकार का एक प्रश्न उठाया था कि क्या इस सदन द्वारा बनाई गई और इस सदन की एक मांग, सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति इस प्रतिवेदन पर अपनी समीक्षा से मन्त्रालय को प्रतिवेदन पर विचार करने और इस पर निर्णय लेने से रोक सकती है। जब तक यह मामला विशेषाधिकार के मामले के रूप में नहीं उठाया गया था इस समिति ने प्रतिवेदन की एक प्रति सभापटल पर रखने से भी इंकार कर दिया था। सरकार ने एक समिति गठित की और उसने अपनी रिपोर्ट दे दी थी। क्या इस पर भी कार्यवाही रोकी जा सकती है क्योंकि सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति की रिपोर्ट का अध्ययन करना होता है और तब अपना मत देना होता है? इस बात की आवश्यकता का ध्यान में रखते हुए, क्या सरकार को किसी अन्य प्रक्रिया पर विचार नहीं करना चाहिए?

श्री देवकान्त बरुआ : प्रक्रिया तो पहले ही थी। किन्तु मेरे पास प्रक्रिया में परिवर्तन करने के लिए समय नहीं था। मैं केवल समिति के अध्यक्ष से यही अनुरोध कर सकता हूँ कि वह अपने विचार शीघ्र दें और उन्होंने इसकी सहमति भी दी है। मुझे आशा है कि हम शीघ्र ही कुछ निश्चित निष्कर्षों पर पहुंच जायेंगे।

श्री अमृत नाहाटा : मंत्री महोदय अपना भार सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति को सौंपने की चेष्टा कर रहे हैं। जहां तक मुझे पता है सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति मालवीय समिति के प्रतिवेदन पर विचार नहीं कर रही है। सरकारी उपक्रमों संबंधी समिति विभिन्न उपक्रमों के बारे में अध्ययन करती है। यह इस बारे में ओ० एन० जी० सी० की रिपोर्ट पर की गई कार्यवाही का अध्ययन भी करती है और वहां तक ही मालवीय समिति की रिपोर्ट संगत भी है और उसका अध्ययन कर सकती है। इस पर भी सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति ने चार बार रिपोर्ट पर सरकार की टिप्पणी मांगी है और सरकार टिप्पणी देने में विफल रही है और बार-बार समय की मांग करती है। इसका अर्थ यह है कि सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति इस बारे में न्याय नहीं कर सकती है। यह कहना कि सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति मालवीय समिति की रिपोर्ट को लेकर बैठी हुई है ठीक नहीं है और इससे सरकार रिपोर्ट पर निर्णय लेने के कारण अपने उत्तरदायित्व से नहीं बच सकती है।

अध्यक्ष महोदय : मंत्री महोदय ने अभी आपको वास्तविकता बताई, है (व्यवधान) मैं चेयरमैन से पूरी जानकारी लेकर आपको दूंगा।

श्री पी० वेंकटसुब्बैया : यह विचित्र स्थिति है। सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति मालवीय समिति की रिपोर्ट पर विचार नहीं कर सकती? इस बारे में मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति ने सरकार से कहा है कि जब तक वे रिपोर्ट पर ध्यान नहीं देते तब तक उसे क्रियान्वित न करें?

अध्यक्ष महोदय : मैं चेयरमैन से परामर्श करने के पश्चात् आपको बताऊंगा (व्यवधान)।

श्री पी० वेंकटसुब्बैया : आप उन्हें उत्तर देने दें।

श्री के० लक्ष्मी : लक्ष्मी खड़े हुए।

अध्यक्ष महोदय : मैं श्री लक्ष्मी से निवेदन करता हूँ कि यह बैठ जायें। यह सभा का पहला दिन है। ... (व्यवधान) उन्हें स्थिति की पूरी जानकारी नहीं हो सकती। जैसा कि हमने पहले भी कई बार किया था... (व्यवधान) मैं समिति के चेयरमैन से परामर्श करके आपको सूचित करूंगा। पिछले सत्र में भी यह महत्वपूर्ण विषय रहा है और अब यह पुनः आ गया है। मैं समझता हूँ कि हमें कुछ समय प्रतीक्षा करनी चाहिए। स्थिति की जानकारी के लिए मैं चेयरमैन को बुलाऊंगा (व्यवधान)।

डा० कलाश : सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति ने बार बार मालवीय समिति पर सरकार के विचार मांगे हैं। अतएव मंत्री महोदय का यह कहना ठीक है कि सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति सरकार से रिपोर्ट तथा उसके निर्णय लेना चाहती है। सरकारी उपक्रम समिति की इच्छा थी कि तब तक मंत्रालय को सिफारिशें क्रियान्वित नहीं करनी चाहियें। इसी कारण इस प्रक्रिया में विलम्ब हुआ है।

श्री डी० एन० तिवारी : मंत्रालय की परामर्शदात्री समिति की बैठक 22 तारीख को हो रही है और उसके पश्चात् इसे सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति को भेज दिया जायेगा। इस पर केवल एक सप्ताह लगेगा। हम इस पर 22 तारीख का विचार कर रहे हैं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति तथा परामर्शदात्री समिति के क्या अधिकार हैं? सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति सभा द्वारा सरकारी उपक्रमों के कार्यों की जाँच करने के लिए बनाई गई है। यह सरकार द्वारा स्थापित किसी समिति की रिपोर्ट का अध्ययन नहीं कर सकती। यह विचित्र प्रक्रिया है।

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूँ कि यह एक असाधारण प्रक्रिया है। परन्तु पहले इसके कि मैं कुछ कहूँ मैं वर्तमान स्थिति जानना चाहता हूँ। सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति इस रिपोर्ट पर विचार करने को उत्सुक थी और यह रिपोर्ट उन्हें भेजी गयी थी...

कुछ माननीय सदस्य : क्यों

डा० कलाश : सरकारी उपक्रमों सम्बन्धी समिति की अबहेलना करते हुए मालवीय समिति की नियुक्ति की गई थी। स्वभावता पी० यू० सी० उस पर विचार करना चाहेगी।

श्री भागवत झा आजाद : मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है...

अध्यक्ष महोदय : हम अगला प्रश्न लेते हैं।

श्री के० एस० लावडा : मेरा निवेदन है कि किसी प्रश्न को दस मिनट से अधिक समय न दिया जाये।

श्री ए० पी० शर्मा : इस बारे में एक स्पष्टीकरण चाहता हूँ। क्या इस सदन की समिति सरकार से कह सकती है कि किसी दूसरी समिति की रिपोर्ट पर विचार न किया जाये?

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइये।

भीम कुण्ड तथा रंगली बांध परियोजनाय

+
*3. श्री अर्जुन सेठी :
श्री देवेन्द्र सत्पथी :

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

(क) क्या केन्द्रीय जल तथा विद्युत आयोग द्वारा भीम कुण्ड तथा रंगली जैसी विशाल बाँध परियोजनाओं के परियोजना-प्रतिवेदनों पर विस्तारपूर्वक विचार किया जा रहा है;

(ख) यदि हाँ, तो उन पर शीघ्रातशीघ्र कब तक स्वीकृति दे दी जायेगी; और

(ग) इन दो परियोजनाओं पर प्रारम्भिक कार्य शीघ्र शुरू करने के लिए उड़ीसा सरकार को कितनी अग्रिम राशि दी गई है?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) से (ग) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

विवरण

उड़ीसा सरकार से रंगली परियोजना रिपोर्ट (चरण-एक) केन्द्रीय जल और विद्युत आयोग में जुलाई, 1972 में प्राप्त हुई थी। बाढ़ नियंत्रण तथा बिजली उत्पादन के पहलुओं में सम्बन्धित एक अनुपूरक रिपोर्ट भी अक्टूबर, 1972 में प्राप्त हो गयी थी। इन रिपोर्ट की केन्द्रीय जल और विद्युत आयोग में जांच की गई तथा 4 जनवरी, 1973 को तकनीकी सलाहकार समिति को प्रस्तुत कर दी गई। समिति ने प्रायाग रिपोर्ट में बाढ़ नियंत्रण उपायों के भाग के रूप में, बाँध के अनुप्रवाह में निर्माण किए जानेवाले तटबंधों से सम्बन्धित प्राक्कलन शामिल नहीं है तथा परियोजना की जांच करने से पूर्व उनका होना आवश्यक है। तटबंधों की लागत संबंधी सूचना 23 जनवरी, 1973 को प्राप्त हुई थी तथा अब उसकी जांच की जा रही है।

1971 में, भीम कुण्ड बहुदेशीय परियोजना को, बाढ़ नियंत्रण उपायों के रूप में हाथ में लेने के सम्बन्ध में एक सुझाव पर, उड़ीसा सरकार ने केन्द्रीय जल और विद्युत आयोग की टिप्पणियों के उत्तर सितम्बर, 1972 में भेजे थे। कुछ और सूचना की अभी प्रतीक्षा की जा रही है।

परियोजना के स्वीकृत होने के तुरन्त पश्चात् प्रारम्भिक कार्यों के लिए धन-राशियों को अवभुक्त करने के प्रश्न पर विचार किया जायेगा।

श्री अर्जुन सेठी : मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ कि क्या उनके पास इन सिंचाई योजनाओं पर पूरी प्रोजेक्ट रिपोर्ट प्राप्त हुई है।

सिंचाई और विद्युत मंत्री (डा० के० एल० राव) : यह सभी रिपोर्टें बहुदेशीय हो सकती हैं। वह बाढ़ पर नियंत्रण कर सकती हैं, यह सिंचाई के लिए उपयोगी हो सकती हैं और बिजली के उत्पादन के लिए भी उपयोगी हो सकती हैं। जब भी कोई राज्य सरकार हमें बहुदेशीय रिपोर्ट भेजती है तब हम राज्य सरकार से प्रथमतः अपने को बाढ़ नियंत्रण कार्यक्रमों तक सीमित रखने को कहते हैं। और राज्य सरकार के इस बारे में विचारों की हमें प्रतीक्षा है।

श्री अर्जुन सेठी : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या उनके पास भीम कुण्ड परियोजना की

प्रोजेक्ट रिपोर्ट आई है और क्या इस क्षेत्र की नदियों में विशेषतः वैतरणी नदी में बाढ़ नियंत्रण में शीघ्रता करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है।

डा० के० एल० राव : यही तो मैं पहले बता चुका हूँ भारत सरकार इस क्षेत्र में बाढ़ नियंत्रण कार्य को प्राथमिकता दे रही है। इसी लिए हमने सूचना मांगी है जिसकी हम प्रतीक्षा कर रहे हैं।

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : इस उत्तर को समझना हमारे लिए कठिन है। यह 1973 है और यह कार्य कई वर्षों से चल रहा है। मुझे आश्चर्य है कि परियोजना रिपोर्ट भी अभी तक केन्द्रीय सरकार के अनुमोदन के लिए प्राप्त नहीं हुई है। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या रंगाली परियोजना की तकनीकी रिपोर्ट सरकार के अनुमोदनार्थ प्राप्त हो गई है अथवा नहीं। भीम कुण्ड के लिए तकनीकी स्वीकृति कब तक दी जा सकेगी ?

डा० के० एल० राव : मैं पहले ही बता चुका हूँ कि यह परियोजनाएँ तीन प्रकार के लाभ दे सकती हैं। एक, बाढ़ नियंत्रण, दूसरा बिजली का उत्पादन और तीसरा सिंचाई। रंगाली परियोजना की प्रोजेक्ट रिपोर्ट 116 करोड़ रुपये की थी। यह बड़ी परियोजना है। हम चाहते थे कि पहले बाढ़ नियंत्रण कार्य लिया जाये। हमारी यही चेष्टा है। इस पर 50 करोड़ रुपये लगेंगे। प्राथमिक कार्य करने के पश्चात् हम बाढ़ के कार्य ले पायेंगे। रंगाली परियोजना के बारे में पूरा विवरण हमें प्राप्त हो गया है और इसे आगे की कार्यवाही के लिए परामर्श समिति को भेजा जाएगा। भीम कुण्ड के बारे में रिपोर्ट की प्रतीक्षा की जा रही है।

श्री प्रिय रजन दास मुंशी : मंत्री के वक्तव्य में कुछ इसी प्रकार कहा गया है। वास्तव में यह बड़ी विचित्र स्थिति है कि पहले भी ऐसा कहा गया है। क्योंकि समिति ने बांध की लागत पर अपनी रिपोर्ट नहीं दी है अतएव सरकार निर्णय नहीं ले सकी है। इस वक्तव्य में कहा गया है कि समिति ने अपनी रिपोर्ट एक जनवरी को प्रस्तुत की थी। यह बांध की वास्तविक लागत के बारे में है। हमें बताया गया है कि इस पर विचार किया जा रहा है। हम जानना चाहते हैं कि इस पर कम से कम कितना समय लगेगा।

डा० के० एल० राव : इस पर लगभग 2-3 महीने लगेंगे। इसे अगली परामर्शदातृ समिति के समक्ष रखा जायेगा। वह समिति महीने में अथवा दो महीने में एक बार बैठती है।

जापान के टोयो इंजीनियरिंग कारपोरेशन के सहयोग से उर्वरक संयंत्रों की स्थापना

+

* श्री सरोज मुखर्जी

श्री के० बालदान्दायुतम :

क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जापान की टोयो इंजीनियरिंग कारपोरेशन के सहयोग से पांच नए उर्वरक संयंत्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इन परियोजनाओं की मुख्य बातें क्या हैं और इस संबंध में सरकार ने क्या निर्णय किया है; और

(ग) क्या सरकार ने विदेशी सहयोग के बिना उर्वरक संयंत्र लगाने की सम्भावना पर विचार किया है ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्री (श्री देवकान्त बरुआ) : (क) से (ग) : जापान की टोयो इंजीनियरिंग कारपोरेशन के सहयोग से 5 उर्वरक संयंत्रों की स्थापना के लिए इस मंत्रालय के नियंत्रणाधीन एक सरकारी उपक्रम, इंजीनियरिंग इंडिया लि० से एक पेशकश प्राप्त हुई है। यह पेशकश जापान से प्राप्त ऋण सहायता पर आधारित है। इस पेशकश, जिसका मूल्यांकन किया जा रहा है, में 5 उर्वरक संयंत्रों की स्थापना निहित है। इन पांच संयंत्रों में से तीन, देश के अंदर होंगे तथा अमोनिया के 900 टी० पी० डी० पर आधारित होंगे और दो संयंत्र अमोनिया के 1300 टी० पी० डी० पर आधारित नाइट्रोजन एवं सल्फ्यूर उर्वरकों के उत्पादन के लिए बन्दरगाह स्थलों पर होंगे। इन 5 परियोजनाओं की रूपया मुद्रा में लागत 491 करोड़ रुपये होगी और इसमें विदेशी मुद्रा अंश 156 करोड़ रूपया होगा। ये परियोजनाएं भी अन्य परियोजनाओं की भांति भारत के अन्दर उपलब्ध सेवाओं एवं प्रदायों के अधिकतम संभाव्य प्रयोगों के साथ निष्पादित की जायेंगी। इसका तात्पर्य यह होगा कि डिजायन एवं इंजीनियरिंग क्षेत्रों में, जिनमें अधिकतम आत्म निर्भरता प्राप्त करने के लिए प्रयत्नों को जारी रखा जा रहा है, पाये जाने वाले अन्तराल को पूरा करने के लिए अपेक्षित मात्रा तक ही विदेशी सहायता का प्रयोग किया जायेगा।

श्री सरोज मुखर्जी : मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि इस बात के होते हुए कि इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड ने इस बात के होते हुए कि देश की जानकारी में कोई कमी नहीं है, अपना प्रस्ताव दिया है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इसके होते हुए विदेशी कम्पनियों के सहयोग के साथ उर्वरक संयंत्रों के लगाने का प्रस्ताव है, जैसे जापानी कम्पनी के साथ।

श्री डी० के० बरुआ : निश्चय ही जहां तक उर्वरकों का सम्बन्ध है हमारी टेक्नोलोजी समुन्नत है परन्तु इस मामले में विशेष प्रकार की टेक्नोलोजी की आवश्यकता है जिसके लिये हम विदेशी सहयोग मांग रहे हैं। निश्चय ही हमारा उद्देश्य है कि भारतीय इंजीनियरों और तकनीशनों का इसमें अधिकतम योगदान हो।

श्री सरोज मुखर्जी : मंत्री महोदय के उत्तर से मुझे संतोष नहीं है क्योंकि आत्म-निर्भर अर्थव्यवस्था चाहते हुए भी हम विदेशी सहयोग पर निर्भर कर रहे हैं।

इंजीनियर्स इंडिया लिमिटेड को मुख्य रूप से पेट्रो-रसायन और पेट्रो शोधन शालाओं का कार्य दिया गया है। परन्तु इसके स्थान पर वह उर्वरकों, महाशालाओं आदि का कार्य भी दिया जा रहा है। वह मुख्य कार्य नहीं कर रहे हैं। उन्होंने कोई मद्यशाला स्थापित नहीं की है।

श्री डी० के० बरुआ : उर्वरक भी उनका एक कार्य है।

श्री भागवत झा आजाद : मैं जानना चाहता हूँ कि इस कार्य के लिये मांगे गये 'येन' ऋण के लिये स्वीकृति मिल गई है अथवा उस पर वार्ता चल रही है और यदि हां, तो मैं जानना चाहता हूँ कि कितना ऋण मांगा गया है।

श्री डी० के० बरुआ : हमने किसी बात की स्वीकृति नहीं दी। इस पर अभी विचार हो रहा है। अभी कुछ नहीं कहा जा सकता।

श्री भागवत झा आजाद : हमारी स्वीकृति का कोई प्रश्न नहीं है। मैं 'येन' ऋण के बारे पूछ रहा हूँ। यह तो हमें मांगना है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या उन्होंने स्वीकृति दे दी है।

श्री डी० के० बरुआ : उन्होंने प्रस्ताव रखा है जिस पर विचार हो रहा है तथा ब्यौरा एकत्र किया जा रहा है।

श्री समर गुह : उर्वरक संयंत्र की स्थापना के बारे में जापान से वार्ता के सम्बन्ध में मैं जानना चाहता हूँ कि सरकार को जापान से विदेशी मुद्रा की कितनी सहायता मिलेगी और हमारे टैक्नोलॉजिस्टों की जानकारी का कितना उपयोग किया जायेगा। क्या इस बारे में निर्णय किया गया है और क्या इसके पूरे पहलू पर विचार किया गया।

श्री डी० के० बरुआ : इस बारे में विचार किया जा रहा है। हमारा सुझाव है कि इंजीनियरों को उतना उत्तरदायित्व दिया जाये जितना वह उठा सकते हैं।

श्री समर गुह : इसे कब तक अंतिम रूप दिया जायेगा?

श्री डी० के० बरुआ : मुझे यह बताना कठिन है। परन्तु इस पर विचार हो रहा है।

श्री समर गुह : उर्वरकों का उत्पादन आवश्यक मामला है। कब तक बात चीत चलती रहेगी ?

श्री डी० के० बरुआ : हमें उर्वरकों के उत्पादन तथा अपनी टैक्नालाजी के विकास में समायोजना रखना है ताकि हम आत्म निर्भर बन सकें।

श्री पी० वेंकटसुब्बैया : टोयो इंजीनियरिंग कारपोरेशन आफ जापान के सहयोग से कारखाने स्थापित करते समय भारत सरकार ने पर्याप्त सतर्कता बरती है जिससे विदेशी कच्चे माल पर निर्भर रहने के स्थान पर कोयले जैसे स्वदेशी कच्चे माल का अधिकतम उपयोग किया जा सके।

श्री डी० के० बरुआ : यह शोधनशाला कोयले पर कार्य नहीं करती है। हमारे पास तीन अन्य उर्वरक संयंत्र हैं जिनमें कोयले से कार्य चलता है। यह अत्यन्त महत्वपूर्ण मामला है अतएव हमें इस पर और आगे कार्यवाही करनी है अन्यथा आवश्यकता और उत्पादन में बहुत अंतर रह जायेगा।

श्री राजा कुलकर्णी : क्या जापानी सहयोग में सरकार ने इन पाँच संयंत्रों का प्रबन्ध जापानी कम्पनी को सौंपा है ?

श्री डी०के० बरुआ : नहीं जी।

श्री दशरथ देव : क्या यह सच है कि करार किन शर्तों के अनुसार टोयो इंजीनियरिंग कारपोरेशन को जापान से कच्चा माल मंगाने की स्वतंत्रता रहेगी यदि भारत से कच्चे माल की पूर्ति में देरी लगती है और श्रमिक सँकट की दिशा में जापान से श्रमिक भी ला सकेगी। यदि हाँ, तो क्या यह भारत के श्रमिक वर्ग के विरुद्ध नहीं है।

श्री डी०के० बरुआ : नहीं।

श्री के० एस० चावड़ा : इन नये उर्वरक संयंत्रों पर कुल कितनी लागत आयेगी ?

श्री डी०के० बरुआ : मैं पहले ही बता चुका हूँ कि कुल लागत 491 करोड़ रुपये की होगी जिसमें से 156 करोड़ रुपये विदेशी मुद्रा होगी।

श्री बी०वी० नायक : मंत्री महोदय ने बताया है कि पाँच परियोजनाओं में से दो तट पर होंगी और तीन अन्तर्देशीय उर्वरक संयंत्र होंगे। क्या उनके स्थानों के बारे में निर्णय इंजीनियर्स इण्डिया लिमिटेड अथवा टोयो इंजीनियरिंग कारपोरेशन अथवा भारत सरकार द्वारा लिया गया है ?

श्री डी०के० बस्त्रा : कोई निर्णय नहीं लिया गया है। निश्चय ही निर्णय टोयो इन्जी-नियरिंग कार्पोरेशन द्वारा नहीं अपितु इन्जनियर्स इण्डिया लिमिटेड और भारत सरकार द्वारा लिया जायेगा, जो कि एक ही बात है।

Shri Panna Lal Barupal : Is it a fact that a committee was formed for setting up fertilizers prefect in Bikaner Division of Rajasthan and according to it's recommendation fertilizer factory was to be set up in Ganganagar.

Mr. Speaker : It may be taken of latter.

Shri Panna Lal Barupal : Mr. Speaker, thousands of acres of land acquired from peasants is lying idle there, water and other things are also available but our district is being ignored, Is the Government considering to set up some factory in Ganganagar.

अध्यक्ष महोदय : मुझे खेद है कि यह सर्वदा असंगत है।

Preparation of the Authorised Text of Indian Constitution in Hindi

***6. Shri Shankar Dayal Singh :** Will the Minister of Law, Justice and Company Affairs be pleased to state;

(a) whether authorised version of the Indian Constitution in Hindi is being prepared; and

(b) if so, the reasons for the delay in its publication ?

The Minister of State in the Ministry of Law, Justice and Company Affairs (Shri Nitiraj Singh Choudhary) : (a) and (b). An up-to-date translation in Hindi of the Constitution of India has been prepared. Parliamentary legislation will have to be enacted to provide for the publication of an authorised translation of the Constitution in Hindi. The question of enacting the necessary legislation is under constitution. An authorised translation of the Constitution in Hindi can be published only after the necessary legislation has been enacted.

Shri Shri Shankar Dayal Singh : Previously also there had been authorised translation of the Constitution into Hindi. Hindi translation of the Constitution duly signed by all the Members of Constituent Assembly was published in the Government of India Gazette dated 26th January, 1950. What circumstances, thereafter, necessitated to have its translation again.

Nitiraj Singh Chaudhary : The question is not that the said translation is not recognised. Fact is that the present translation of the Constitution of India was published according to the following resolution of the Constituent Assembly with the authority of the Speaker :—

“It is resolved that the Speaker may be authorised to prepare and publish the translation of the Constitution in Hindi and such other regional languages as he deems proper before 26th January, 1950.”

According to this resolution Hindi translation of the Constitution was placed before the Assembly on 24th January, 1950, which was signed. The question whether this translation was authorised or not is under consideration. The Attorney General was consulted but the Hindi Advisory Committee was not satisfied with it and it was decided that two more persons should be consulted in this regard. Shri Sitalvad and Shri K. L. Mishra of Allahabad were consulted. One of them has given his opinion whereas the opinion of other person is still awaited.

Shri Shankar Dayal Singh : This is a matter of pleasure that the hon. Minister gave a detailed reply on the reply has confused the question. The question is as to why the

authorised Hindi translation as adopted by the Constituent Assembly is not recognised as authorised? Secondly whether Hindi-English translation is being considered in view of the opinion sought from these persons? Thirdly, whether the Government will prescribe a date when Hindi translation will be placed before this House for approval? I want replies to these points.

Shri Nitiraj Singh Chaudhary : The translation is ready. The question of its translation is not the problem but the problem is that what type of translation is it? Is it authorised or merely a translation? The Hindi Advisory Committee is considering this matter. It has sought the opinion of Shri Sitalvad and Shri K. L. Mishra. Shri Sitalvad has given his opinion whereas the opinion of other person has not so far been received. After that it will be referred to the Hindi Committee . . . (*Interruptions*).

Shri Shankar Dayal Singh : Why the opinion is being sought if that is a authorised translation. Have you any objections to the signatures of the members.

Shri Atal Bihari Vajpayee : Our Constitution was prepared in Hindi which was signed by the members and Speaker of the Constituent Assembly. Question is as to why the same is not being recognised as authorised? Has the Law Ministry formed its own opinion before seeking the opinion of the Lawyers? Is it not fact that different Lawyers can give their opinion in the matter? Has not the Law Ministry taken a decision that this is a authorised translation and no opinion from anybody is necessary and that translation will be accepted as authorised. What is the difficulty in arriving at this decision?

Shri Nitiraj Singh Chaudhary : The Constitution was prepared not in Hindi but in English. It was decided on 17th December that there should be a Hindi translation which came on 24th January. Had the Constituent Assembly resolved that this is a authorised translation, no such question could arise but unfortunately the Constituent Assembly could not do so. The translation came and it was signed. The matter that whether it is authorised or not, is under discussion and efforts are being made to take a decision as soon as possible.

Shri Atal Bihari Vajpayee : What is the opinion of the Law Ministry in this regard? ...(*Interruptions*)...I have not received reply to my question.

Is there any difference of opinion in the Law Ministry over this matter with the result that opinion from outside is being sought? Where does the Law Ministry stand in this regard?

Shri Nitiraj Singh Chaudhary : Opinion of the Attorney General was sought who opined that this is not authorised. We did not agree to that and that is why opinion of two persons is being sought...(*Interruptions*)...

Shri D. N. Tiwary : whether the then Speaker ever said that the Hindi translation is not in order and that it should be translated again? If that is not so and the translation was not authorised, then how did the members signed the same? What is the difficulty in recognising it as authorised if the same has been signed?

Shri Nitiraj Singh Chaudhary : I have not stated that Hindi translation is authorised or unauthorised . . . (*Interruptions*) . . . nobody said it . . . (*Interruptions*)

Mr. Speaker : This is a very controversial matter.

Shri Shyamnandan Mishra : My supplementary question is that the law experts of the law making council who also signed, were no less than those who have been consulted recently. I could not understand as to how is it proper to recognise it as authorised by consulting two persons and not to recognise as authorised when there are signatures of members on it. The hon. Minister may clarify the same.

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री एच० आर० गोखले) : संविधान सभा के माननीय सदस्यों द्वारा हस्ताक्षरित अनुवाद जिसे मान्यता दी जानी चाहिये के बारे में जो विचार प्रकट किए हैं, उसे मैं पूरी तरह से समझता हूँ। प्रश्न दो प्रकार से उठता है; यह दो रूप में

सामने आया है। पहला प्रश्न यह है कि इस अनुवाद को जिसे, एक निकाय के रूप में, संविधान सभा ने अधिकारिक अनुवाद नहीं माना लेकिन इस पर सभी सदस्यों ने हस्ताक्षर किये को संविधान का अधिकारिक पाठ माना जा सकता है। प्रश्न का दूसरा भाग यह है कि क्या इसे संविधान का अधिकारिक अनुवाद माना जा सकता है। अधिकारिक पाठ माने जाने से जो इसका प्रभाव होगा, उसे स्पष्ट करना मेरे लिए जरूरी नहीं, यदि यह अधिकारिक पाठ बन जाता है तो यह स्वभाविक है कि न्यायालय इसे अंग्रेजी के मूल की तरह मूल संविधान की दृष्टि से देखेंगे। इससे अनेक संदेह पैदा हुए और निश्चय ही यह प्रश्न कठिनाइयों से मुक्त नहीं है जबकि अनेक सदस्यों द्वारा यह विचार प्रकट किये गये हैं कि इस पर संविधान सभा के सभी सदस्यों के हस्ताक्षर हुये हैं, इस लिए इसे न केवल अधिकारिक अनुवाद माना जाये बल्कि अधिकारिक पाठ भी माना जाये। चूंकि इस मामले क कानूनी पहलू के बारे में मतभेद थे, इसलिये सरकार ने काफी समय पहले महान्यायवादी को भेजा। सदन के बहुत से सदस्यों के बीच भी इस बारे में मतभेद हैं; बहुत से मुझसे मिले भी हैं। इस में बारे हिन्दी सलाहकार समिति में चर्चा हुई और हमने उनकी राय भी ली। उन्होंने सिफारिश की है कि महान्यायवादी की राय लेना ही पर्याप्त नहीं है। हमने एक अन्य ख्याति-प्राप्त सदस्य की राय भी ली और एक तीसरे व्यक्ति की राय की इस हम प्रतीक्षा बारे में कर रहे हैं। हमारे कोई भी विपरीत विचार नहीं। लेकिन प्रश्न यह है कि क्या हम उस अनुवाद को अधिकारिक पाठ, अधिकारिक अनुवाद मानें अथवा नहीं। हम अपने को उस असंगत स्थिति में नहीं डाल सकते जहाँ न्यायालय यह कहे कि यह पाठ नहीं है और हम इस पर विचार नहीं करेंगे। अतः हम इस बारे में निश्चित होना चाहते हैं। इस बारे में कोई भी विपरीत विचार नहीं है और उस पर भी विचार करने में कोई संकोच नहीं है।

श्री श्याम नन्दन मिश्र : आपने 22 वर्ष लिये।

फरक्का बांध के नीचे की ओर मुर्शिदाबाद जिले में गंगा द्वारा भूमि का कटाव

+

*7. श्री त्रिदिव चौधरी :

डा० हरि प्रसाद शर्मा :

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

(क) क्या सरकार का ध्यान पश्चिम बंगाल के सिंचाई और जलमार्ग मंत्री श्री ए०बी०के० गनी चौधरी द्वारा 27 जनवरी 1973 को प्रेस को दिये गये इस आशय के वक्तव्य, जो 28 जनवरी, 1973 को कलकत्ता के सभी समाचार-पत्रों में प्रकाशित हुआ था, की ओर दिलाया गया है कि फरक्का बांध के नीचे की तरफ मुर्शिदाबाद जिले में गंगा द्वारा भूमि के कटाव की समस्या के प्रति लम्बे समय से उपेक्षा बरतने के लिये केन्द्रीय सरकार और फरक्का बांध के अधिकारी उत्तरदायी हैं!

(ख) क्या पश्चिमी बंगाल सरकार ने केन्द्रीय सिंचाई मंत्रालय से एक करोड़ 25 लाख रुपये की सहायता तत्काल देने की मांग की है; और

(ग) क्या केन्द्रीय जल तथा विद्युत आयोग और गंगा बाढ़ आयोग ने विशेषज्ञों द्वारा उस क्षेत्र में भूमि के कटाव की समस्या की कोई जांच कराई है ?

सिचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बालगोविन्द वर्मा) : (क) से (ग) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

विवरण

श्री गनी चौधरी, सिचाई और जलमार्ग मंत्री, पश्चिम बंगाल द्वारा दिये गये और 28-1-73 को कलकत्ता के समाचार-पत्रों में प्रकाशित रिपोर्टिड वक्तव्य की ओर सरकार का ध्यान दिलाया गया है। यह कहना ठीक नहीं है कि केन्द्रीय सरकार और फरक्का बराज प्राधिकारी फरक्का बराज के अनुप्रवाह में मुर्शिदाबाद जिले में गंगा द्वारा भू-कटाव की समस्या की उपेक्षा कर रहे हैं। गंगा द्वारा भू-कटाव बहुत वर्षों से, यहां तक कि 1949 से, फरक्का बराज परियोजना के निर्माण कार्य शुरू होने से बहुत पहले से ही होता आ रहा है। 1969 में मैंने औरंगाबाद में भू-कटाव का निरीक्षण किया था और किये जाने वाले उपचारी उपायों के सम्बन्ध में सुझाव दिया था। उसके बाद कुछ सुरक्षा कार्य किये गये थे। केन्द्रीय जल और विद्युत आयोग, केन्द्रीय जल और विद्युत अनुसंधान केन्द्र, पूना और नदी अनुसंधान संस्थान, पश्चिम बंगाल के विशेषज्ञों ने दिसम्बर, 1971 में इस समस्या की विस्तृत रूप से जांच भी की और स्परों तथा पारगम्य स्परों के निर्माण के लिए सुझाव दिये थे।

फरक्का बराज परियोजना की तकनीकी सलाहकार समिति ने भी अक्टूबर, 1972 में स्थल का निरीक्षण किया था और सुझाव दिया था कि किये जाने वाले सुरक्षा कार्यों के प्रकार को मुख्य अभियंता, सिचाई और जलमार्ग, पश्चिम बंगाल द्वारा निदेशक, पूना अनुसंधान संस्थान केन्द्र के साथ विचार विमर्श करके अन्तिम रूप दिया जाना चाहिए। अध्यक्ष, गंगा बाढ़ नियन्त्रण आयोग ने भी नवम्बर, 1972 में स्थल का निरीक्षण किया। किये जाने वाले सुरक्षा कार्यों के लिए प्राक्कलन तैयार नहीं किये गये हैं और वे राज्य सरकार से प्रतीक्षित हैं।

राज्य सरकार से लागत प्राक्कलनों को शीघ्र तैयार करने के लिए अनुरोध किया गया है। लगभग 3 सप्ताह पहले, पश्चिम बंगाल सरकार ने एक करोड़ और पच्चीस लाख रुपये के लिए अनुरोध किया है।

श्री त्रिदिव चौधरी : फरक्का के नीचे की तरफ गंगा के बांये किनारे के भूमि कटाव का प्रश्न मुर्शिदाबाद जिले के सारे सब डिवीजन के लोगों के लिए जीवन और मृत्यु का प्रश्न है। कल ही फरक्का बांध के एक भूतपूर्व महाप्रबन्धक श्री देवेश मुखर्जी ने अपनी राय दी है कि इस कटाव के बाक लूपलाईन की मार्ग रेखा, नेशनल हाईवे नं० 34 तथा प्रस्तावित जोगीपुर बांध को खतरा है। तीन बड़े शहरों-धुलियन, औरंगाबाद और जंजीपुर के पूरी तरह से नष्ट होने का खतरा है। इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए अभी हाल में फरक्का में पश्चिमी बंगाल के मुख्यमंत्री के सुझाव पर 3 फरवरी को विशेषज्ञों की एक बैठक हुई थी और उन्होंने राय दी है कि इस कटाव को रोकने के लिए 62 करोड़ रुपये की आवश्यकता होगी लेकिन कुछ दिनों से हम यह देख रहे हैं कि केन्द्रीय तथा पश्चिमी बंगाल सरकार एक दूसरे पर बला टालने की कोशिश कर रहे हैं। पश्चिमी बंगाल के मुख्यमंत्री तथा सिचाई मंत्री यह कहते आये हैं कि उन्होंने केन्द्रीय सरकार को राशि के लिए कहा है और केन्द्रीय सरकार इस हेतु राशि स्वीकार करने में अनिच्छा प्रकट कर रही है। विवरण में कहा गया है :-

“किये जाने वाले सुरक्षा कार्यों के लिए प्राक्कलन तैयार नहीं किये गये हैं और वे राज्य सरकार से प्रतीक्षित हैं।”

क्या मैं जान सकता हूँ कि पश्चिमी बंगाल सरकार ने इस हेतु किस आधार पर 1.25 करोड़ रुपये की मांग की है और इस अनुरोध के लिए केन्द्रीय सरकार से अब तक क्यों उत्तर नहीं

आया है ? पश्चिमी बंगाल सरकार से क्या कोई उचित लागत अनुमान प्राप्त हुये हैं अथवा नहीं और यदि प्राप्त हुए हैं तो उन पर क्यों विचार नहीं किया गया है और केन्द्रीय सरकार से क्यों उत्तर नहीं आया है ?

सिचाई और विद्युत मंत्री (डा० के०एल० राव०) : गंगा के दांये किनारे पर जो भूमि कटाव हो रहा है उसका बांध से कोई सम्बन्ध नहीं है । यह कटाव 949 से हो रहा है और रेलवे लाइनों का स्थानांतरण 1960 में हुआ है जबकि फरक्का बांध निर्माण कार्य 1964 में शुरू हुआ था । मैं इस बात को मानता हूँ कि यह घनी आबादी वाला क्षेत्र है और जहाँ तक सम्भव हो हमें इसकी रक्षा करने का प्रयत्न करना चाहिए । मैं 1969 में वहाँ गया था और इस क्षेत्र की रक्षा करने के लिए मैंने कुछ निर्देश दिये थे । उस समय कुछ काम हुआ था और काम का अब और विस्तार किया जाता है । नदियों से कटाव होना सामान्य बात है और इस प्रकार के कई कटाव हुये । मोकामेह पुल के नीचे भारी कटाव हुआ है । हमारी सामान्य नीति के अनुसार इन सभी कटावों के लिए धन राज्य सरकार को देना पड़ता है । इस मामले में भी मैंने मुख्य मंत्री का सुझाव दिया था कि कृपया अनुमान बतायें तथा काम शुरू करें । यदि किसी अतिरिक्त सहायता की आवश्यकता है तो भारत सरकार इस पर विचार करेगी । अब तक कोई भी अनुमान नहीं बताया गया है । अनुमान के बिना यह कहने का क्या लाभ है कि इतना धन दीजिये ? पहले अनुमान बताये जाने चाहिए । हमने सब प्रकार की तकनीकी सहायता भेजी है । वे गये, मामले पर विचार किया और अनुमान बनाने के निर्देश दिये जब अनुमान बन जाता है और यदि राज्य सरकार स्वयं धन नहीं लगा सकती तो यह योजना आयोग को भेजी जायेगी और तभी तय होगा कि कितनी सहायता दी जा सकती है यह विचार करना उनका काम है । बिना अनुमान के राशि कैसे स्वीकार की जा सकती है ।

श्री त्रिदिव चौधरी : मंत्री महोदय ने मेरे प्रश्न को गलत समझा है । फरक्का बांध के कारण कटाव हुआ ऐसा कहना मेरे प्रश्न का उद्देश्य नहीं है । मेरा मुख्य उद्देश्य केन्द्रीय सरकार से यह जानना है कि इस कटाव को बन्द करने के लिये किये जाने वाले सुरक्षा कार्यों के कम से कम एक भाग के लिए क्या केन्द्रीय सरकार धन देगी और क्या इस दिशा में कोई निर्णय लिया गया है । इस बारे में उन्होंने कहा है कि पश्चिमी बंगाल सरकार से कोई भी अनुमान प्राप्त नहीं हुए । फरक्का बांध रेलवे, राष्ट्रीय राजमार्गों की तरह एक केन्द्रीय उपक्रम है और चूँकि फरक्का बांध के एक भाग के कटाव से खतरा है तो फरक्का बांध परियोजना तथा केन्द्रीय सरकार सुरक्षा कार्यों के लिए आवश्यक लागत के एक भाग को क्यों नहीं सहन करती ? जहाँ तक इसके केन्द्रीय भाग का सम्बन्ध है, क्या केन्द्रीय सरकार ने अनुमान बना दिये हैं ।

डा० के०एल० राव : फरक्का बांध के किसी भी भाग को खतरा नहीं है । लेकिन साथ साथ राज्य सरकार को अनुमान बनाने हैं और हमें भेजने हैं । यदि राज्य अपने साधनों से राशि नहीं दे सकता तो योजना आयोग इस पर विचार करके सहायता देगा ।

श्री शक्ति कुमार सरकार : मंत्री महोदय द्वारा दिये गये उत्तर को ध्यान में रखते हुये क्या मैं जान सकता हूँ कि भूतपूर्व चीफ इंजीनियरों सर्वश्री आर०बी० चक्रवर्ती तथा देवेश मुखर्जी ने क्या इस प्रकार के खतरे की आशंका व्यक्त की थी और डा० के०एल० राव को इस बारे में बताया गया था जिन्होंने इसे टाला और यदि ऐसा है तो क्या पश्चिम बंगाल सरकार को ऐसा दावा नहीं करना चाहिये कि कटाव बंद करने सम्बन्धी स्मृति व्यय केन्द्रीय सरकार को देना चाहिये ।

डा० के०एल० राव : कटाव फरक्का बांध के कारण नहीं है। श्री मिश्र की अध्यक्षता में एक तकनीकी समिति बनी हुई है। उनका मत है कि इसका फरक्का बांध से कोई सम्बन्ध नहीं।

श्रीमती माया राय : मंत्री महोदय ने सन् 1969 में पश्चिम बंगाल का दौरा किया था। क्या स्थिति का अध्ययन करने तथा सम्बन्धित अधिकारियों से फरक्का बांध के बारे में पूर्ण चर्चा करने के लिये मैं उन्हें पश्चिम बंगाल का दूसरा दौरा करने के लिये निमंत्रण दे सकती हूँ ?

अध्यक्ष महोदय : यह कार्यवाही के लिये एक सुझाव है।

डा० के०एल० राव : मैं शुरू में कह चुका हूँ कि यह एक बहुत ही घनाक्षेत्र है। इसकी रक्षा होनी चाहिये। मैं इस बात को स्वयं स्वीकार करता हूँ।

श्री समर गुह : मंत्री महोदय ने कहा है कि इस कटाव का फरक्का बांध से कोई सम्बन्ध नहीं है तो क्या मैं जान सकता हूँ कि गंगा और पद्मा के लिंक से फरक्का बांध को खतरा होने की कोई सम्भावना है ? उन्होंने कहा है कि तीन सप्ताह पहले पश्चिम बंगाल सरकार ने 1.25 करोड़ रुपये का अनुरोध किया है। क्या यह एक तदर्थ अनुरोध है अथवा एक अनुमान पर आधारित है ?

डा० के०एल० राव : यह एक तदर्थ अनुरोध है।

श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर : मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि सन् 1973 में डा० के०एल० राव का अवैज्ञानिक और अनुचित निर्णय, उच्च स्तरीय तकनीकी सलाहकार समिति और दो भूतपूर्व इन्जीनियरों, जिनमें से श्री आर०बी० चक्रवर्ती ने डा० के०एल० राव से मतभेद होने पर त्याग पत्र दिया था, सहित फरक्का बांध के विशेषज्ञ इन्जीनियरों के परामर्श को टालने के फलस्वरूप ही मुर्शिदाबाद और मालदा जिलों में भूमि कटाव हुआ है और क्या सिंचाई मंत्री इस गड़बड़ी को ठीक कर रहे हैं और इस कटाव को रोकने के लिये 25 करोड़ रुपये की स्वीकृति दे रहे हैं और यदि नहीं तो उन्हें पद त्यागना चाहिये।

डा० के०एल० राव : मैं स्पष्ट रूप से कह चुका हूँ कि कटाव का फरक्का बांध से कोई सम्बन्ध नहीं है। तकनीकी सलाहकार समिति के परामर्श के बिना कुछ नहीं किया गया। हर अवस्था पर तकनीकी सलाहकार समिति का परामर्श लिया गया और हर काम समिति के परामर्श से किया गया। जैसे कि मैं पहले कह चुका हूँ उस क्षेत्र में कटाव सन् 1949 में शुरू हुआ। बांध का निर्माण 1964 में हुआ। भूमि कटाव जो हुआ है उसका फरक्का बांध से कोई सम्बन्ध नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न काल समाप्त हुआ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

मध्य प्रदेश में क्लोरीन और कास्टिक सोडे के प्रस्तावित संयंत्र की प्रदत्त पूंजी

* 4. श्री दिनेश जोरदर : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश में स्थापित किये जाने वाले क्लोरीन और कास्टिक सांडे के प्रस्तावित संयंत्र की कुल प्रदत्त पूंजी कितनी है;

(ख) कुल पूंजी में बांगड़ परिवार राज्य सरकार तथा अन्य व्यक्तियों के शेयरों की प्रतिशतता क्या है; और

(ग) क्या सरकार ने संयंत्र के प्रबन्ध का पूर्ण नियंत्रण बांगड़ परिवार के हाथ में देने का वायदा किया है ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्री (श्री देवकान्त बरूआ): (क) से (ग) मध्य प्रदेश औद्योगिक विकास निगम द्वारा कास्टिक सोडा परियोजना के कार्यान्वयन के लिए स्थापित की जाने वाली प्रस्तावित कम्पनी की अधिकृत शेयर पूंजी 5 करोड़ रुपये होगी जो साम्य शेयरों और संचयी मोच्य अधिमान शेयरों के बीच विभक्त होगी। प्रस्तावित परियोजना में बांगड़-हाऊस द्वारा शेयर पूंजी में साझेदारी के लिए कोई प्रस्ताव नहीं हुआ है।

Exploration of Oil in Sea Coast

*8. **Shri Jagannath Rao Joshi :**

Shri Nanjibhai Ravjibhai Vekaria :

Will the Minister of **Petroleum and Chemicals** be pleased to state :

(a) whether exploration of oil reserves is being made in the sea coast areas; and

(b) if so, the progress made in this regards ?

The Minister of Petroleum and Chemicals (Shri D. K. Barooah) : (a) & (b) Seismic surveys have been conducted in many areas off the Western and the Eastern coasts. Based on the data thus obtained one exploration well has also been drilled in the Aliabet West area, in shallow waters but the oil find encountered there was not found to be of commercial interest.

Locations for drilling exploratory wells in deeper waters in the southern part of the Gulf of Combay, and the adjoining area of the Arabian Sea have been released, and drilling will commence as soon as a self-propelled, self-elevating mobile off shore drilling platform, which has been constructed in Japan for ONGC, is delivered and reaches the country. It is also proposed to continue off shore seismic surveys in such parts of the Continental shelf as have not been covered till now.

त्रिपुरा स्थित बारामुरा तेल तथा प्राकृतिक गैस अन्वेषी केन्द्र में दुर्घटना

*9. **श्री दशरथ देव :** क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिसम्बर, 1972 मास के दौरान त्रिपुरा स्थित बारामुरा तेल तथा प्राकृतिक गैस अन्वेषी केन्द्र में हुई दुर्घटना की ओर सरकार का ध्यान दिलाया गया है;

(ख) वहां किस प्रकार की क्षति हुई है; और

(ग) क्या दुर्घटना के कारणों का पता लगाने और इसके लिए उत्तरदायित्व निश्चित करने के लिए कोई जांच की गई है अथवा की जा रही है ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्री (श्री देवकान्त अरुबा) : (क) जी हां।

(ख) बारामुरा कुआं सं० 1 में व्यधन के 1500 मीटर की गहराई तक पहुंचने के बाद 19.12.72 को वेसिंग लाइन क्राउन ब्लाक शीव पर डैड-एण्ड से अलग हो गई थी जिसके परिणाम

स्वरूप ब्यधन रस्सी अटक गई। 28.1.1973 को इस बाधा (स्टक अप) को सफलता पूर्वक दूर किया गया। मुख्य उपकरण को हानि नहीं पहुंची।

(ग) तेल और प्राकृतिक गैस आयोग के परियोजना अधिकारियों द्वारा इस दुर्घटना की जांच की जा रही है।

प्रत्येक राज्य में राष्ट्रीय परियोजना के रूप में एक सिंचाई परियोजना

*10. श्री रण बहादुर सिंह : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने प्रत्येक राज्य में एक बड़ी सिंचाई परियोजना को राष्ट्रीय परियोजना का रूप देने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में मध्य प्रदेश राज्य के बारे में केन्द्रीय सरकार के निर्णय की रूपरेखा क्या है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (डा० के० एल० राव) : (क) और (ख) ऐसा कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

Length of Electrified Railway Track in the Country

*11. Shri Chhatrapati Ambesh : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the length, in term of kilometers of narrow-gauge, metre gauge and broad gauge Railway lines in the country separately, at present; and

(b) the total length of Railway lines on which electric trains are running ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) The route kilometers as on 31st March 1972, on Broad, Metre and Narrow Gauges were 30041, 25550 and 4683 respectively.

(b) 3952 route kilometres.

M.P. Government request for Wagons for movement of Fodder from Forest

*12. Shri Dhan Shah Pradhan : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether a demand for Railway wagons has been made by the Madhya Pradesh Government for facilitating the supply of fodder etc. from the forests of Madhya Pradesh; and

(b) if so, Government's reaction thereto ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railway (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

However, the demands for wagons for the movement of fodder etc. receive due consideration consistent with their priority vis-a-vis other demands.

हावड़ा डिवीजन में मार्टिन रेलवे को फिर से चालू करना

* 13. श्री प्रिय रंजन दास मुंशी :

श्री आर० एन० बर्मन :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हावड़ा डिवीजन में बन्द हुई मार्टिन रेलवे को फिर से चालू करने के लिए क्या प्रभावकारी उपाय किये गये हैं;

(ख) क्या पश्चिमी बंगाल सरकार ने इस सम्बन्ध में कोई अनुरोध किया है; और

(ग) यदि हां, तो इसके प्रति केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) (क) से (ग) : जिस क्षेत्र में पहले लाइट रेलवे चलती थी उसमें बड़ी लाइन बिछाने की व्यावहारिकता के सम्बन्ध में जांच कराने का विनिश्चय किया गया है। इस उद्देश्य के लिये इंजीनियरी-एवम्-यातायात सर्वेक्षण प्रगति पर हैं या शुरू किये जा रहे हैं। यह स्थिति पश्चिम बंगाल राज्य सरकार को भी स्पष्ट कर दी गई है।

आंध्र प्रदेश में हाल में हुए आन्दोलन के कारण रेलगाड़ियों का सामान्य आवागमन रुक जाने के परिणाम स्वरूप रेलवे को हुई आय की हानि

* 14. श्री पी० ए० सामिनाथन :

श्री एस ए० मुरुगनन्तम :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आंध्र प्रदेश में हाल के आन्दोलनों के कारण रेलगाड़ियों का आवागमन रुक जाने के परिणामस्वरूप आय की कुल कितनी हानि हुई है;

(ख) उपरोक्त राज्य में रेल सेवाओं में किस हद तक बाधा पड़ी है; और

(ग) रेलगाड़ियों का नियमित रूप से चलाया जाना सुनिश्चित करने के लिए क्या कार्य-वाही की गई है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) अक्टूबर, 1972 के अन्तिम सप्ताह में 15-2-1973 तक आंध्र प्रदेश में आंदोलन के फलस्वरूप सवारी गाड़ियां रद्द किये जाने और माल यातायात में गड़बड़ी पैदा होने के कारण आय में लगभग 18 करोड़ रुपए की हानि का अनुमान है।

(ख) अनेक सवारी गाड़ियां जिनमें दिल्ली, बम्बई, मद्रास और कलकत्ता से चलने वाली और आंध्र प्रदेश से गुजरने वाली सीधी गाड़ियां भी शामिल हैं, रद्द करनी पड़ीं। 16-2-1973 तक 33 डाक-एक्सप्रेस गाड़ियां और 356 सवारी गाड़ियां अंशतः या पूर्णतः रद्द की गईं। माल गाड़ियों के परिचालन पर भी बहुत बुरा प्रभाव पड़ा है और हजारों लदे हुए माल डिब्बे रोक दिये गये हैं जिसके फलस्वरूप लदान में गिरावट आई है।

(ग) रेल परिचालन यथा सम्भव पुनः चालू करने के लिए सभी प्रयास किये जा रहे हैं। इस प्रयोजन के लिए प्रादेशिक सेना के यूनिटों की सेवाओं का भी उपयोग किया जा रहा है।

आसनसोल डिवीजन में रेल इंजनों को अजीब सप्लाई न किये जाने के कारण हुई दुर्घटनाएं

* 15. श्री रोबिन सैन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि रेलवे इंजनों में उचित औजार सप्लाई न किये जाने के कारण पूर्व रेलवे के आसनसोल डिवीजन में आये दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं;

(ख) यदि हाँ, तो स्थानीय रेलवे प्रशासन द्वारा इस प्रकार की गलतियां किये जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) इस सम्बन्ध में कौन से सुरक्षात्मक उपाय किये गये हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) पूर्व रेलवे के आसनसोल मंडल में इंजनों पर उपयुक्त औजारों की सप्लाई न होने के कारण कोई दुर्घटना नहीं हुई।

(ख) और (ग) : प्रश्न नहीं उठता।

मैसूर में अपर कृष्णा परियोजना का पूरा किया जाना

* 16 श्री धर्मराव अफजलपुरकर : क्या सिंचाई और विद्युतमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मैसूर में अलमाटी बांध पर अपर कृष्णा परियोजना के कार्य में कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने राज्य से कहा है कि वह अपर कृष्णा परियोजना के कार्य को निर्धारित अवधि के अन्दर पूरा करे ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (डा० के० एल० राव) : (क) और (ख) अपर कृष्णा परियोजना चरण-एक में, नारायणपुर बांध इस बांध से सिंचाई प्रणाली और भावी अलामट्टी बांध के लिए नींव कार्य का जो स्थल नारायणपुर जलाशय में समय-समय पर जलमग्न हो सकता है, का निर्माण परिकल्पित है। मैसूर सरकार के अधीन बहुत सी वृहद् परियोजनाएं चल रही हैं और उन अन्य परियोजनाओं, जो कि निर्माण की प्रौढ़ावस्था में हैं और विकास के अन्य क्षेत्रों की आवश्यकताओं के संदर्भ में अपर कृष्णा परियोजना चरण-एक के लिए धन की व्यवस्था भी कर रही है। परियोजना निर्माण की प्रारंभिक अवस्था में है और इसके छोटी योजना के दौरान पूर्ण होने की सम्भावना है।

27-28 दिसम्बर, 1972, को मार्ग में पड़ने वाले एक छोटे स्टेशन पर बम्बई-हावड़ा मेल को रोके रखना

*17 श्री चन्द्रशेखर सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 27-28 दिसम्बर, 1972 को बम्बई-हावड़ा मेल रेलगाड़ी को एक छोटे रेलवे स्टेशन पर लगभग दो घण्टे तक रोके रखा गया था;

(ख) क्या उक्त मेल गाड़ी इस स्टेशन पर सामान्यतः नहीं रुकती थी; और

(ग) यदि हाँ, तो वहाँ इसे दो घंटे तक रोके रखने के क्या कारण थे ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) से (ग) : जी हाँ। 28-12-1972 को इलाहाबाद होकर हावड़ा पहुंचने वाली 4 डाउन बम्बई-हावड़ा डाक गाड़ी, मध्य रेलवे के कल्याण-इगतपुरी खण्ड के खरडी, कसारा और केबिन न० 3 ब्लाक स्टेशनों पर कुल मिला

कर एक घंटा 21 मिनट तक रुकी रही। इसका कारण यह था कि कसारा और केबिन नं० 2 ब्लॉक के बीच एक मालगाड़ी के विभाजन के कारण मार्ग सम्बन्धी कठिनाई उत्पन्न हो गयी थी। 4 डाउन बम्बई-हावड़ा डाक गाड़ी, सामान्यतः, इन मार्गवर्ती स्टेशनों पर नहीं ठहरती, सिवाय कसारा के, जहाँ यह गाड़ी एक बैकिंग इंजन जोड़े जाने के लिए ठहरती है।

रेलवे की अभिरक्षा में आने वाली निजी सम्पत्ति का आंध्र आन्दोलन के दौरान नष्ट किया जाना तथा रेलवे द्वारा दिया गया मुआवजा

***18. श्री राज राज सिंह देव :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आंध्र प्रदेश के विभिन्न भागों ने 'मुल्की' विरोधी और 'मुल्की समर्थक हाल' के आन्दोलनों के दौरान नष्ट अथवा क्षतिग्रस्त हुई रेलवे की अभिरक्षा में आने वाली निजी सम्पत्ति का व्यौरा तथा उसका मूल्य क्या है और रेलवे ने उसके लिए कितना मुआवजा दिया है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : रेलवे अभिरक्षा के अधीन रखी गई जो निजी सम्पत्ति मुल्की नियमों से सम्बन्धित आन्दोलनों में नष्ट हुई अथवा क्षतिग्रस्त हुई उसकी कीमत पता लगाना अभी सम्भव नहीं है। इसकी कीमत का केवल तभी पता लग सकेगा जब प्रस्तुत किये गए दावों के निपटारे के सम्बन्ध में जांच पड़ताल की जायेगी। लेकिन, अनुमान है कि इस आंदोलन के दौरान अब तक तीन लाख रुपये की कीमत की निजी सम्पत्ति नष्ट या क्षतिग्रस्त हुई है।

पारादीप पत्तन में उर्वरक कारखाने की स्थापना

***19. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही :**

श्री डी०के० पंडा :

क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पारादीप पत्तन में एक उर्वरक कारखाना स्थापित करने का अन्त-रिम निर्णय कर लिया है ;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी मुख्य बातें क्या हैं; और

(ग) यह परियोजना कब तक आरम्भ कर दी जायेगी ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्री श्री देवकान्त बरुआ, (क) से (ग): भारतीय उर्वरक निगम ने पारादीप में एक उर्वरक कारखाना स्थापित करने के लिए पहले एक संभाव्य रिपोर्ट तैयार की थी। इस रिपोर्ट में आयातित अमोनिया पर आधारित विभिन्न विकल्पों का उल्लेख था। पांचवी योजना अवधि के लिए परिकल्पित बड़े कार्यक्रम तथा अमोनिया के आयात में अनिश्चितता होने के संदर्भ में निगम एक संशोधित रिपोर्ट बना रहा है जिसमें नाइट्रोजन का पर्याप्त उत्पादन किया जाना शामिल है।

बोनस के मामले पर रेल कर्मचारियों द्वारा हड़ताल

***20. श्री समर गुह :**

डा० लक्ष्मीनारायण पाण्डेय :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि रेल कर्मचारी बोनस के मामले पर आम हड़ताल करने की तैयारी कर रहे हैं ;

(ख) क्या सरकार ने रेल कर्मचारियों के प्रतिनिधियों के साथ इस मामले पर विचार करने के लिए कोई कार्यवाही की है ; और

(ग) यदि हां, तो इस चर्चा के क्या परिणाम निकले ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) (क) : जी हाँ। रेलों के दोनों मान्यता प्राप्त संघों ने रेलों पर अपने सम्बद्ध संगठनों से कहा था कि बोनस की मांग के सम्बन्ध में आम हड़ताल के लिए गुप्त मतदान करें। मालूम हुआ है कि मतदान प्रायः पूर्ण हो चुके हैं, हालाँकि दोनों संघों से इस सम्बन्ध में कोई आधिकारिक सूचना नहीं मिली है।

(ख) और (ग) : सरकार और श्रम संघों के बीच विचार विनिमय हुए हैं और हो भी रहे हैं।

एम०टी०पी० (रेलवे) दिल्ली में रेल पासों का दुरुपयोग

1. श्री आर०वी० बड़े : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एम०टी०पी० (रेलवे) दिल्ली में पासों के धोखे से प्रयोग किये जाने के मामले रेलवे बोर्ड के सतर्कता निदेशालय के ध्यान में आये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो जांच के क्या परिणाम निकले हैं और दोषी व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) सतर्कता निदेशालय में महानगर परिवहन परियोजना (रेलवे), दिल्ली में रेलवे पास के तथाकथित दुरुपयोग के सम्बन्ध में एक शिकायत मिली है।

(ख) इस सम्बन्ध में जांच पड़ताल की जा रही है।

मैसूर में भूमि की सिंचाई

2. श्री जी० वाई० कृष्णन: क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में कुल सिंचित भूमि की तुलना में मैसूर में सिंचित भूमि की प्रतिशतता क्या है ;

(ख) पांचवी पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित किये जाने के लिए सरकार के पास लम्बित पड़ी मैसूर राज्य की सिंचाई परियोजनाओं का व्यौरा क्या है और ;

(ग) मैसूर राज्य का उन परियोजनाओं के नाम क्या हैं जो कावेरी जल-विवाद के कारण लम्बित पड़ी हैं ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) मैसूर में बृहद्, मध्यम तथा लघु सिंचाई स्कीमों से 1973-74 तक सिंचाई शक्तयता के शस्य गत क्षेत्र का 16.6% हो जाने की संभावना है। इसके सम्बद्ध अखिल भारतीय आंकड़े 27.8% होने की सम्भावना है।

(क) अभी तक पांचवी योजना के कार्यक्रम को नहीं बनाया गया है ।

(ग) कावेरी जल पर अन्तराज्यीय पहलुओं को ध्यान में रखते हुए हेमवती, हरंगी कावनी (संशोधित) कावेरी जलाशय तथा स्वर्णवती स्कीमें अभी तक स्वीकृत नहीं हुई हैं ।

50 प्रतिशत साम्य पूंजी वाली विदेशी ड्रग्स तथा फार्मास्यूटिकल कम्पनियां

3. श्री के० सूर्यनारायण : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री 50 प्रतिशत साम्य पूंजी वाली विदेशी ड्रग्स तथा फार्मास्यूटिकल कम्पनियों के बारे में 14 नवम्बर, 1972 के अतारांकित प्रश्न सं० 208 के उत्तर के संबन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अपेक्षित जानकारी इस बीच एकत्र कर ली गई है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इसको सभा पटल पर रखा जायेगा ; और

(घ) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं और इसको कब सभा पटल पर रखा जायेगा ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उप मंत्री (श्री दलवीर सिंह) : (क) से (ग) गत वर्षों (1969, 1970 तथा 1971) के दौरान 50% और इससे अधिक साम्य पूंजी वाली उन विदेशी ड्रग्स तथा फार्मास्यूटिकल कम्पनियों, जिन्होंने वैध औद्योगिक लाइसेंस अथवा इसके बिना नई वस्तुओं (गैर भेषज मदों) के निर्माण से अपने उत्पादन में विभिन्नता बरती है, के नाम नीचे दिये गये हैं :—

क्रम सं०	फर्म का नाम	मद का नाम	वैध औद्योगिक लाइसेंस के अन्तर्गत हैं अथवा नहीं	की गई कार्यवाही
1.	मैसर्स स्मिथ एण्ड नेफ्यू	नीवा वैनिशिंग क्रीम	नहीं	विचाराधीन है ।
2.	मैसर्स वार्नर हिन्दुस्तान लि०	चिकलेटस/च्युइंगम	नहीं	किसी औद्योगिक लाइसेंस की आवश्यकता नहीं है ।
3.	मैसर्स एंगलो थाई कार्पोरेशन	बुडबड बेबी पाउडर	नहीं	विचाराधीन है ।

गत तीन वर्षों के दौरान निम्नलिखित फर्मों ने अपनी वस्तुओं (गैर भेषज मदों) के उत्पादन में विभिन्नता नहीं बरती है :—

1. मैसर्स एम्बोट्ट लेबोरेटोरीज लि०
2. मैसर्स अल्कली एण्ड कैमिकल कार्पोरेशन आफ इंडिया लि०
3. मैसर्स एंगलो फ्रैंच ड्रग्स कं०
4. मैसर्स बीचम लि०
5. मैसर्स बेयर इंडिया लि०
6. मैसर्स बरोस वैल्कम एण्ड कं० लि०

7. मैसर्स विह्रिंगर नौल लि०
8. मैसर्स साइनामिड लि०
9. मैसर्स ई० मर्क लि०
10. मैसर्स जर्मन रेशिडीज लि०
11. मैसर्स गलैक्सो लेबोरेटोरीज लि०
12. मैसर्स मे एण्ड बेकर लि०
13. मैसर्स पार्क डेविस लि०
14. मैसर्स मर्क शापं एण्ड डोह में लि०
15. मैसर्स फाइजर लि०
16. मैसर्स रोश प्रोडक्टस लि०
17. मैसर्स वेथथ लेबोरेटोरीज लि०
18. मैसर्स सी० डब्ल्यू कारनरिक (एशिया)
19. मैसर्स कूपर लेबोरेटोरीज
20. मैसर्स डेन्टल प्रोडक्टस आफ इंडिया लि०
21. मैसर्स ईथनौर लि०
22. मैसर्स इंडियन सचरिंग लि०

मुख्य लेखा परीक्षक द्वारा निरीक्षण-रेल डिब्बों का प्रयोग

4. श्री के० सूर्यनारायण : क्या रेल मंत्री मुख्य लेखा परीक्षकों द्वारा रेलों में निरीक्षण रेल-डिब्बों के प्रयोग के बारे में 28 नवम्बर, 1972 के अतारंकित संख्या 2006 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे बोर्ड द्वारा जारी की गई किसी संहिता अथवा आदेश में इस बात को निर्धारित किया गया है कि निरीक्षण-रेल डिब्बों का कार्यकरण प्रयोजनों (फंक्शनल पर्पजिज) हेतु किस सीमा तक प्रयोग किया जा सकता है;

(ख) यदि हां, तो क्या इसकी एक प्रति सभा पटल पर रखी जायेगी ;

(ग) क्या उक्त प्रश्न के भाग (ख) में मांगी गयी जानकारी इस बीच समय पर एकत्र कर ली गई है; और

(घ) यदि हां, तो क्या इसे सभा पटल पर रखा जायेगा?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) जी हां। रेल प्रशासनों को जारी किये गये रेल मंत्रालय के दिनांक 8-6-70 के पत्र संख्या 68-टी टी IV/34 में। उसकी एक प्रतिलिपी संलग्न है। [ग्रन्थालय में रखी। देखिए संख्या एल० टी० 4780/73]

(ग) और (घ) जी हां। तीन मुख्य लेखा-परीक्षकों में केवल एक ने अपने कार्यकाल में अपने मैटल पास पर एक बार, फरवरी, 1972 में, रेलगाड़ी से यात्रा की थी।

विदेशी औषध कम्पनियों द्वारा लाभ तथा लाभांश को बाहर भेजने से रोके जाने के लिए की गई कार्यवाही

5. श्री के० सूर्यनारायण : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री 14 नवम्बर, 1972 के तारांकित प्रश्न संख्या 30 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1970 में लगभग चार करोड़ रुपये के पूंजी निवेश की तुलना में मैसर्स फाइजर्स द्वारा 5 करोड़ रुपये का अतुलनात्मक लाभांश बाहर भेजे जाने के क्या कारण है और भारत में विदेशी औषध निर्माता कम्पनियों द्वारा लाभ तथा लाभांश को बाहर भेजने पर सरकार ने किस हद तक रोक लगाई है; और

(ख) विदेशी औषध निर्माता कम्पनियों द्वारा अपने अंशधारियों तथा मुख्य कार्यालयों को इतने अधिक धन को भेजे जाने को रोकने के लिए सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उप मंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) मैसर्स फिजर लि० कम्पनी 1960 से भारत में अपने वर्तमान रूप में कार्य कर रही है। 1960 से पूर्व, कम्पनी मैसर्स डूमक्स प्राइवेट लि० के नाम से विख्यात थी। 1959 से 1971 तक विदेश में भेजी गई रकम 482.87 लाख रुपये थी। इस सम्बन्ध में सरकार की नीति के अनुसार इन रकमों को भेजने की अनुमति दी थी।

औषधि (मूल्य नियन्त्रण) आदेश, 1970 के बाद कम्पनी का लाभ निम्न प्रकार है:—

समाप्त होने वाला वर्ष	लाख रूपयों में	बिक्री पर लाभ की प्रतिशतता
30-11-1970	324.00	18.33
30-11-1971	367.00	16.87

बिक्री पर लाभप्रदता की प्रतिशतता में गिरावट का मुख्य कारण औषधि (मूल्य नियन्त्रण) आदेश, 1970 है। 1970 में 1768 लाख रुपये की सकल बिक्री से 1972 में 276 लाख रुपये की सकल बिक्री की वृद्धि के बावजूद लाभ की प्रतिशतता में गिरावट आई है।

मैसर्स फिजर लि० द्वारा विनियोजित पूंजी 1118.74 लाख रुपये थी, 30-11-1971 को समाप्त हुए वर्ष के लिये शुद्ध लाभ 173.48 लाख रुपया था, जो विनियोजित पूंजी का 15.5 प्रतिशत है। इसके अतिरिक्त वर्ष 1962, 1967 और 1971 में विनियोजित पूंजी पर लाभ, और विनियोजित पूंजी पर भेजे गए लाभांश की राशि निम्नप्रकार है :

वर्ष	विनियोजित पूंजी	शुद्ध लाभ	विनियोजित पूंजी पर प्रतिशतता	भेजा गया लाभांश	(विनियोजित पूंजी पर विदेशों में भेजे गए लाभांश की प्रतिशतता)
	लाख रूपयों में	लाख रूपयों में		लाख रूपयों में	
1962	161	97	60	41.86	28
1967	716	152	21	39.66	5.53
1971	1119	173	15.5	68.28	6.1

वर्ष 1970 में 399 लाख रुपये की पूंजी निवेश और 1147 लाख रुपये की विनियोजित पूंजी की तुलना में उसी वर्ष में घोषित लाभांश 71.76 लाख रुपये और विदेशों में भेजी गई रकम 63.12 लाख रुपये थे ।

(ख) सरकार की वर्तमान नीति के अनुसार लाभों एवं लाभांशों पर भारतीय करों की अदायगी के बाद उन्हें सामान्यतः विदेशों में भेजने की अनुमति है । किन्तु शतप्रतिशत विदेशी स्वामित्व वाली कम्पनियों के सम्बन्ध में, यदि लाभांशों की घोषणा में रिजर्व से रकमों का निकालना शामिल है, तो विदेशों में रकम भेजने की सुविधा इस शर्त के अन्तर्गत होगी कि यदि रिजर्व बैंक इण्डिया को निम्न बातों में सन्तोष हो जाता है :

- (i) कि गत 5 वर्षों की औसत पर अथवा प्रदत्त पूंजी के 10 प्रतिशत पर, इन दोनों में से जो भी अधिक हो, लाभांश की मात्रा को बनाए रखने के लिए रिजर्व निकाला गया है;
- (ii) कि रिजर्व का निकालना, प्रदत्त पूंजी और वर्ष के शुरू में कम्पनी के अबोधय रिजर्व के योग के 10 प्रतिशत से अधिक नहीं है; और
- (iii) कि रकम को निकालने के बाद अबोधय रिजर्व का शेष, उपर्युक्त (ii) में कथित प्रदत्त पूंजी और रिजर्वों के योग के 15 प्रतिशत से कम नहीं होता है ।

Goods Traffic Handled on South Central Railway

6. **Shri Hukam Chand kachwai** : Will the Minister of Railway be pleased to state :

- (a) the value of goods traffic handled on the South Central Railway during the last 5 months; and
- (b) the revenue earned thereby ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shah Qureshi) : (a) No such statistics are maintained.

(b) Rs. 25. 24 crores approximately during the five month period from September, 1972 to January, 1973.

Accidents in Northeast Frontier Railway

7. **Shri Hukam Chand Kachwai** : Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) the number of Railway accidents on the Northeast Frontier Railway during the last five months;
- (b) the number of accidents that occurred due to sabotage; and
- (c) the steps being taken by Government to check the increasing accidents ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) During the period 1.9.72 to 31.1.73 there were 49 train accidents in the categories of collisions, dailments, level crossing accidents and fires in the trains on the Northeast Frontier Railway.

- (b) One.

(c) The number of accidents during the current year is less than in the corresponding period of the previous year. Safety organisations set up on the railways have been engaged in inculcating safety consciousness amongst staff connected with the running of trains and in ensuring that they have a proper understanding of the prescribed safety rules. Further, spot checks are made to see that staff do not violate the safety rules and indulge in short-cut methods. Inquiries are held into all accidents and those held responsible are dealt with appropriately. In addition, if an inquiry reveals any other shortcomings or lapses, action is taken to see that they do not recur. Technological improvements in the shape of improved signalling and interlocking, track circuiting, etc. have also been made to the extent feasible to improve safety.

Rural Electrification Schemes

8. **Shri Hukam Chand Kachwai :**
Shri R. V. Bade :

Will the Minister of Irrigation and Power be pleased to state :

- (a) whether rural electrifications schemes in the States are self-sustaining; and
- (b) if not, whether the Central Government propose to give grants and interest free loans to expedite these programmes in States ?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation and Power (Shri Balgovind Verma) : None of the rural electrification schemes are self-sustaining in the initial years. Generally, in advanced areas, the scheme become self-sustaining in a shorter period, as compared to those in backward areas.

(b) There is no proposal to give grants or interest-free loans to States for rural electrification schemes. However, the Rural Electrification Corporation categorises the schemes sanctioned by it taking into account the gestation period required for advanced and backward areas. The loans for schemes in backward areas carry softer terms of interest and repayment.

Setting up of a Common Power Grid in M.P. Gujarat and U.P.

9. **Shri Hukam Chand Kachwai :** Will the Minister of Irrigation and Power be pleased to state :

- (a) whether there is a proposal to set up a common power grid in Madhya Pradesh, Gujarat and Uttar Pradesh; and
- (b) if so, the reasons for delay in approving and implementing the said proposal ?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation and Power (Shri Balgovind Verma) : (a) & (b) The concept of inter-connecting State Power systems to form regional grids has already been recognised and several inter state/inter regional transmission lines have been constructed. The power systems of Madhya Pradesh and Gujarat along with Maharashtra have been included in the Western regional grid. The Power system of Uttar Pradesh has been included in the Northern Regional Grid comprising the power systems of Rajasthan, Haryana, Punjab, Jammu & Kashmir, Himachal Pradesh and Delhi.

The power systems of Uttar Pradesh and Madhya Pradesh are inter-connected through a 132 kV line from Rihand in Uttar Pradesh to Morwa in Madhya Pradesh. The Gujarat power system will be connected with the Uttar Pradesh system through the Rajasthan State Grid on the completion of the construction of Naroda-Udaipur 220 kv inter-State line and the Bharatpur-Mathura 132 kv inter-State line now in progress.

स्वीडेन के निः शस्त्रीकरण मंत्री की भारत की यात्रा

10. श्री एम० एस० संजीवी राव : क्या सिंचाई और विद्युत मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्वीडेन के निःशस्त्रीकरण मंत्री ने जनवरी 1973 में भारत की यात्रा की थी और कई सिंचाई परियोजनाओं के बारे में बातचीत की थी और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

व्यापक बाढ़-नियंत्रण कार्यक्रम

12. श्री एम० एस० संजीवी राव :

श्री शशि भूषण :

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

(क) क्या वर्ष 1981 तक प्रत्येक राज्य में कम से कम 50 प्रतिशत क्षेत्र को बाढ़ से बचाने के लिए सरकार का विचार एक व्यापक बाढ़ नियंत्रण कार्यक्रम आरम्भ करने का है ?

(ख) यदि हां, तो इस कार्यक्रम की अनुमानित लागत कितनी होगी तथा इसमें किन-किन क्षेत्रों को प्राथमिकता दी जाएगी ? और

(ग) उक्त प्रस्ताव को सम्भवतः कब तक अन्तिम रूप दे दिया जायेगा ?

सिंचाई और विद्युतमंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) से (ग) केन्द्रीय बाढ़ नियंत्रण बोर्ड ने नवम्बर, 1970 में हुई अपनी बैठक में यह सिफारिश की थी कि बाढ़ प्रवाह क्षेत्रों के कम से कम 50% भाग को सुरक्षा प्रदान करने के उद्देश्य से 1981 तक कार्यान्वित किये जाने वाले निर्माण कार्यों का राज्य सरकार द्वारा कार्यक्रम बनाया जाय तथा बाढ़ नियंत्रण की विस्तृत योजनाओं को तैयार किया जाए। राज्यों को सिंचाई और विद्युत मंत्रियों के जून-जुलाई, 1972 में हुए छठे सम्मेलन में भी यह सिफारिश की गई थी कि बाढ़ नियंत्रण संबंधी व्यापक योजनाएँ राज्य सरकारों द्वारा यथाशीघ्र तैयार की जाएँ, पांचवी पंचवर्षीय योजना में हाथ में लिए जाने वाली प्राथमिकता प्राप्त स्कीमों का अनुसंधान किया जाय और निर्माण कार्यों के कार्यान्वयन तथा रख रखाव के लिए संगठनों को मजबूत किया जाय। इसके अतिरिक्त यह भी सिफारिश की गई कि 1981 तक बाढ़-प्रवण क्षेत्रों के कम से कम 50% भाग को सुरक्षा प्रदान करने के उद्देश्य से पांचवी योजना के दौरान बाढ़ सुरक्षा कार्यों की गति में तेजी लाने के लिए क्रमबद्ध कार्यवाही की जाय। ये सिफारिशें राज्य सरकारों को भेज दी गई हैं जिन्होंने व्यापक योजनाएँ तैयार करनी हैं और पांचवी पंचवर्षीय योजना में किये जाने वाले कार्यों की प्राथमिकता निर्धारित करनी है।

विस्तृत योजनाओं के तैयार हो जाने पर और राज्य सरकारों द्वारा आपेक्षिक प्राथमिकताएँ निर्धारित करने के पश्चात प्रस्तावों के ब्यौरे को अन्तिम रूप दिया जाना है। उपलब्ध आंकड़ों के आधार पर केन्द्रीय जल और विद्युत आयोग ने एक मोटा सा अनुमान लगाया है कि बाढ़ प्रवण क्षेत्रों के 50% भाग को उचित सुरक्षा प्रदान करने के लक्ष्य को पूरा करने के कार्यक्रम पर 1971-81 के बीच की अवधि में लगभग 540 करोड़ रुपये खर्च होंगे।

पंजाब सरकार द्वारा नंगल उर्वरक कारखाने को
बंद किये जाने की मांग

13. श्री एम० एस० संजीवी राव :

श्री भान सिंह भौरा :

क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बनाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिजली की कमी, जिससे राज्य के उद्योगों तथा कृषि को बहुत नुकसान हुआ है, को पूरा करने के लिए पंजाब सरकार नंगल उर्वरक कारखाने को बंद करने की केन्द्रीय सरकार से मांग की है, और

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

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उप मंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) इस बारे में पंजाब सरकार से एक प्रार्थना पत्र प्राप्त हुआ था ।

(ख) सभी पहलुओं पर पूरी तरह से विचार करने के पश्चात यह निर्णय किया गया है कि नंगल का संयन्त्र बन्द न किया जाय और इसकी जगह 10-2 1973 से दो महीनों को अवधि के लिए बिजली की सप्लाई और घटा कर 60 एम० डब्ल्यू० कर दी जाये ।

विद्युत-उपकरणों के आयात पर लगे प्रतिबन्ध में ढील

14. श्री के० लकप्पा :

श्री प्रसन्न भाई मेहता :

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

(क) क्या सरकार ने विद्युत उपकरणों के आयात पर लगे तीन वर्ष पुराने प्रतिबन्ध में ढील देने का निर्णय किया है ;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण है ; और

(ग) उक्त निर्णय वर्तमान विद्युत-संकट को दूर करने में किस सीमा तक सहायक सिद्ध होगा ।

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) : जी नहीं । विद्युत संयन्त्र उपस्कर की आवश्यकताओं को काफी हद तक देशी संयन्त्र निर्माण द्वारा पूरा किया जा रहा है । आयात के हर मामले पर उसकी उपयोगिता के आधार पर विचार किया जाता है और उन्ही मामलों में आयात किया जाता है । जहां देशी निर्माताओं द्वारा बताया गयी डिलीवरी असूनुची परियोजनाओं का प्रचालन अनुसूचियों के अनुकूल नहीं होती अथवा देशी संयन्त्र, संयन्त्र की अपेक्षित किस्म को बनाने में असमर्थ होते हैं ।

(ग) कुछ विद्युत संयन्त्र तथा उपस्कर के आयात करने के निर्णय वर्तमान विद्युत कमी को हल करने में कोई खास मदद नहीं मिलेगी किन्तु आगामी वर्षों में इस कमी को कम करने में कुछ हद तक सहायता मिलेगी ।

बाढ़ सम्बन्धी पूर्वानुमान करने वाली संस्थाएँ

15. श्री के० लक्ष्मी :

श्री सुरेन्द्र महंती :

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

(क) क्या सरकार का वर्तमान मौसम सम्बन्धी पूर्वानुमान करने वाली संस्थाओं के अनुरूप एक कार्यकुशल बाढ़ पूर्वानुमान करने वाली संस्था बनाने का विचार है;

(ख) यदि हां, तो बाढ़ पूर्वानुमान संस्था कब तक काम करना शुरू कर देंगे; और

(ग) देश के किन-किन स्थानों पर बाढ़ पूर्वानुमान कार्यालय स्थापित किये जायेंगे ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) से (ग) : केन्द्रीय सरकार ने देश में कुछ अत्यन्त बाढ़ प्रवण क्षेत्रों में बाढ़ों के सम्बन्ध में पूर्व सूचना देने के लिए एक बाढ़ पूर्व सूचना संगठन पहले से ही स्थापित किया हुआ है। प्रथम यूनिट 1958 में तथा 6 और यूनिटें 1969 में स्थापित की गई थीं। केन्द्रों तथा नियंत्रण कक्षों के स्थानों तथा ऐसी नदियों के नामों, जिन पर बाढ़ पूर्व सूचना की व्यवस्था की जा चुकी है, का विवरण संलग्न है। [संथालय में रखा गया। देखिये संख्या एल. टी. 4781/73]

पांचवीं योजना में और केन्द्रों की स्थापना करना प्रस्तावित है जिनके ब्यौरे, इस समय, तैयार किए जा रहे हैं।

रेल द्वारा माल का ढोया जाना

16. श्री के० लक्ष्मी :

श्री प्रसन्न भाई मेहता :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) रेलवे द्वारा वर्ष 1972 में अधिक माल ढोया गया है; और

(ख) यदि हां, तो उन वस्तुओं के नाम क्या हैं जिन्हें रेलवे ने अधिक मात्रा में ढोया है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हां।

(ख) यह वृद्धि मुख्य रूप से कोयला, इस्पात कारखानों को भेजे जाने वाले कच्चे सामान और वहां से भेजे जाने वाले तैयार सामान, अनाज और उर्वरक में हुई है।

किसानों को विद्युत का वितरण

17. श्री के० लक्ष्मी :

श्री पी० गंगादेव :

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

(क) क्या केन्द्रीय सरकार ने राज्यों से कहा है कि वे किसानों को प्राथमिकता के आधार पर विद्युत का वितरण करने के लिए कार्यवाही करें; और

(ख) क्या राज्यों ने इस बारे में कोई कार्यवाही की है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) जी, हां ।

(ख) अधिकतर राज्यों ने किसानों को कृषि उद्देश्यों के लिए बिजली की सप्लाई में प्राथमिकता दी है । देश में वर्तमान विद्युत संकट के होते हुए भी कृषि उपभोक्ताओं को बिजली की सप्लाई में सामान्यतः कोई खास कटौतियाँ नहीं की गई है ।

**बांसपाणि से जाखापुरा बरास्ता पारादीप रेलवे लाइन के बारे में
अध्ययन दल का प्रतिवेदन**

18. श्री अर्जुन सेठी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हल्दिया और पारादीप पतनों की सुविधाओं के सर्वांग विकास के पहलू पर, तथा बांसपाणि से जाखापुरा बरास्ता पारादीप रेलवे लाइन के प्रयोग करने की सार्थकता पर विशेष विकल्प के संदर्भ में विचार करने के लिये जो अध्ययन दल गठित किया गया था उसका प्रतिवेदन कब तक प्राप्त हो जाने की आशा है; और

(ख) उक्त प्रतिवेदन को शीघ्र पेश कर देने में क्या कठिनाईयाँ हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) उप अध्ययन-दल की पहली बैठक में यह विनिश्चय किया गया था कि रेल मंत्रालय, खान मंत्रालय, कलकत्ता पतन, पारादीप पतन और खनिज व धातु व्यापार निगम में से प्रत्येक संवेदी कार्यकलाप पर अपने-अपने पत्रक तैयार करें जिन पर आगामी बैठक में विचार-विमर्श हो । खान-मंत्रालय और खनिज व धातु व्यापार निगम के पत्रक अभी तैयार किये जा रहे हैं । आशा है कि इनके तैयार होते ही उप अध्ययन दल अपनी राय कायम कर लेगा और अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर देगा ।

**कटक-पारादीप रेल लाइन के कार्य को पूरा करने
की समय-सीमा**

19 श्री अर्जुन सेठी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कटक-पारादीप रेल लाइन बिछाने का कितने प्रतिशत कार्य 29 फरवरी, 1973 तक पूरा कर लिया गया है; और

(ख) क्या उक्त कार्य जून, 1973 तक की निर्धारित समय-सीमा तक पूरा कर लिया जायेगा ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) दिसम्बर, 1972 तक की नवीनतम प्रगति रिपोर्ट के अनुसार कुल मिलाकर वास्तविक प्रगति 73 प्रतिशत हुई है । रेल-सम्पर्क का निर्माण-कार्य निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार हो रहा है और आशा है कि इसे जून, 1973 तक माल-यातायात के लिए खोल दिया जायेगा ।

कडक स्टेशन के उत्तरी छोर पर ऊपरिपुल का निर्माण

20. श्री अर्जुन सेठी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कटक यार्ड के उत्तरी तथा दक्षिणी किनारों के लैवल क्रॉसिंग के स्थान पर कटक

स्टेशन के उत्तरी छोर पर एक सड़क ऊपरिपुल के निर्माण के लिए जो वर्ष 1972-73 के रेलवे निर्माण कार्यक्रम में सम्मिलित है, सरकार ने क्या प्रारम्भिक कार्यवाही की है; और

(ख) यदि कोई कार्यवाही नहीं की गई है, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) राज्य सरकार के परामर्श से ऊपरी पुल के निर्माण के लिए स्थान का निर्धारण किया जा चुका है और उसे अन्तिम रूप दे दिया गया है। उड़ीसा राज्य सरकार को अभी पहुंच मार्गों के नक्शे तैयार करने हैं। पुल के मुख्य भाग का अभिकल्प और प्राक्कलन भी अभी तक राज्य सरकार से प्राप्त नहीं हुए। इस मामले में राज्य सरकार से आगे लिखा-पढ़ी की जा रही है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

खुर्दा रोड डिवीजन (दक्षिण पूर्व रेलवे) में गैर मान्यता प्राप्त रेलवे संघों को नियंत्रित करने के लिए कार्यवाही

21. श्री अर्जुन सेठी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या ऐसे गैर मान्यता प्राप्त रेलवे संघों को नियंत्रित करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है जो कि दक्षिण पूर्व रेलवे के खुर्दा रोड डिवीजन में अव्यवस्था फैलाने में निरन्तर सहयोग दे रहे हैं ; और

(ख) यदि कोई कार्यवाही नहीं की गई है, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) : गैर-मान्यता संबंधित रेल प्राप्त यूनियनों को प्रशासनों से औपचारिक बातचीत करने की अनुमति नहीं है। अलग अलग कर्मचारियों द्वारा अनुशासन भंग के मामलों में समुचित कार्रवाई की जाती है।

सिनी (दक्षिण पूर्व रेलवे) में जोनल प्रशिक्षण स्कूल में प्रशिक्षणार्थियों को यात्रा-भत्ता

23. श्री सरोज मुखर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताते की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण पूर्व रेलवे के प्रमुख कार्मिक अधिकारी ने सिनी स्थिति जोनल ट्रेनिंग स्कूल के प्रशिक्षणार्थियों को 1 अप्रैल, 1970 से यात्रा-भत्ता देना स्वीकार किया था और 1 जनवरी, 1972 से देना पुनः बन्द कर दिया है ;

(ख) यदि हां, तो इस भत्ते को प्रदान करने के बाद में इसे बन्द कर देने के क्या कारण थे ; और

(ग) दक्षिण पूर्व रेलवे में 1 अप्रैल, 1970 से 1 जनवरी, 1972 तक विद्यमान रही इस व्यवस्था को पुनः चालू करने में क्या कठिनाइयाँ है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हां।

(ख) रेलवे प्रशिक्षण स्कूलों में जहां भोजन व्यवस्था रहती है, प्रशिक्षण ले रहे कर्मचारियों को भारतीय रेल स्थापना संहिता भाग 1 के नियम 429 के अनुसार दैनिक भत्ता के बदले निःशुल्क भोजन की व्यवस्था करना आवश्यक होता है। सिनी स्थिति रेलवे प्रशिक्षण स्कूल में,

जहां भोजन व्यवस्था है, रेल प्रशासन ने 1 अप्रैल 1970 से निःशुल्क भोजन व्यवस्था के बदले अस्थायी तौर पर दैनिक भत्ता देने की अनुमति दी थी और उपर्युक्त उल्लिखित सहिता नियम में छूट देकर इस पद्धति को प्राधिकृत करने के लिए बोर्ड को लिखा था। बोर्ड इससे सहमत नहीं हुआ और निःशुल्क भोजन-व्यवस्था के बदले दैनिक भत्ते का भुगतान 1 जनवरी 1972 से बन्द कर दिया गया।

(ग) रेल प्रशासन द्वारा 1-4-70 से 31-12-71 तक अपनायी गई कार्यविधि नियमानुसार नहीं थी और इसलिए उसका अपनाना बन्द कर देना पड़ा।

Cases pending in Patna High Court and disposal thereof

24. Shri Shankar Dayal Singh : Will the Minister of Law, Justice and Company Affairs be pleased to state :

(a) the number of cases pending in the Patna High Court as on 31st January 1973; and

(b) the measures being taken to dispose them of ?

The Minister of Law, Justice and Company Affairs (Shri H. R. Gokhale) : (a) Information as on 31st January, 1973 is not readily available. The number of cases pending as on 31st December, 1972 was 23,704.

(b) A statement is attached.

Statement

The strength of the High Court has been increased by two more Judges. The State authorities have been advised to undertake a further review of the judge strength in the light of the current institutions and disposals and the arrears to be cleared.

A Committee of Judges under the Chairmanship of Shri Justice J. C. Shah has submitted a report on the problem of arrears in the High Courts. The Committee has made a number of recommendations for reducing arrears and for minimising delays in dispensing justice. The recommendations of the Committee which are purely of administrative nature and which do not require amendment to the rule, statute or law have been communicated to the State Governments and High Courts for implementation. The recommendations involving amendments to the Status or law are being examined and decisions will be taken after ascertaining the views of the Judges of the High Courts and the Supreme Court and the State Governments.

The Law Commission has suggested certain specific amendments to the Code of Civil Procedure, 1908, in its report with a view to eliminating or minimising delays in civil litigation and thereby reducing costs. The suggestions are under examination. The reconstituted Law Commission had also been requested to go into the question of further amendments to the Civil Procedure Code and the Commission have recently submitted their report which is under examination.

The Law Commission has also made a number of recommendations for the amendment of the procedural law in criminal matters. Most of them have been accepted by Government and a Bill for the revision of the Code of Criminal Procedure is now before Lok Sabha after it has been passed by the Rajya Sabha.

Damage caused to Railways in Andhra due to Agitation

25. Shri Shankar Dayal Singh :

Shri P. A. Saminathan :

Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the nature and extent of the damage caused to the Indian Railways in Andhra Pradesh as a result of the Mulki-Rule Agitation in the State during the last six months; and

(b) the steps being taken by Government to make goods to loss ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) :

(a) (i) Rolling Stocks	Rs. 42,18,144
(ii) Electrical installations	Rs. 85,945
(iii) Signal & Tele-communication equipments	Rs. 13,99,949
(iv) Station buildings, Gate lodge & track materials	Rs. 8,51,142
(v) Station furniture, stationery, tickets, cash forms and other station stores.	Rs. 5,81,500
(vi) Consignments	Rs. 1,92,000

(b) Repairs to station buildings and equipments to the extent necessary for operational and safety purposes have been carried out speedily as and when damaged by agitators. No repairs however, have been done to the passenger amenities works at stations affected due to Mulki-Rule Agitation.

Talks on Ban Sagar Project

26. Shri Shankar Dayal Singh :

Shri M. S. Purty :

Will the Minister of Irrigation and Power be pleased to state :

(a) the final outcome of the talks held amongst the Chief Ministers of Bihar, Uttar Pradesh and Madhya Pradesh about Ban Sagar Project;

(b) the points of disagreement at present amongst these States and the action being taken by the Central Government to resolve them; and

(c) the time by which a final decision is proposed to be taken by the Central Government in this regard ?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation and Power (Shri Balgovind Verma) : (a) to (c) The Madhya Pradesh Government have proposed the Bansagar Project on river Sone for acceptance by the Planning Commission for inclusion in the developmental plans of Madhya Pradesh.

The Government of Uttar Pradesh have been urging that the Bansagar Project is the only source of irrigation to the famine stricken plateau areas in Mirzapur district and that the Bansagar proposed by the Madhya Pradesh Government should be modified to make provision of irrigation in this area also.

The Government of Bihar have protested against the Bansagar Project as proposed by the Government of Madhya Pradesh involving diversion of the Sone waters to the Tons river in another basin, on the ground that it will affect the large irrigation system in Bihar from the Sone lower down where the position of supplies is stated to be already critical. Discussions on the project have been held with the three States and efforts continue to be made to evolve proposals which might be acceptable to all the three States, and it is hoped that a settlement will be arrived at amongst the states in the near future.

Loss suffered by Railways on account of Suspension of trains in U.P.

27. **Shri Shankar Dayal Singh :**

Shri Jharkhande Rai :

Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the extent to which the Railway services were disrupted as a result of strike by Electrical Engineers of Uttar Pradesh;

(b) the extent of loss to the Railways as a result of the said strike; and

(c) whether the Railway have no arrangements of their own to tackle the situation arising out of such strikes at State level ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) About 136 passenger and 155 goods trains had to be cancelled either on their entire or part runs apart from the regulation of goods traffic and detention to passenger services. Railway services were almost completely disrupted on Kanpur-Allahabad-Mughalsarai section at about 18.00 hrs. on 15-1-73. Partial resumption was commenced on 16-1-73 and the position improved from day to day as more power was available. Services returned to normal on 23-1-73.

(b) Rupees 1.80 crore approx.

(c) It is not possible for the Railways to provide 100% stand-by against failure of the State Grid; particularly in A.C. Traction areas. However, the Railway has small sized stand-by Diesel Generators at important stations for tackling situations resulting from occasional breakdowns of limited character. These generators keep water supply pumps working and feed control offices etc.

मार्टिन लाइट रेलवे पर गाड़ियों का पुनः चलाया जाना और हावड़ा-आमता लाइन को बड़ी लाइन में बदलना

29. **श्री त्रिदिव चौधरी :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मार्टिन लाइट रेलवे पर गाड़ियों को पुनः चलाने के पश्चिम बंगाल सरकार के प्रस्ताव को रेलवे बोर्ड ने अन्तिम रूप से रद्द कर दिया है और प्रस्ताव किया है कि हावड़ा और आमता के बीच लाइन को अगले दो वर्षों में बड़ी लाइन में बदल दिया जाए; और

(ख) क्या बड़ी लाइन का कार्य पूरा होने तक इस लाइट रेलवे को अन्तरिम उपाय के रूप में चालू रखने की सम्भावना पर विचार किया गया है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी) : (क) और (ख) लाइट रेलवे के घिसे-पिटे और जीर्ण-शीर्ण परिसम्पत्तियों का अधिग्रहण करने के बजाय इस क्षेत्र में बड़ी लाइन बनाने की व्यावहारिकता की जांच करने का विनिश्चय किया गया है। इस प्रयोजन के लिए इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण किये जा रहे हैं। सर्वेक्षण रिपोर्ट मिल जाने पर, इस काम को उच्च प्राथमिकता के आधार पर शुरू किया जा सकता है।

Irrigation and Cultivable Land

30. **Shri Jagannath Rao Joshi :**

Shri Hari Singh :

Will the Minister of Irrigation and Power be pleased to state :

(a) the percentage of cultivable land having irrigation facilities to the total cultivable land state-wise; and

(b) the time by which irrigation facilities would be made available for the remaining cultivable land ?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation and Power (Shri Balgovind Verma):
(a) & (b) The cropped area in the country is about 164 million ha. It is assessed that on the completion of the projects taken up already, 51.4 million ha. i.e. about 31% will have irrigation facilities.

State Governments are planning and investigating a number of new projects, which will be taken up for implementation as and when resources permit. It is expected that on the completion of such new projects the irrigated area in the country would rise to about 100 million ha. Further addition to the area may be made by transfer of water to drought-prone areas from the surplus regions of the country.

दक्षिण पूर्व रेलवे में रेलवे विद्युतीकरण कर्मचारियों को नो 'वर्क नोटिस' के अन्तर्गत रखना

32. श्री दशरथ देव : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण पूर्व रेलवे में रेलवे विद्युतीकरण के कई कर्मचारियों को वर्ष 1970 और 1972 के बीच "नो वर्क नोटिस" के अन्तर्गत रखा गया है; और

(ख) "नो वर्क पीरियेड" के दौरान कर्मचारियों को कितना धन दिया गया है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) रेल बिजली परियोजना के कर्मचारियों का उनकी मूल रेलों पर प्रत्यावर्तन किये जाने के विरुद्ध कलकत्ता उच्च न्यायालय में निर्षधादेश प्राप्त होने के कारण, फालतू कर्मचारियों को वहीं रखना पड़ा और उन्हें पूरा वेतन देना पड़ा।

(ख) लगभग 5 लाख रुपये।

कलकत्ता विद्युतीकरण परियोजना द्वारा भर्ती किये गये कर्मचारियों को पूर्व रेलवे द्वारा मान्यता

33. श्री दशरथ देव :

श्री ज्योतिमंथ बसु :

क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कलकत्ता विद्युतीकरण परियोजना द्वारा भर्ती किये गए कई कर्मचारी इस समय दक्षिण पूर्व रेलवे में कार्य कर रहे हैं ;

(ख) क्या सरकार ने निर्णय किया है कि कलकत्ता विद्युतीकरण परियोजना द्वारा भर्ती किए सभी कर्मचारियों को पूर्व रेलवे के कर्मचारी माना जायगा ;

(ग) क्या सरकार ने निर्णय किया है कि रेलवे विद्युतीकरण में कलकत्ता विद्युतीकरण परियोजना द्वारा भर्ती किये गये कर्मचारियों के लिए पदोन्नति हेतु हेए चयन को पूर्व रेलवे द्वारा मान्यता दी जायगी। और

(घ) यदि हां, तो उन कर्मचारियों को पूर्व रेलवे में धारणाधिकार तथा प्रोफार्मा वरीयता स्थान देने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हां ।

(ख) कलकत्ता बिजली परियोजना के कर्मचारियों को जो भूतपूर्व रेल बिजली परियोजना में काम कर रहे थे, पूर्व रेलवे का कर्मचारी मान लिया गया था ।

(ग) जी नहीं । परियोजनाओं पर की गयी पदोन्नतियां सर्वथा अस्थायी होती हैं और केवल तभी तक बंध रहती है जब तक पदोन्नत कर्मचारी उस परियोजना पर काम करते हैं ।

(घ) प्रश्न नहीं उठता ।

मध्य प्रदेश, राजस्थान, बिहार तथा अन्य राज्यों में कम आयु में विवाह तथा बाल विवाह

34. श्री रण बहादुर सिंह : क्या विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार को पता है कि मध्य प्रदेश, राजस्थान, बिहार तथा अन्य राज्यों में रुढ़िवादी तथा अशिक्षित परिवारों में कम आयु में विवाह तथा बाल विवाह प्रचलित है ;

(ख) यदि हाँ, तो इस प्रथा की रोकथाम के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है ; और

(ग) क्या सरकार का विचार लड़कियों और लड़कों की विवाह आयु क्रमशः 18 वर्ष तथा 21 वर्ष तक बढ़ाने का है ?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीति राज सिंह चौधरी) :

(क) सरकार के पास इस बारे में कोई प्रमाणिक जानकारी नहीं है ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) लड़के और लड़कियों के विवाह की न्यूनतम आयु बढ़ाने के प्रस्ताव पर सरकार विचार कर रही है ।

**Construction of Railway Station at Kuthalia in Rewa and Connecting
Rewa with Mirzapur**

35. Shri Rana Bahadur Singh : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether the Member of Parliament from Madhya Pradesh have suggested to the Central Government that Railway Station may be built at Kuthalia in Rewa and the proposed Satna-Bayohari Railway line be extended to connect Rewa with Mirzapur and

(b) if so, the reaction of Government thereto ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) Yes.

(b) A traffic survey for the Satna-Rewa-Beohari B.G. rail link, now in progress, is expected to be completed shortly. Whether a station at Kuthalia is justified or not will be known after the survey report is received. The question of extending the rail link to Mirzapur can be considered only if and when the Satna-Rewa-Beohari rail link constructed,

उत्तर प्रदेश द्वारा मध्य प्रदेश को बिजली की सप्लाई

36. श्री रणबहादुर सिंह : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश सरकार रिहन्द की बिजली में से मध्य प्रदेश को उसके भाग की सप्लाई नहीं कर रही है तथा उसका उपयोग उत्तर प्रदेश के उपभोक्ताओं की मांग को पूरा करने के लिये कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो क्या उत्तर प्रदेश सरकार प्रयोग की जा रही अतिरिक्त बिजली के लिए भुगतान कर रही है; और

(ग) क्या उत्तर प्रदेश ने रिहन्द की बिजली की लागत का ब्योरा मध्य प्रदेश सरकार को उपलब्ध कर दिया है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बालगोविन्द वर्मा) : (क) इस समय उत्तर प्रदेश रिहन्द विद्युत केन्द्र से मध्य प्रदेश के हिस्से की बिजली सप्लाई नहीं कर रहा है। यह बिजली उत्तर प्रदेश में ही इस्तेमाल की जा रही है।

(ख) रिहन्द विद्युत केन्द्र से मध्य प्रदेश के बिजली के हिस्से के लिए उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश को कोई अदायगी नहीं कर रहा है।

(ग) उत्तर प्रदेश सरकार ने अभी तक, मध्य प्रदेश को रिहन्द विद्युत की लागत का ब्योरा नहीं दिया है।

गांवों का विद्युतीकरण

37. श्री अम्बेश : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1973-74 के दौरान देश के कितने गांवों में, राज्य-वार बिजली पहुंचाई जायेगी ; और

(ख) वर्ष 1972-73 के दौरान कुल कितने गांवों में, राज्य-वार, बिजली पहुंचाई गई है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) विवरण संलग्न है।

विवरण

क्रम संख्या	राज्य/संघ राज्य क्षेत्र का नाम	1973-74 के दौरान विद्युतीकृत होने वाले ग्रामों की संख्या	1972-73 के वर्ष के दौरान विद्युतीकृत ग्रामों की संख्या 1-4-72 से 31-12-72 तक	अभियुक्ति
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	आन्ध्र प्रदेश	600	229	
2.	असम	148	7	

3. बिहार	1,500	404	
4. गुजरात	500	391	
5. हरियाणा	—	578	
6. हिमाचल प्रदेश	541	241	
7. जम्मू और कश्मीर	50	5	
8. केरल	225	53	
9. मध्य प्रदेश	1,250	486	
10. महाराष्ट्र	1,000	736	
11. मणिपुर	22	5	
12. मेघालय	35	—	
13. मैसूर	667	841	
14. नागालैंड	4	12	
15. उड़ीसा	1,100	1,385*	* 31-1-73 तक
16. पंजाब	1,525	168	
17. राजस्थान	600	328	
18. तमिलनाडु	—	791	
19. त्रिपुरा	27	8	
20. उत्तर प्रदेश	3,000	2,143	
21. पश्चिम बंगाल	4,400	1,328	
योग : राज्य	17,194	10,13७	
संघ राज्य क्षेत्र	17	18	
कुल योग :	17,211	10,157	

Expenditure incurred on River Valley Project

38. **Shri Chhatrapati Ambesh :** will the Minister of Irrigation and Power be pleased to state the names of the river valley projects in the country, the year in which each was undertaken, the total expenditure incurred so far on each of them, the quantum of electricity generated and the acreage of land being irrigated by each project?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation and Power (Shri Balgovind Verma) : Four Statements two in respect of Major Irrigation and others in respect of hydro-electric multipurpose projects giving there quisite information are enclosed. [Placed in Library. See. No. LT 4782/73]

Electrification of Harijan Colonies in Madhya Pradesh

39. **Shri Dhan Shah Pradhan:** Will the Minister of Irigation and Power be pleased to state :

(a) whether Government have sanctioned funds for electrifying certain Harijan colonies in Madhya Pradesh; and

(b) if so, the amount sanctioned and the number of colonies to be electrified with the amount sanctioned ?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation and Power (Shri Balgovind Verma) : (a) and (b) As it was observed that some Harijan Bastis adjacent to already

electrified villages were not electrified because of unremunerative loads in these areas and constraint of financial resources of the State Electricity Boards, the Government of India have introduced since December, 1971, a Special Scheme for electrification of such Harijan Bastis. According to this Scheme, loan assistance concessional terms is being provided through the Rural Electrification of such Harijan Bastis. The Corporation has so far sanctioned three such schemes of Madhya Pradesh envisaging loan assistance of Rs. 15.891 lakhs aiming at provision of 4,001 street lights in 339 Harijan Bastis adjoining already electrified villages.

Railway Lines for Satna-Rewa-Chhattarpur-Harpalpur-Tikamgarh-Jhansi.

40. Shri Dhan Shah Pradhan : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether Government have completed the survey to link Satna-Rewa-Chhattarpur-Harpalpur-Tikamgarh-Jhansi by Rail; and

(b) if so, the time by which a decision is likely to be taken in this regard ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) & (b) A traffic survey for a new B. G. line from Satna to Beohari via Rewa, which from a part of the suggested Satna-Rewa-Chhattarpur-Harpalpur-Jhansi rail link, is well in progress and nearing completion. A decision regarding construction of Satna-Rewa-Beohari line will be taken after the results of the survey in progress are known. There is no proposal to consider extension of the proposed Satna-Rewa-Beohari rail link to Jhansi via Chhattarpur or Harpalpur.

States where free Legal Aid has been provided to the Poor.

41. Shri Dhan Shah Pradhan :

Shri B.S. Chowhan :

Will the Minister of Law, Justice and Company Affairs be pleased to state :

(a) the names of the States in the country where Government provided free legal assistance to the Harijans and Adivasis; and

(b) whether the Central Government sanction any specific amount in this respect and if so, the amount sanctioned, State-wise, during the current year ?

The Minister of State in the Ministry of Law, Justice and Company Affairs (Shri Nitiraj Singh Chaudhary) (a) : Schemes for Legal Aid to the Poor generally, including members of Scheduled Castes, Scheduled Tribes, Harijans and Adivasis, have, according to the information available, been provided in the following States :

Andhra Pradesh, Bihar, Kerala, Gujarat, Haryana, Himachal Pradesh, Jammu & Kashmir, Madhya Pradesh, Maharashtra, Mysore, Orissa, Punjab, Rajasthan, Tamilnadu, Tripura and West Bengal. Schemes of legal aid, similar to that of the States are also made by the Union territories of Dadra and Nagar Haveli, Goa, Daman & Diu and Pondicherry.

(b) A statement showing the amounts allocated by various States and Union Territory Governments for giving legal assistance to Scheduled Tribes and Scheduled Castes during 1972-73 under the Plan schemes under the State sector of Backward Classes is given at annexure 'A'. The expenditure is shared between the Central Government and State Governments. The Central assistances for all schemes, including the scheme of legal assistance the State sector of Backward classes, is however given as block grants/block loans. No specifying as for legal aid as such is made.

Statement

Annexure 'A'

Amounts Allocated by States/Union Territories for giving Legal Assistance to Scheduled Tribes and Scheduled Castes under the State Sector of Backward Classes During 1972-73.

Name of State/State Union Territory	Amount Allocation During 1972-73(Rs. in Lakhs)			Total
	Scheduled Tribes.	Scheduled Castes.	D.N. Tribes S.N. Tribes	
1. Bihar	1.00	—	—	1.00
2. Gujarat	0.24	0.10	—	0.34
3. Haryana	—	0.15	—	0.15
4. Himachal Pradesh	0.02	—	—	0.02
5. Jammu & Kashmir	—	0.05	—	0.05
6. Madhya Pradesh	0.10	0.15	—	0.25
7. Mysore	0.01	0.10	0.10	0.21
8. Orissa	0.50	0.40	—	0.90
9. Punjab	—	1.00	—	1.00
10. Rajasthan	0.10	0.10	—	0.20
11. Tripura	0.04	0.023	—	0.063
12. Pondicherry	—	0.05	—	0.05

एन्नौर से तिरुवानमियुर तक ट्यूब रेलवे

42. श्री पी० सामिनाथन :

श्री सी०टी दंडपाणि :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तमिलनाडु सरकार ने केन्द्र से अनुरोध किया है एन्नौर और तिरुवानमियुर उपनगरों को 26 किलोमीटर ट्यूब रेलवे द्वारा मिलाने की 180 करोड़ रुपये लागत की योजना को चौथी योजना में शामिल किया जाये ;

(ख) क्या यह अनुरोध केन्द्रीय रेल मंत्री को दिये गये ज्ञापन में किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो केन्द्रीय सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) राज्य सरकार ने अपने ज्ञापन में ट्यूब रेलवे योजना के लिए 50 करोड़ रुपये का आवंटन कराने का अनुरोध किया है। इस पर राज्य सरकार ने 100 करोड़ रुपये की लागत का अनुमान लगाया है।

(ग) मद्रास में व्यापक द्रुत परिवहन प्रणाली के तकनीकी—आर्थिक व्यावहारिता अध्ययन पूरा होने के बाद ही अपेक्षित राशि और निर्माण कार्यक्रम के सम्बन्ध में विचार किया जायेगा।

ग्रान्ध के समुद्री तट रेखा पर उर्वरक कारखाने की स्थापना

43. श्री पी० ए० सामिनाथन :

श्री सी० टी० दंडपाणि :

क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र के समुद्री तट रेखा पर किसी एक बन्दरगाह पर 110 करोड़ रुपये की लागत का उर्वरक कारखाना जिसमें ईंधन तेल का प्रयोग किया जायेगा, स्थापित करने का प्रस्ताव है; और यदि हां, तो यह परियोजना सरकारी क्षेत्र में आरम्भ की जायेगी अथवा गैर-सरकारी क्षेत्र में;

(ख) क्या विशाखापत्तनम में इसी प्रकार का कारखाना स्थापित करने के पूर्व प्रस्ताव को पुनः लाने के लिए केन्द्रीय सरकार ने इस नए उपक्रम का प्रस्ताव किया है;

(ग) यदि हां, तो इस में कुल लागत कितनी आयेगी; और

(घ) इस परियोजना को कब आरम्भ किया जायेगा ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) और (ख) : संभव स्थानों, जहाँ पाँचवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान अतिरिक्त उर्वरक क्षमता का सर्जन किया जा सकता हो, के बारे में इस समय अध्ययन किया जा रहा है। इन अध्ययनों में आन्ध्र प्रदेश के कुछ स्थान भी शामिल हैं।

(ग) और (घ) : प्रश्न ही नहीं उठता।

आसनसोल डिवीजन (पूर्व रेलवे) की रेलवे बस्तियों में आतंक की स्थिति

श्री रोबिन सेन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान इस बात की ओर दिलाया गया है कि आसनसोल डिवीजन (पूर्व रेलवे) का प्रशासन सिविल अधिकारियों के साथ सांठगांठ करके साधारण रेल कर्मचारियों में आतंक पैदा करने के लिए रेलवे बस्तियों में पुलिस भेज देता है;

(ख) 7 मार्च 1972 को आसनसोल की चांदमारी रेलवे बस्ती में पुलिस द्वारा छापे मारे जाने और साधारण रेलवे कर्मचारियों को गिरफ्तार किये जाने के क्या कारण थे;

(ग) क्या सरकार को पता है कि 25 जुलाई, 1972 को केन्द्रीय रिजर्व पुलिस ने आसनसोल की दोमोहनी रेलवे बस्ती में कुछ स्थानों पर छापे मारा था; और यदि हां, तो रेलवे बस्ती में पुलिस छापों से रेलवे कर्मचारियों की रक्षा करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है; और

(घ) क्या रेलवे अधिकारियों ने केन्द्रीय रिजर्व पुलिस को रेल कर्मचारियों पर आक्रमण करने का निदेश दिया था ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) (ख) और (ग) पुलिस अधिकारियों ने चांदमारी और दोमुहानी क्षेत्रों में उन नक्सलपंथियों और अन्य समाज-विरोधी तत्वों को गिरफ्तार करने के लिए तलाशी ली और छापे मारे लेकिन, किसी रेल कर्मचारी पर जो इन बस्तियों में जा छिपे थे हमला नहीं किया गया और न किसी रेल कर्मचारी को गिरफ्तार किया गया।

(घ) जी नहीं।

बाड़कार (आसनसोल डिवीजन) में पैदल उपरि-पुल का निर्माण

45. श्री रोबिन सेन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसनसोल डिवीजन के रेलवे प्रशासन ने बाड़कार पर पैदल उपरिपुल बनाने के लिए, जिसके लिए उम क्षेत्र के रेलवे कर्मचारी कई वर्षों से रेलवे प्रशासन से अनुरोध करते रहे हैं, कोई ठोस कार्यवाही की है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हां ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

आसनसोल डिवीजन (पूर्वी रेलवे) के कर्मचारियों को आरोप-पत्र स्थानान्तरण ।

मुअत्तिली आदेशों का जारी किया जाना

46. श्री रोबिन सेन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि पूर्वी रेलवे आसनसोल डिवीजन के विभिन्न विभागों में काम करने वाले रेलवे कर्मचारियों की साधारण खण्ड वाले आरोप-पत्र और स्थानान्तरण तथा मुअत्तिली के आदेश जारी करता है ।

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या आसनसोल के अधिकारियों द्वारा विभागीय कार्यवाही के लिए जांच करने में असाधारण विलम्ब किया जाता है; और

(घ) यदि हां, तो विलम्ब के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) यह सच नहीं है कि आसनसोल मण्डल में साधारण दण्ड वाले आरोप-पत्र, स्थानान्तरण आदेश तथा निलम्बन आदेश यों ही जारी कर दिए जाते हैं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

(ग) जी नहीं ।

(घ) प्रश्न नहीं उठता ।

आसनसोल में चांदमारी-महुआडंगा सुरंग और रेलपार सुरंग

की स्थिति में सुधार करना

47. श्री रोबिन सेन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि आसनसोल (पूर्वी रेलवे) में चांदमारी महुआडंगा सुरंग और रेलपार सुरंग की स्थिति बहुत खराब है; और

(ख) यदि हां, तो क्या उपरोक्त सुरंगों की स्थिति में सुधार करने के लिए कोई कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी नहीं । दोनों पुल (जो सुरंगों के नाम से प्रसिद्ध हैं) अच्छी अवस्था में हैं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

महाराष्ट्र द्वारा कोयना नदी का जल कृष्णा नदी में छोड़ना

48. घमराव अफजल पुरकर :

श्री सी० के० जाफर शरीफ :

क्या सिचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैसूर सरकार ने केन्द्रीय सरकार के माध्यम से महाराष्ट्र सरकार से अनुरोध किया कि वह बीजापुर और गलबर्ग क्षेत्रों में विद्यमान सूखे की स्थिति के कारण पेश आ रही पेय जल की कठिनाईयों को दूर करने के लिए कोयना नदी का जल कृष्णा नदी में छोड़ें; और

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

सिचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) महाराष्ट्र सरकार ने सूचित किया है कि उनको मैसूर सरकार से सीधे अथवा केन्द्र के जरिये ऐसा कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

चोरी गये, खोये गये और क्षतिग्रस्त माल के लिये प्राप्त दावे

और उसके लिए दिया गया मुआवजा

49. श्री राज सिंह देव :

श्री प्रबोध चन्द्र :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दो वर्षों में, वर्षवार, चोरी गये, खोये गये और क्षतिग्रस्त माल के लिए रेलवे को कितने रुपये के दावे प्राप्त हुए हैं और रेलवे ने कितना मुआवजा दिया;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में विभिन्न दावों के लिये दिये जाने वाले मुआवजे की राशि में वृद्धि हो रही है और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इस बात का पता लगाने के लिए कोई जांच की गई है कि माल की चोरी और रेलवे वाहनों में पड़े पार्सल क्षतिग्रस्त होने की घटनाओं में क्या वृद्धि हो रही है; और

(घ) इस सम्बन्ध में यदि कोई कार्यवाही करने का विचार है तो वह क्या है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) अपेक्षित सूचना नीचे दी गयी है :-

वर्ष	प्राप्त दावों की संख्या	भुगतान की गयी क्षतिपूर्ति की रकम (लाखों रुपयों में)
1970-71	6, 92, 662	1 222, 62
1971-72	7, 17, 584	1, 268, 41

(ख) जी हां। भुगतान की गई क्षतिपूर्ति की रकम में वृद्धि अंशतः देश के कुछ भागों में कानून और व्यवस्था की स्थिति के कारण तथा अंशतः कीमतों में वृद्धि के कारण भी हुई।

(ग) रेलें माल की उठाईगीरी तथा पार्सलों की क्षति की घटनाओं में वृद्धि के प्रश्न की निरन्तर समीक्षा करती रहती है।

(घ) परेषणों को ठीक-ठाक दर्ज करने, माल डिब्बों पर समुचित निशान लगाने, लेबल लगाने, सील लगाने/रिबट लगाने, परेषणों को वार्षिक दृष्टि से दुरुस्त तथा जलरोधी माल डिब्बों में लदाने, खुले माल डिब्बों पर तिरपाल बाँधने तथा परेषणों के लदान, यानान्तरण तथा उतारने के काम का बेहतर पर्यवेक्षण सुनिश्चित करने, ब्रॉकयानों में ताला लगाने, परेषणों को उचित ढंग से सम्हालने, चलती गाड़ियों में अनुरक्षी भेजने, याडों में सुरक्षा प्रबन्ध मजबूत करने, बदमाशों को पकड़ने की सुविधा के लिए याडों में प्रकाश की बेहतर व्यवस्था करने, पैनल काट कर चोरी कर लेने की घटनाओं की रोक-थाम करने के लिए पैनल पंचिंग व्यवस्था को गहन बनाने के काम में कर्मचारियों को शिक्षित करने के प्रयास पहले से ही किये जा रहे हैं। माल की चोरी और उठाईगिरी का सामना करने के लिए राज्य सरकारों और रेल कर्मचारियों का सहयोग प्राप्त करने के उद्देश्य से राज्य स्तर पर और माल गोदामों, पार्सल कार्यालयों तथा यानान्तरण स्थलों के बुनियादी स्तरों पर संयुक्त समितियाँ भी बनाई गई हैं।

उड़ीसा में गाँवों का विद्युतीकरण

50. श्री चिन्तामणी पाणिग्रही : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उड़ीसा में अब तक कुल कितने गाँवों में बिजली लगाई गई है;

(ख) चौथी योजना के अन्त तक उड़ीसा में कुल कितने गाँवों में बिजली लगाए जाने का विचार है; और

(ग) इस समय निर्धारित लक्ष्य से कितने कम गाँवों में बिजली गई है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) से (ग) चौथी योजना के आरम्भ में उड़ीसा में 821 ग्राम विद्युतीकृत हुए थे। चौथी योजना के दौरान 3000 अतिरिक्त ग्रामों को विद्युतीकृत करने की परिकल्पना की गई थी। जैसा कि उड़ीसा राज्य बिजली बोर्ड ने सूचित किया है कि राज्य में 31 जनवरी, 1973 तक 4995 ग्राम विद्युतीकृत हुए हैं। अतः इसमें कोई कमी नहीं है।

उड़ीसा में नलकूपों और पंपिंग सेटों के लिए बिजली दिया जाना

51. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा में नलकूपों और पंपिंग सेटों के लिए बिजली दिए जाने के बारे में वर्ष 1972-73 तक कोई लक्ष्य निर्धारित किया गया था;

(ख) यदि हाँ, तो क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया था; और

(ग) इस संबंध में अब तक कुल कितनी सफलता मिली है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) से (ग) उड़ीसा राज्य बिजली बोर्ड ने 1972-73 के दौरान 1,000 पंपों/नलकूपों को अर्जित करने का कार्यक्रम बनाया था। इसके प्रति अभी तक उड़ीसा में 527 पंपों/नलकूपों को अर्जित किया गया है।

उड़ीसा में बारस्ता-दासपल्ला और फूलबनी-खुरदा रोड़ से बोलनगीर तक रेलवे लाइन का निमाण

52. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या रेल मंत्री बरास्ता दासपल्ला और फूलबनी-खुरदा रोड़ से बोलनगीर जिले तक रेलवे लाइन के बारे में 22 जून, 1971 के तारांकित प्रश्न संख्या 637 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

क्या सरकार का विचार इस रेलवे लाइन को पांचवीं पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित करने का है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : 1946-47 में किये गये इंजीनियरी और यातायात सर्वेक्षणों से पता चला कि सोनपुर के रास्ते खुरदा रोड़-बोलनगीर (288 कि० मी०) रेलवे लाइन पर लगभग 4.8 करोड़ रुपये की लागत आयेंगी और यह बहुत अलाभप्रद हांगी। इन दिनों यह लागत लगभग 25 करोड़ रुपये आयेगी। अतः यह लाइन तब की अपेक्षा और भी अधिका अलाभप्रद होगी। सुझायी गई लाइन जिस क्षेत्र से होकर गुजरेगी उसमें महत्वपूर्ण विकास कार्य भी नहीं हुए हैं। अतः इस रेल सम्पर्क को पाँचवीं योजना में शामिल करने के बारे में विचार किये जाने की सुभावना नहीं है।

बड़ा चौका जल निकासी योजना के लिए धन का नियतन

53. श्री समर गुह : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने केन्द्रीय सरकार से अनुरोध किया है कि उन्हें केन्द्रीय सरकार द्वारा सिंचाई और बाढ़ नियन्त्रण परियोजनाओं के लिए दी गई धन राशि का कुछ भाग बड़ाचौका जल-निकासी योजना तत्काल आरम्भ करने के लिए प्रयोग करने की अनुमति दी जाए ; और

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

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बालगोविन्द वर्मा) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

देश में बिजली का संकट

54. श्री समर गुह :

श्री एस० एम० बनर्जी :

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

(क) देश में राज्यावर, बिजली के संकट की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ख) इस संकट का मुकाबला करने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है या करने का विचार है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) आपेक्षित जानकारी का विवरण संलग्न है।

(ख) विद्युत सप्लाई स्थिति का पुनरवलोकन करने और विद्युत कमी को दूर करने के लिये तत्काल उपचारी उपाय करने के उद्देश्य से पश्चिमी, उत्तरी, दक्षिणी और पूर्वी क्षेत्रों में राज्यों

के मुख्य मंत्रियों के साथ विचार विमर्श किया गया था। इस सम्बन्ध में निम्नलिखित पग उठाये जा रहे हैं:—

- (1) कमी के राज्यों में कमी को पूरा करने के लिए समस्त उपलब्ध फालतू बिजली का इस्ते माल किया जाना है।
- (2) जो ताप उत्पादन यूनिट काम नहीं कर रहे हैं उनमें से कुछ की मरम्मत में तेजी लाई जानी है ताकि यूनिटों को पुनः चालू किया जा सके।
- (3) पूर्वी क्षेत्र में उन ताप विद्युत केन्द्रों जहां घटिया किस्म के कोयले के प्रयोग से यूनिट खराब हो रहे हैं को तब तक बेहतर कोयले की सप्लाई करने के लिये प्रबंध करना जब तक तीन चरण वाशरियां स्थापित नहीं हो जाती।
- (4) निर्माणाधीन विद्युत-उत्पादन परियोजनाओं तथा महत्वपूर्ण पारेषण लाइनों में तेजी लाई जा रही है ताकि उनसे यथासम्भव शीघ्र फायदा हो सके। इस उद्देश्य को पूरा करने के लिये राज्यों से अनुरोध किया गया है कि वे परियोजनाओं की प्रगति पर नियन्त्रण रखने के लिए और कठिनाइयों को दूर करने के लिये कार्यान्वयन कक्ष स्थापित करें।

विवरण

विद्युत सप्लाई स्थिति

फरवरी, 1973 में

क्षेत्र/राज्य	मांग	उपलब्धता	फालतू/कमी
1	2	3	4

(सभी आंकड़े मिलियन यूनिट/प्रतिदिन है।)

उत्तरी क्षेत्र			
दिल्ली	4.30	5.20	—0.9
हरियाणा	5.20	3.70	—2.2
हिमाचल प्रदेश	0.58	0.44	—0.14
जम्मू और काश्मीर	1.10	0.66	—0.44
पंजाब	6.25	4.60	—1.65
राजस्थान	6.60	6.60	—
उत्तर प्रदेश	22.90	18.40	—4.5
नंगल फर्टिलाईजर			
कैक्ट्री	1.45	1.45	—
चण्डीगढ़	0.30	0.20	—0.1
कुल :	49.38	41.25	—9.03

सहायता + 1.50 (मध्य प्रदेश से 0.6 सहित)

शुद्ध —7.53

पश्चिमी क्षेत्र

गुजरात	16.2	17.0	+0.8
महाराष्ट्र	32.7	25.4	-7.3
मध्य प्रदेश	8.5	9.1	+0.6 (उत्तरी क्षेत्र को सप्लाई की)
गोवा, दमन और दियु	0.4	0.4	—
कुल : 57.8		51.9	-7.3
			सहायता +0.8
			शुद्ध -6.5

दक्षिणी क्षेत्र

आन्ध्र प्रदेश	10.9	7.2	-3.7
केरल	6.8	6.8	—
मेसूर	15.0	11.7	-3.3
तमिलनाडु	23.8	15.0	-8.8
कुल : 56.5		40.7	-15.8

पूर्वी क्षेत्र

बिहार	5.90	5.50	-0.40
डी० वी० सी०	11.50	8.40	-3.10
उड़ीसा	6.76	5.89	-0.87
पश्चिमी बंगाल	12.02	11.25	-0.77
कुल : 36.18		31.04	-5.14
उत्तर पूर्वी : 1.60		1.60	—

कुल (अखिल भारतीय उपयोगिताएं)	201.46	166.49	-34.97
------------------------------------	--------	--------	--------

फरक्का बांध की पोषक नहर का पूरा किया जाना ।

55: श्री समर गुह : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) फरक्का बांध की पोषक नहर का काम निर्धारित समय के अनुसार पूरा करने में कितनी प्रगति हुई है ; और

(ख) क्या काम निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार चल रहा है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) फीडर नहर की खुदाई का लगभग 92 प्रतिशत कार्य पहले ही पूरा कर लिया गया है ।

(ख) समय-अनुमूची के अनुसार फीडर नहर का खुदाई कार्य दिसम्बर 1973 तक पूरा करने के हर संभव प्रयत्न किए जा रहे हैं ।

मतदान की आयु सीमा कम करने के बारे में अन्तिम निर्णय

56. श्री एस० एम० बनर्जी :

श्री के० मालन्ना :

क्या विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मतदान की आयु 21 वर्ष से घटाकर 18 वर्ष करने के बारे में अन्तिम निर्णय ले लिया है ; और

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

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीति राज सिंह चौधरी) :

(क) और (ख) इस प्रस्ताव पर सभी पहलुओं से सावधानी पूर्वक विचार करना आवश्यक है और किसी निर्णय पर पहुँचने के लिये समय लगने की सम्भावना है ।

वेतन आयोग का प्रतिवेदन पेश न किये जाने के कारण रेलवे

कर्मचारियों में असंतोष

57. श्री एस० एम० बनर्जी :

श्री डी० के० पंडा :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या वेतन आयोग का प्रतिवेदन पेश न किये जाने के कारण रेलवे कर्मचारियों में भारी असंतोष है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

रेल मन्त्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) वेतन आयोग की रिपोर्ट शीघ्र पेश करने के लिए रेल कर्मचारियों से अभ्यावेदन मिले हैं ।

(ख) यह आशा की जाती है कि आयोग अपनी रिपोर्ट जहाँ तक व्यावहारिक होगा, शीघ्र से शीघ्र पेश कर देगा ।

दिल्ली और मद्रास के बीच राजधानी एक्सप्रेस चलना

58. श्री एस० एम० बनर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नई दिल्ली और मद्रास के बीच राजधानी एक्सप्रेस चालू करने से लिए कार्य वाही कर ली गई है; और

(ख) यदि हाँ, तो यह राजधानी एक्सप्रेस कब तक चालू हो जायेगी ?

रेल मन्त्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

**लोक सभा के स्थानों में वृद्धि के बारे में भूतपूर्व मुख्य निर्वाचन
आयुक्त का वक्तव्य**

59. श्री एस० एम० बनर्जी :
श्री सुखदेव प्रसाद वर्मा :

क्या विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान भूतपूर्व मुख्य निर्वाचन आयुक्त के उस वक्तव्य की ओर दिलाया गया है जो दिनांक 20 जनवरी, 1973 के "इण्डियन एक्सप्रेस" में प्रकाशित हुआ है कि जनसंख्या में वृद्धि के आधार पर लोक सभा के स्थानों की संख्या बढ़ाने की कोई आवश्यकता नहीं है; और

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

विधि, न्याय और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीतिराज सिंह चौधरी) :

(क) और (ख) जी हां। लोक सभा के स्थानों की संख्या में वृद्धि के बारे में प्रश्न विचाराधीन है।

राष्ट्रीय विद्युत ग्रिड

60. श्री एस०एम० बनर्जी :
श्री एस०ए० मुरुगनन्तम :

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

(क) क्या राष्ट्रीय विद्युत ग्रिड बनाने के बारे में अन्तिम निर्णय किया जा चुका है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त योजना की विशिष्ट बातों का ब्यौरा क्या है और अब तक इसमें कितनी प्रगति हुई है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) एक राष्ट्रीय ग्रिड बनाने के अन्तिम उद्देश्य से क्षेत्रीय ग्रिड बनाने के लिए राज्य विद्युत प्रणालियों के अन्तः सम्पर्क की विचारधारा पहले ही मान ली जा चुकी है और विभिन्न क्षेत्रों में क्षेत्रीय ग्रिड बनाने के लिए बहुत सी राज्य विद्युत प्रणालियों को आपस में जोड़ दिया गया है। उपलब्धता और आवश्यकता के आधार पर जहां तक संभव हो सकता है विद्युत विनिमय भी बहुत सी विद्युत प्रणालियों में किया जा रहा है। ग्रिड प्रणालियों का विकास एक संतत प्रक्रिया है और प्रणालियों के बीच विद्युत विनिमय के लिए आवधिक लाइन क्षमता की व्यवस्था के लिए और अधिक अन्तरज्यीय/अन्तर्क्षेत्रीय लाइनें निर्मित की जा रही हैं। अब तक की गई प्रगति नीचे दी जाती है।

1. उत्तरी क्षेत्र : पंजाब और हरियाणा प्रणालियां आपस में भाखड़ा प्रणाली के अन्त-गंत 220 के०वी० पारेषण लाइनों से जुड़ी हुई हैं। दिल्ली विद्युत प्रणाली 220 के०वी० गंगवाल-रोहतक रोड़ लाइन के जरिए भाखड़ा प्रबन्धक बोर्ड प्रणाली से 85 मेगावाट बिजली ले रही है। हिसार-बल्लभगढ़-दिल्ली 220 के०वी० लाइन के पूर्ण होने पर दिल्ली प्रणाली अब भाखड़ा प्रबन्धक बोर्ड प्रणाली के बराबर चल रही है। राजस्थान हिसार से खेतड़ी तक 220 के०वी० एम०/सी० लाइन और हिसार से राजगढ़ तक 132 के०वी० एम०/सी० लाइन के जरिए भाखड़ा प्रबन्धक

बोर्ड प्रणाली से जुड़ा हुआ है, इन लाइनों से क्रमशः इस समय 50 मेगावाट और 20-40 मेगावाट बिजली ली जा रही है। मुरादनगर से दिल्ली तक एक 220 के०वी० लाइन जनवरी, 1970 में चालू की गई थी और उत्तर प्रदेश इस लाइन से दिल्ली प्रणाली से लगभग 35 मेगावाट बिजली ले रहा था।

2. पश्चिमी क्षेत्र : गुजरात और पश्चिमी महाराष्ट्र विद्युत प्रणालियाँ आपस में तारापुर परमाणु विद्युत केन्द्र के रास्ते 220 के०वी० लाइन के जगिए जुड़ी हुई है और महाराष्ट्र तथा गुजरात दोनों तारापुर परमाणु विद्युत केन्द्र से इस लाइन पर बिजली ले रहे हैं। चाँदनी (मध्य प्रदेश) और मूसावल (महाराष्ट्र) को जोड़ने वाली डी०/सी० खम्भों पर 132 के०वी० एस०/सी० लाइन 1969 में चालू की गई थी। दूसरा सर्किट फरवरी, 1972 में चालू किया गया था। सतपुड़ा (मध्य प्रदेश) और अम्बाझरी (महाराष्ट्र) के बीच डी०/सी० खम्भों पर 220 के०वी० एस०/सी० लाइन हाल ही में पूरी की गई है।

3. दक्षिणी क्षेत्र : दक्षिणी क्षेत्र में आने वाले राज्यों में उनकी अपनी-अपनी प्रणालियों में एकीकृत ग्रिड पहले से ही विद्यमान है। मैसूर और तमिलनाडु विद्युत प्रणालियों को जोड़ने वाली बंगलौर से सिंगारपेट तक 220 के०वी० एस०/सी० लाइन नवम्बर, 1965 में चालू की गई थी और तमिलनाडु प्रणाली को मैसूर प्रणाली से, जब भी संभव होता है, 150 मेगावाट बिजली दी जा रही है। पम्बा (केरल) और मदुराय (तमिलनाडु) के बीच 220 के०वी० सम्पर्क 1969-70 में चालू किया गया था और तमिलनाडु इस लाइन पर केरल से 100 मेगावाट बिजली ले रहा है। मंगलौर (मैसूर) से कसारगोडे (केरल) तक एक 110 के०वी० एस०/सी० लाइन अक्टूबर, 1966 में चालू की गई थी और तब से केरल राज्य कसारगोडे-कन्नानोर क्षेत्र में विद्युत की मांगों को पूरा करने के लिए मैसूर से बिजली ले रहा है। मुनीराबाद से हाम्पी तक 220 के०वी० एस०/सी० लाइन 1970 में पूरी की गई थी और आंध्र प्रदेश प्रणाली इस लाइन पर 70-110 मेगावाट बिजली ले रही है। चित्तूर (आंध्र प्रदेश) से कटपड्डी (तमिलनाडु) तक 220 के०वी० एस०/सी० लाइन पूरी हो गई है।

4. पूर्वी क्षेत्र : पूर्वी क्षेत्र में विविध विद्युत प्रणालियाँ पहले ही 132 के०वी० लाइनों द्वारा आपस में जुड़ी हुई हैं। बिहार, चाँदिल (दामोदर घाटी निगम) से राजखरसावन (बिहार) तक 132 के०वी० एस०/सी० लाइन के जगिए दामोदर घाटी निगम से 50 मेगावाट बिजली ले रहा है। दामोदर घाटी निगम, दुर्गापुर (पश्चिम बंगाल) से दुर्गापुर (दामोदर घाटी निगम) तक 132 के०वी० डी०/सी० पर पश्चिम बंगाल के साथ विद्युत सप्लाई विनिमय कर रहा है। बिहार केदपोसी (बिहार) से जोड़ा (उड़ीसा) तक 132 के०वी० एस०/सी० लाइन पर उड़ीसा से 20 से 40 मेगावाट तक और रूरकेला-गायलकेरा 132 के०वी० एस०/सी० लाइन पर लगभग 10 मेगावाट विद्युत प्राप्त कर रहा है।

5. उत्तर पूर्वी क्षेत्र : असम, गोलाघाट और दीमापुर को जोड़ती हुई 66 के०वी० लाइन द्वारा नागालैंड को विद्युत सप्लाई कर रहा है। बदरपुर से अग्रतला (त्रिपुरा) तक 132 के०वी० एस०/सी० का बदरपुर-धर्मनगर संक्शन पूर्ण हो गया है और 33 के०वी० पर चार्ज हो गया है। अन्तर्देशीय सम्पर्क : रिहन्द (उत्तर प्रदेश) और बिहार/दामोदर घाटी निगम प्रणालियाँ, रिहन्द (उत्तर प्रदेश) से बारुण (बिहार) तक एक 132 के०वी० डबल-सर्किट लाइन द्वारा आपस में

जुड़ी हुई हैं। उत्तर प्रदेश प्रणाली आगे मुगलसराय से करमनामा तक 132 के०वी० डी/सी० लाइन द्वारा बिहार/दामोदर घाटी निगम प्रणाली के साथ आपस में जुड़ी हुई हैं। दक्षिणी क्षेत्र में मंसूर और पश्चिमी क्षेत्र में महाराष्ट्र बेलगाम से कोल्हापुर तक एक 220 के०वी० लाइन के द्वारा आपस में जुड़े हुए हैं। पश्चिमी क्षेत्र में गोआ, दक्षिणी क्षेत्र में मंसूर के साथ पोंडा और डंडेली के बीच 110 के०वी० डबल सर्किट लाइन द्वारा जुड़ा हुआ है जिसके जरिए गोआ लगभग 20 मेगावाट बिजली मंसूर से ले रहा है। उत्तर क्षेत्र में उत्तर प्रदेश पश्चिमी क्षेत्र में मध्य प्रदेश से बिजली मोर्चा (मध्य प्रदेश) से रिहन्द (उत्तर प्रदेश) तक 132 के०वी० लाइन से ले रहा है। उत्तरी क्षेत्र नीमच से उदयपुर तक 132 के०वी० लाइन द्वारा पश्चिमी क्षेत्र के साथ जुड़ा हुआ है। राजस्थान प्रणाली इस सम्पर्क पर मध्य प्रदेश से लगभग 25 मेगावाट बिजली ले रही है।

यहां यह उल्लेख कर दिया जाता है कि तारापुर और नासिक विद्युत केन्द्रों के बन्द हो जाने के परिणामस्वरूप महाराष्ट्र और गुजरात ग्रिडों में हाल ही के बिजली संकटों के दौरान, बेलगाम-कोल्हापुर 220 के०वी० लाइन और चांदनी भूसावल 132 के०वी० लाइन ने क्रमशः मंसूर और मध्य प्रदेश से बिजली लेकर कुछ हद तक महाराष्ट्र की विद्युत आवश्यकताओं को पूरा करने में बड़ा लाभदायक काम किया। इस प्रकार उपलब्ध बिजली का एक भाग काल्बा-तारापुर-नवसारी 220 के०वी० सम्पर्क द्वारा महाराष्ट्र से गुजरात ग्रिड को प्रेषित कर दिया गया।

अधिक क्षमता की और अन्तर्राज्यीय लाइनों के निर्माण में सहायता करने के लिए, केन्द्रीय सरकार, केन्द्र द्वारा प्रायोजित स्कीम के अन्तर्गत राज्य योजना के बाहर चतुर्थ योजना के दौरान अन्तर्राज्यीय/अन्तर्क्षेत्रीय पारिषण लाइनों के निर्माण के लिए राज्यों को ऋण सहायता देती है। प्रत्येक क्षेत्र में विद्युत प्रणालियों का समेकित प्रचालन कर सकने के लिए क्षेत्रीय भार प्रेषण केन्द्र भी स्थापित किए जा रहे हैं।

उत्तर प्रदेश द्वारा मध्य प्रदेश को बिजली की सप्लाई

61 श्री नरेन्द्र सिंह :

श्री हुकम चन्द कछवाय :

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

(क) क्या उत्तर प्रदेश ने मध्य प्रदेश के हिस्से की बिजली माताटिला से सप्लाई करनी शुरू कर दी है; यदि हाँ, तो कितनी बिजली उपलब्ध कराई जा रही है;

(ख) क्या बिजली की मात्रा उतनी ही है, जिसके बारे में दोनों राज्य सरकारों के बीच सहमति हुई थी;

(ग) क्या माताटिला से मध्य प्रदेश के हिस्से की बिजली सप्लाई किए जाने के बारे में केन्द्रीय क्षेत्रीय परिषद में दोनों राज्य सरकारों के बीच 6.5 पैसे प्रति की औसत दर के बारे में सहमति हुई थी; और यदि हाँ, तो क्या उत्तर प्रदेश 8.5 पैसे प्रति यूनिट की दर वसूल कर रहा है; और

(घ) क्या इस मामले की सूचना भारत सरकार को राज्य सरकार अथवा राज्य बिजली बोर्ड ने दी है और यदि हाँ, तो इस बारे में भारत सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) (क) : और (ख) 1963 में केन्द्रीय क्षेत्रीय परिषद की बैठक में उत्तर प्रदेश तथा मध्य प्रदेश सरकारों को मान्य

व्यवस्था के अनुसार, उत्तर प्रदेश राज्य बिजली बोर्ड से अपेक्षा की जाती है कि मानानिला से प्रत्येक वर्ष उपलब्ध ऊर्जा के आधार पर एक तिहाई ऊर्जा मध्य प्रदेश राज्य बिजली बोर्ड को सप्लाई की जाए। उत्तर प्रदेश ने मध्य प्रदेश द्वारा ऊर्जा लेने पर कोई प्रतिबन्ध नहीं लगाया है तथा मध्य प्रदेश यथा आवश्यक ऊर्जा ले रहा है।

(ग) केवल पक्की सप्लाई के लिए और यदि मध्य प्रदेश सरकार द्वारा सारी उपलब्ध अस्थायी (सेकेन्डरी) सप्लाई नहीं ली जाती, दर 8.5 पैसे यूनिट है। यदि पक्की ऊर्जा तथा उपलब्ध अस्थायी ऊर्जा, दोनों ली जाती है तो दर 6.5 प्रति यूनिट है।

(घ) यद्यपि उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश को बिजली दे रहा है; मध्य प्रदेश इसे नियमित रूप से नहीं ले रहा है। अतः उत्तर प्रदेश 8.5 पैसे प्रति यूनिट चार्ज कर रहा है। जबकि मध्य प्रदेश का कहना है कि यह दर 6.5 पैसे प्रति यूनिट होनी चाहिए।

अक्टूबर, 1969 में हुई, केन्द्रीय क्षेत्रीय परिषद की बैठक में पुनः इस मामले पर विचार किया गया था जबकि दोनों राज्य सरकारें अपनी अपत्तियां बापिम लेने तथा सचदेव समिति की सिफारिशों को पूर्ण रूप में मानने के लिए सहमत हो गई थीं। 1970 में पुनः केन्द्रीय सिंचाई और विद्युत मंत्री तथा दोनों राज्य सरकारों के तकनीकी अधिकारियों के बीच, इस मामले पर विचार-विमर्श हुआ था, और एक समझौता हो गया था। इस प्रकार केन्द्रीय सरकार विवादों को हल कराने में सहयोग देती रही है।

मध्य प्रदेश में घोड़ाडोंगरी और हिरदागढ़ सतपुड़ा के बीच रेल सम्पर्क

62. श्री नरेन्द्र सिंह :

श्री हुकम चन्द कछवाय :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में तांसी और पेंच-कान्हन क्षेत्रों में कोकर और अर्ध-कोकर कोयले की निकासी के लिए घोड़ाखोंगरी और हिरदागढ़ को आपस में जोड़ने का कोई प्रस्ताव है और यदि हां, तो यह कार्य कब आरम्भ होगा;

(ख) क्या मध्य प्रदेश विद्युत बोर्ड से यह अनुरोध प्राप्त हुआ है कि घोड़ाडोंगरी और हिरदागढ़ के बीच प्रस्तावित रेल मार्ग के घोड़ाडोंगरी-सतपुड़ा सेक्शन का निर्माण कार्य तुरन्त आरम्भ किया जाए ताकि सतपुड़ा तापीय बिजली घर के लिए अतिरिक्त कोयला प्राप्त करने में उन्हें सहायता मिल सके क्योंकि यह बिजली घर पूरी क्षमता में कार्य नहीं कर रहा है, ताकि पड़ोसी राज्यों की सहायता की जा सके जहां बिजली की भारी कमी है; और

(ग) क्या सरकार का विचार घोड़ाडोंगरी-सतपुड़ा रेल मार्ग को प्राथमिकता देने का है और क्या वह यह निर्देश देगी कि इसे आगामी वर्षा ऋतु से पूर्व पूरा किया जाये ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) हिरदागढ़ से दमूआ और घोड़ाडोंगरी तक (72.85 कि० मी) एक नई बड़ी लाइन बनाने के लिए व्यावहारिकता अध्ययन अभी हाल में पूरा किया गया है। सभी पहलुओं से रिपोर्टों की जांच कर लेने के बाद ही इस सम्बन्ध में कोई विनिश्चय किया जायेगा।

(ख) जी हां।

(ग) ध्यावहारिकता अध्ययन रिपोर्ट की जांच के परिणाम पर ही निर्भर करेगा। फिर भी, समय कम रहने के कारण आगामी वर्षा ऋतु से पहले घोड़ाडोंगरी और सतपुड़ा के बीच के भाग को पूरा करना सम्भव नहीं होगा।

मध्य प्रदेश द्वारा गुजरात और उत्तर प्रदेश के साथ बिजली का विनिमय

63 श्री नरेन्द्र सिंह :

श्री हुकमचन्द कछवाय :

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

(क) क्या बिजली के विनिमय के लिये मध्य प्रदेश को गुजरात और उत्तर प्रदेश से जोड़ने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस प्रस्ताव के अनुमोदन और कार्यान्वयन में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) मध्य प्रदेश विद्युत प्रणाली अब महाराष्ट्र ग्रिड के जरिए गुजरात प्रणाली के साथ जुड़ी हुई है। गुजरात में बड़ौदा और मध्य प्रदेश में बुरवाहा के बीच एक 400 के. वी. अन्तर्राज्यीय लाइन के निर्माण का एक प्रस्ताव है और इसके पूर्ण होने पर दोनों विद्युत प्रणालियों में सीधा सम्पर्क स्थापित हो जाएगा। उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश की विद्युत प्रणालियाँ आपस में 132 के. वी. लाइन द्वारा जुड़ी हुई है जो कि डबल सर्किट खंभों पर निर्मित है जिसमें से एक सर्किट उत्तर प्रदेश में रिहन्द से मध्य प्रदेश में मोरवा तक है। उत्तर प्रदेश इस लाइन के जरिए मध्य प्रदेश से बिजली ले रहा है। इस लाइन पर दूसरे सर्किट को लगाने का काम प्रगति कर रहा है और इस कार्य के पूर्ण होने पर दो विद्युत प्रणालियों के बीच विद्युत के विनिमय के लिए लाइन की क्षमता बढ़ जाएगी।

दिल्ली में तीसरे मुख्य रेलवे स्टेशन का निर्माण

64. श्री राम कंवर :

श्री हरी सिंह :

क्या रेलवे मंत्री 14 नवम्बर, 1972 के अतारंकित प्रश्न संख्या 272 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली तीसरे मुख्य रेलवे स्टेशन का निर्माण करने हेतु सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो क्या परिणाम निकला और यदि नहीं तो यह कब तक पूरा होगा ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी नहीं।

(ख) तीसरे टर्मिनल के लिए किया जाने वाला सर्वेक्षण 1973 के दौरान पूरा हो जाने की आशा है।

हरियाणा और पंजाब में बिजली की कमी का औद्योगिक उत्पादन पर प्रभाव

65. श्री राम कंवर : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 23 दिसम्बर, 1972 के इण्डियन एक्सप्रेस में "नो रिलीफ फ्रॉम पावर फैंमिन (बिजली संकट से राहत नहीं)" शीर्षक से प्रकाशित उस समाचार की ओर दिलाया गया है, जिसमें यह कहा गया है कि हरियाणा और पंजाब में बिजली से राहत मिलने की कोई सम्भावना नहीं है;

(ख) हरियाणा और पंजाब राज्यों के औद्योगिक उत्पादन पर बिजली सप्लाई की कमी का किस सीमा तक प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है; और

(ग) यह सुनिश्चित करने के लिये सरकार क्या कार्यवाही कर रही है कि इन राज्यों में उद्योग अपनी अधिष्ठापित क्षमता पर कार्य करें ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) जी, हां ।

(ख) विद्युत की कमी के कारण उद्योग के क्षेत्र में हुई उत्पादन की हानि का सही मूल्यांकन सम्भव नहीं है क्योंकि इस सेक्टर में उत्पादन बहुत सी बातों पर निर्भर करता है ।

(ग) इन राज्यों में उद्योगों को विद्युत की सप्लाई में वृद्धि करने के लिए निम्नलिखित अल्पकालीन तथा दीर्घकालीन उपाय किए गए हैं ।—

(1) दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान का फालतू विद्युत, हरियाणा को दिया जा रहा है और हिमाचल प्रदेश में बस्सी से फालतू विद्युत पंजाब को सप्लाई की जा रही है ।

(2) बदरपुर और भटिण्डा को विद्युत उत्पादन क्षमता को चालू करने में शीघ्रता की जा रही है ।

(3) बिजली बोर्डों के पास बेकार पड़े लघु उत्पादन सेटों की मरम्मत की जा रही है और उनको काम में लाया जा रहा है ।

(4) निजी उद्योगों को योगात्मक विद्युत उत्पादन संयंत्रों को प्रतिष्ठापना की अनुमति दी जा रही है ।

(5) राज्य बिजली बोर्ड डीजल उत्पादन सेटों की प्रतिष्ठापना कर रहे हैं ।

दीर्घकालीन उपाय

(1) पाँचवीं योजना के दौरान फरीदाबाद में 120 मैगावाट, पानीपत में 220 मैगावाट, भटिण्डा में 220 मैगावाट और बदरपुर में 220 मैगावाट अतिरिक्त ताप उत्पादन क्षमता प्रतिष्ठापित की जा रही है ।

(2) पाँचवीं योजना के दौरान भाखड़ा ब्यास काम्प्लेक्स में 1098 मैगावाट तक अतिरिक्त जल विद्युत, क्षमता प्रतिष्ठापित की जायेगी ।

(3) ब्यास सतलुज सम्पर्क के पूरा होने पर भाखड़ा पर उत्पादन 148 मैगावाट (लगातार) तक बढ़ जायेगा ।

(4) वैरा-सियुल सलाल और किश्तवार पर 780 मैगावाट तक जल-विद्युत, क्षमता चालू की जायेगी, ये केन्द्र उत्तरी ग्रिड को विद्युत देंगे।

(5) शानन, अपस बारी दोआब नहर और पश्चिमी जमुना नहर पर 118 मैगावाट की जल विद्युत क्षमता प्रतिष्ठापित की जायेगी।

गंगा को कावेरी से जोड़ने संबंधी योजना को अन्तिम रूप दिया जाना

66. श्री राम कंवर :

श्री राम सहाय पांडे :

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

(क) क्या सरकार ने गंगा और कावेरी को जोड़ने हेतु सैकड़ों किलोमीटर लम्बी नहर बनाने संबंधी योजना को अन्तिम रूप दे दिया है;

(ख) यदि हां, तो इसकी मुख्य बातें क्या हैं और यदि नहीं तो परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है; और

(ग) संबंधित सरकारों की इस संबंध में क्या प्रतिक्रियायें हैं ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) से (ग) राष्ट्रीय जल ग्रिड के लिए अनुसंधान कार्य करने का विचार है जिसका एक भाग वह सम्पर्क होगा जो गंगा, नर्मदा, गोदावरी, कृष्णा और कावेरी जैसी विभिन्न नदियों को आपस में जोड़ेगा। क्षेत्रीय अनुसंधानों के पूर्ण होने पर ही, जिस पर 5 से 10 वर्ष लग सकते हैं, विस्तृत रूप से बातों का पता लगेगा। अनुसंधान कार्य राज्यों के साथ गहन परामर्श करके ही किया जाएगा।

शारदा सहायक परियोजना तथा तापीय परियोजना के लिये ऋण

67. श्री जगन्नाथ मिश्र : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने लखीमपुर खोरी जिले के शारदा सहायक परियोजना तथा ओबरा की तापीय परियोजना के लिए ऋण देने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो कितना ऋण देने का विचार है?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) 1972-73 के वर्ष के दौरान मार्किट से अतिरिक्त ऋण के जरिये ओबरा ताप विद्युत विस्तार परियोजना के लिये 3 करोड़ रुपये और शारदा सहायक परियोजना पर कार्य में तेजी लाने के लिये 1972-73 के वर्ष के लिए 6 करोड़ रुपये की अग्रिम केन्द्रीय सहायता उत्तर प्रदेश सरकार को आवंटित करने का फैसला किया गया है।

जम्मू और काश्मीर राज्य में ऊधमपुर तक रेलवे लाइन का विस्तार

68 श्री जगन्नाथ मिश्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जम्मू और काश्मीर राज्य में ऊधमपुर तक रेलवे लाइन का विस्तार करने संबंधी कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो यह कार्य कब तक हो जायेगा ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) जम्मू और ऊधमपुर रेल सम्पर्क के लिए 1973-74 में प्रारम्भिक इंजीनियरिंग-एवं-याता सर्वेक्षण करने का प्रस्ताव है। इस सर्वेक्षण के पूरा होने और उसकी रिपोर्ट पर सभी दृष्टियों से जांच कर लेने के बाद ही आगे कार्रवाई की जायेगी।

समुद्र तट से दूर तेल के खोज कार्य में विदेशी कम्पनियों का सहयोग

69. श्री दीनेन भट्टाचार्य :

श्री राज देव सिंह :

क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या समुद्र तट से दूर के क्षेत्रों में तेल की खोज करने के कार्य में भाग लेने के लिये विदेशी कम्पनियों अथवा सरकारों ने आमन्त्रित करने का निर्णय किया है;

(ख) यदि हां, तो उक्त निर्णय की मुख्य बातें क्या हैं; और

(ग) इस बारे में किन किन देशों अथवा कम्पनियों से प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं और प्रस्तावों की शर्तें क्या हैं?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) से (ग) पिछले महीनों में कुछ कम्पनियों ने तट से दूर क्षेत्रों में तेल की खोज करने में सहयोग करने में रुचि व्यक्त की है और उनमें से कुछ कम्पनियों ने इस प्रकार के सहयोग के लिये अपने प्रस्तावों की रूपरेखा भी दी है। कुछ तट से दूर क्षेत्रों में प्रबन्ध के 'सामान्य ठेकेदार किस्म' के आधार पर विदेशी पार्टियों के साथ सहयोग किये जाने का प्रस्ताव है। इस समय उन कम्पनियों, जिन्होंने रुचि व्यक्त की है, के नाम बताना और शर्तों को बताना जनहित में नहीं है।

ब्यास-सतलुज लिंक परियोजना की सुरंग

70. श्री शशि भूषण : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ब्यास-सतलुज लिंक परियोजना की 1403 फुट लम्बी (निर्माणाधीन) सुरंग में घटिया किस्म की निर्माण सामग्री लगायी गयी है और इसकी मजबूती अपेक्षित मजबूती से काफी कम है;

(ख) क्या विशेषज्ञों ने यह बताया है कि सुरंग के अर्द्ध ब्यास को कम किये बिना पुलस्तर को मजबूती के समुचित स्तर पर नहीं लाया गया तो सुरंग ढूँस सकती है तथा बिजली उत्पादन बन्द हो सकता है और इस प्रकार देश को भारी वित्तीय हानि हो सकती है; और

(ग) इस बारे में क्या उपचारात्मक कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है और इस उपेक्षा के लिये जिम्मेदार व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) जी, नहीं।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

मैसूर में चिक्काहोल परियोजना में बांध में दरार पड़ना

71. श्री शशि भूषण :

श्री एस० एम० सिद्ध्या :

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

(क) क्या केन्द्रीय सिंचाई और विद्युत मंत्रालय के अधिकारियों ने इस बीच चिक्काहोल परियोजना का दौरा किया है जहां कि एक बांध में दरार आ जाने के परिणामस्वरूप मैसूर के कई गांवों और चलनपुर कस्बे में पानी भर गया है;

(ख) क्या उन्होंने सरकार को अपना प्रतिवेदन दे दिया है और क्या सरकार ने उसकी जांच की है; और

(ग) यदि हां, तो इस प्रतिवेदन के आधार पर क्या निष्कर्ष निकाले गये हैं और क्या किसी व्यक्ति को इसके लिए जिम्मेदार ठहराया गया है तथा इस संबंध में उत्तरदायी व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है और इसके लिए जिम्मेदार व्यक्तियों का ब्योरा क्या है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) से (ग) 22 दिसम्बर से 24 दिसम्बर, 1972 के बीच केन्द्रीय जल और विद्युत आयोग के दो अधिकारियों को चिक्काहोल बांध में दरार की किस्म और आकार तथा उससे हुई क्षति के सम्बन्ध में वास्तविक जानकारी प्राप्त करने के लिए भेजा गया था। इस सम्बन्ध में उनकी रिपोर्ट प्राप्त हो गई है। इन अधिकारियों ने उत्तरदायित्व निर्धारित करने के प्रश्न की जांच नहीं की थी। यह पता चला है कि मैसूर सरकार ने इस सम्बन्ध में जांच करने के लिए एक जांच समिति नियुक्त की है।

प्रमुख स्थानों पर बिजली की कमी को दूर करने के लिए बिजली घरों की स्थापना

72. श्री शशि भूषण : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिजली की कमी को दूर करने के लिए प्रमुख स्थानों पर अपने बिजली घर स्थापित करने के प्रस्ताव पर रेल विभाग विचार कर रहा है; और

(ख) विचाराधीन प्रस्ताव की मुख्य बातों का ब्योरा क्या है और इस बारे में अन्तिम निर्णय कब तक लिये जाने की सम्भावना है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) कोई विशिष्ट प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है; फिर भी रेलें इस प्रश्न की जांच कर रही हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

राहत उपाय के रूप में महाराष्ट्र के लिए चार रेल परियोजनाएं

73. श्री सरजू पांडे :

श्री एस० आर० दामाणी :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राहत उपाय के रूप में महाराष्ट्र के लिए चार रेल परियोजनाओं को केन्द्रीय सरकार ने मंजूरी दे दी है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त परियोजनाओं की मुख्य रूपरेखा क्या है और कितनी राशि खर्च किये जाने का प्रस्ताव है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

भू-तापीय स्रोतों से विद्युत और ऊर्जा का उत्पादन

74. श्री राजदेव सिंह : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत भू-तापीय संसाधनों में अत्यधिक सम्पन्न है; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार विद्युत और ऊर्जा का उत्पादन करने के लिए उन संसाधनों का उपयोग करने का है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) भू-तापीय ऊर्जा शक्यता कुछ क्षेत्रों में बताई गई है ।

(ख) उपलब्ध भू-तापीय ऊर्जा की मात्रा निर्धारित करने के लिए तथा इसका मितव्ययिता पूर्ण उपयोग करने के लिए केन्द्रीय सरकार संयुक्त राष्ट्र विकास कार्यक्रम की सहायता के साथ विस्तृत अनुसंधान कार्य को हाथ में लेने के प्रश्न पर सतर्कता से विचार कर रही है ।

भारतीय रेलवे में डाक्टरों की अनुपस्थिति में रोगियों की देखभाल का प्रबन्ध

75. श्री राजदेव सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन स्वास्थ्य केन्द्रों में, जहां एक डाक्टर, एक दवाइयाँ देने वाला, एक पट्टी करने वाला और एक सफाई वाला नियुक्त है, डाक्टर के लाइन पर होने पर, उसकी अनुपस्थिति में दवाइयाँ देने वाला व्यक्ति रोगियों का इलाज करता है; और

(ख) यदि नहीं, तो रोगियों के लिए, जिनमें गम्भीर रोगी भी शामिल हैं, डाक्टर के लाइन पर होने पर आवश्यकता पड़ने पर क्या प्रबन्ध किये गये हैं ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी नहीं ।

(ख) जब डाक्टर दौरे पर जाता है तो फार्मिसिस्ट गम्भीर हालत वाले रोगियों की प्राथमिक चिकित्सा करता है और टेलीफोन पर बात करके डाक्टर को वापिस आने तथा रोगी को देखने के लिए कहता है । यदि रोगी की हालत अधिक गम्भीर हो और डाक्टर के आने की प्रतीक्षा न की जा सके तो फार्मिसिस्ट रोगी को किसी अन्य मान्यताप्राप्त चिकित्सा संस्थान में भेज देता है ।

भारतीय रेलवे में फार्मिसिस्टों के लिए प्राथमिक उपचार का शैक्षिक प्रशिक्षण

76. श्री राज देव सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फार्मिसिस्ट के शैक्षिक प्रशिक्षण में प्राथमिक उपचार की जानकारी शामिल नहीं है, जबकि डाक्टरों और नर्सों के पाठ्यक्रम में यह शामिल है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) किसी व्यक्ति को फार्मिसिस्ट की अर्हता प्रदान करने के लिए शैक्षिक प्रशिक्षण में प्रथमोपचार एक अनिवार्य विषय

नहीं है। फिर भी, कुछ राज्यों में जो फार्मसिस्ट नियमित स्नातक या डिप्लोमा का पाठ्यक्रम करते हैं वे यह प्रशिक्षण लेते हैं।

डाक्टरों और नर्सों को जिन्हें कि रोगियों और घायलों का पूरा इलाज करना होता है, प्रथमोपचार जानना भी आवश्यक है। इसलिए, यह विषय उनके पाठ्यचर्या में शामिल है।

दिल्ली शाहदरा स्थित रेलवे स्वास्थ्य एकक के लिए इमारत

77. श्री राजदव सिंह : क्या रेल मंत्री यह बतान की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बहुत से रेल कमचार्य और उनके आश्रित दिल्ली-शाहदरा क्षेत्र में रहते हैं;

(ख) क्या कमचार्य की आवश्यकताओं का पूरा कर रहे रेलवे स्वास्थ्य एकक के लिए कोई इमारत उपलब्ध नहीं है और उक्त एकक दिल्ली-शाहदरा रेलवे स्टेशन के निकट स्थाई रूप से रखा हुई कबल एक बागा में कार्य कर रहा है; और

(ग) यदि हाँ, तो इस स्वास्थ्य एकक और उसके कमचार्य के लिए पर्याप्त स्थान और अन्य उपकरण उपलब्ध कराने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री माहमूद शफा कुरेशी) : (क) जी हाँ।

(ख) जी हाँ।

(ग) इस स्वास्थ्य यूनिट के लिए इमारत के प्रस्ताव पर, उपलब्ध साधनों का ध्यान में रखते हुए 1974-75 के निर्माण कार्यालय में विचार किया जाएगा।

Medium Schemes for Farmers

78 Shri Mahadeepak Singh Shakya : Will the Minister of Irrigation and Power be pleased to state :

(a) whether Government have no medium or small Irrigation Schemes to meet the requirements of farmers with a view to benefit them; and

(b) if so, the reasons therefor and if they have, the gist thereof, State-wise ?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation and Power (Shri Balgovind Verma):

(a) & (b) Since the Plans were initiated, 339 medium irrigation schemes have been completed by the State Governments, and another 159 are under construction. Statewise information is given in the Statement attached.

Statement

List of Medium Projects completed under construction in various States

Sl. No.	Name of State	No. of medium schemes taken up so far in the plans	
		Completed	Continuing
1.	Andhra Pradesh	32	17
2.	Assam	—	7
3.	Bihar	34	14
4.	Gujarat	44	12
5.	Haryana	2	5
6.	Jammu & Kashmir	4	4
7.	Kerala	11	—
8.	Madhya Pradesh	27	23
9.	Maharashtra	48	22

10. Mysore	12	11
11. Orissa	3	11
12. Punjab	7	—
13. Raiasthan	44	9
14. Famil Nadu	15	12
15. Uttar Pardesh	53	9
16. West Bengal	3	3
Total	339	159

आयातित दवाइयों का देश में बनी दवाइयों के मुलाबले मूल्य

79. श्री राम सहाय पांडे : क्या पेट्रोलियम और रसायन मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आयातित औषधियाँ, विदेशी औषधि निर्माता फर्मों द्वारा देश में बनाई जाने वाली औषधियों से सस्ती हैं;

(ख) यदि हां, तो देश में उत्पादित औषधियों के अधिक मूल्य होने के क्या कारण हैं; और

(ग) देश में उनके मूल्यों को कम करने के लिए सरकार द्वारा यदि कोई कार्यवाही की जा रही है तो वह क्या है ;

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) भारतीय बाजार में सूत्रयोगों के मूल्यों की अन्य देशों के अपने बाजारों में उसी प्रकार के सूत्रयोगों के मूल्यों के साथ सामान्यतः अनुकूलतया तुलना होती है ।

देशीय प्रपुन्ज औषधियों के उत्पादन की लागतें विदेशों में प्रचलित प्रपुन्ज औषधियों के उत्पादन की लागतों की तुलना में सामान्यतः अधिक है । इसके परिणाम स्वरूप प्रपुन्ज औषधियों के मूल्य कई मामलों में अधिक हैं ।

(ख) प्रमुख औषधियों के उत्पादन की अधिक लागत के निम्नलिखित कारण हैं:—

(i) देश में उपलब्ध बहुत आवश्यक कच्चे माल तथा सजित औषधियों के उत्पादन में प्रपुन्जता कच्चे माल के मूल्य अधिक है और इस लिए विदेशों में उपलब्ध उसी प्रकार के कच्चे माल के मूल्यों के साथ प्रतिकूल तुलना होती है ।

(ii) देशीय संयंत्रों के परिचालनों की मापसारणी (स्केल) अन्य उन्नत देशों में संयंत्रों के परिचालनों के माप सारणी, की तुलना में भारत में सामान्यतः लघुतर है और इसके परिणामस्वरूप अधिक खर्च एवं प्रक्रिया हानियाँ हुई हैं ।

(iii) कई उन्नत विदेशों ने अनुसंधान एवं विकास तथा तकनीकी के क्षेत्र में पहले ही पर्याप्त अग्रता प्राप्त की है और इस लिए इस सम्बन्ध में वे इस देश से आगे हैं ।

(iv) उपर्युक्त सफलता ने पहले पहल इन देशों में निर्माण करने वाले यूनिटों की स्थापना में मार्ग दर्शन किया है । जब तक भारत में ऐसे यूनिट स्थापित हुए हैं तब तक कुछ मामलों (केसों) में विदेशों ने प्लांट तथा उपकरण के मूल्य की वसूली कर ली है और इस लिये वे भारत के साथ प्रभावकारी तुलना करने में समर्थ हैं और वे अपने उत्पादों के लिए बहुत कम दरें (मूल्य) पेश करते हैं ।

(ग) प्रयुक्त औषधियों के उत्पादन की लागत में कमी लाने के प्रश्न की, औषधियों एवं भेषजों के लिए विकास परिषद के माध्यम से निरन्तर समीक्षा की जाती है। उत्पादन में लाभप्रदता अनुसंधान तथा विकास के माध्यम से प्राप्त की जा रही है और सरकार इस क्षेत्र में अधिक अनुसंधान एवं विकास प्रयास की आवश्यकता पर अधिक बल दे रही है।

कलकत्ता, दिल्ली और बम्बई के लिए भूमिगत रेलवे

80. श्री राम सहाय पांडे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कलकत्ता में भूमिगत रेलवे बनाने का काम शुरू कर दिया है?

(ख) यदि हां, तो परियोजना की वर्तमान स्थिति क्या है ; और

(ग) दिल्ली और बम्बई में भूमिगत रेलवे बनाने की दिशा में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

रेल मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) कलकत्ता में दम-दम और टालीगंज के बीच 140.3 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत से लगभग 16.5 कि० मी० लम्बी ट्यूब रेलवे के निर्माण की स्वीकृति 1-6-72 को दी गयी थी और कलकत्ता महानगर परिवहन परियोजना द्वारा इसके निर्माण सम्बन्धी काम को आरम्भ करने के लिए आवश्यक कार्रवाई की जा चुकी है। इस परियोजना का शिलान्यास प्रधान मंत्री द्वारा 29 दिसम्बर, 1972 को किया गया था जो इस बात का प्रतीक है कि वास्तविक निर्माण कार्य शुरू हो चुका है।

(ग) दिल्ली में व्यापक द्रुत परिवहन प्रणाली के सम्बन्ध में तकनीकी एवं आर्थिक व्यावहारिकता अध्ययन 1973 में पूरे हो जाने की संभावना है। बम्बई के सम्बन्ध में स्थिति यह है कि वहां तकनीकी एवं आर्थिक व्यावहारिकता अध्ययन समाप्त करने से पहले परामर्शदाताओं के पहुँचने की प्रतीक्षा है।

दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान में कार्य कर रहे

इंजीनियरों की सेवा की शर्तें

81. श्री राम सहाय पांडे : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान में कार्य कर रहे इंजीनियरों में, उनकी सेवा की प्रतिकूलता शर्तों के कारण असन्तोष बढ़ता जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में उनकी क्या मांगें हैं; और

(ग) उनकी कठिनाइयों को दूर करने के लिए तथा सेवा में अधिक सुविधायें देने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है?

सिंचाई और विद्युत मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री बालगोविन्द वर्मा) : (क) से (ग) दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान के अभियन्ताओं ने वेतनमानों के संशोधन, समय माप क्रमानुसार वेतन (टाइम स्केल्स आफ पे) का आरम्भ, विशेष वेतन, वाहन भत्ता, परियोजना भत्ता, आदि से सम्बन्धित मांगे प्रस्तुत की थीं। उनकी मांगों की जांच करने के लिए जनवरी, 1971 में एक समिति स्थापित की गई थी। इस समिति ने अब अपनी अंतिम रिपोर्ट दे दी है जिसे दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान को विचारार्थ भेज दिया गया है।

पेट्रोल तथा उससे संबद्ध उत्पादों की कमी

82. श्री राम सहाय पान्डे : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या देश में पेट्रोल तथा उससे सम्बद्ध उत्पादों की कमी बढ़ती जा रही है और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी मूल्यांकन क्या हैं ; और

(ख) देश में परिवहन तथा उद्योग की आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु पेट्रोल की पर्याप्त उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) और (ख) देश में तेल से सम्बन्धित उत्पादों की कोई कमी नहीं हो रही है। समग्र स्थिति यह है कि आयात द्वारा बढ़ाये गये देशीय उत्पादन से प्राप्त पेट्रोल सम्बन्धी उत्पादों की उपलब्धता देश की कुल आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त है। किन्तु गड़बड़, श्रमिक समस्याओं, दुर्घटनाओं बिजली की कमी आदि के कारण देश के कई हिस्सों में इन उत्पादों की स्थानीय प्रकार की कुछ अनियमित कमियों को यथा सम्भव श्रेष्ठ पद्धति द्वारा काबू में लाया जा रहा है।

राजस्थान नहर परियोजना की उठाऊ सिंचाई योजना को क्रियान्वित करना

83. डा० हरि प्रसाद शर्मा : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि लूणकरणसर (बीकानेर) में उठाऊ सिंचाई योजना, जो कि राजस्थान नहर परियोजना का अंग है को कहां तक क्रियान्वित किया गया है और उसे कब तक पूरा करने की सम्भावना है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : लूणकरणसर लिफ्ट सिंचाई स्कीम का 86% मिट्टी का कार्य और 38 % पलस्तर का कार्य 1972 के अन्त तक पूर्ण हो गया था।

1973-74 के दौरान इस स्कीम पर काफी हद तक कार्य पूर्ण हो जायेगा।

रेलवे में काम कर रही टेलिस्कोपिक एण्ड प्रोट स्ट्रक्चर्स के सम्बन्ध में उच्च शक्ति प्राप्त समिति

84. डा० हरि प्रसाद शर्मा क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार इस समय रेलवे में काम में लाई जा रही टेलिस्कोपिक एण्ड प्रोट स्ट्रक्चर्स की कारगरता की जांच करने के लिए एक उच्च शक्ति प्राप्त समिति बनाने का है ; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित समिति के कौन कौन सदस्य हैं तथा उसके निदेश-पद क्या हैं ?

रेल मन्त्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न के भाग (क) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

थीन बांध की लागत का अनुमान

85. डा० हरि प्रसाद शर्मा :

श्री सी० टी० दण्डपाणि :

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

(क) क्या थीन बांध की अनुमानित लागत में भारी वृद्धि होने की सम्भावना है जबकि 1964 में परियोजना अनुमानित की लागत का पुनरीक्षण किया गया था ;

(ख) यदि हां, तो इस परियोजना की लागत का नवीनतम अनुमान क्या है तथा इसमें मूल तथा पुनरीक्षित अनुमानों से कितनी वृद्धि होने की सम्भावना है ;

(ग) परियोजना को पूरा करने में विलम्ब के कारण लागत में कितनी वृद्धि हुई है; तथा इसमें विलम्ब के क्या कारण हैं ; और

(घ) परियोजना को पूरा करने में अब तक कितनी प्रगति हुई है, इससे किन किन राज्यों को लाभ होगा तथा यह परियोजना कब तक पूरी हो जायेगी ।

सिंचाई तथा विद्युत मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) 1968 के प्राक्कथनों के अनुसार थीन बांध की लागत 92 करोड़ रुपये हैं। इसे अभी अद्यतन किया जाता है ।

(ग) परियोजना को स्वीकृति देने में देरी का कारण यह है कि इसमें कुछ जटिल अन्तर्राज्यीय पहलू निहित हैं ।

(घ) हाल ही में हुई बैठक में संबन्धित राज्यों के मुख्य मंत्रियों ने यह स्वीकार किया कि केन्द्रीय सरकार इस परियोजना को कार्यान्वयन के लिए अपने हाथ में ले लें। इस परियोजना के, जिससे क्षेत्र के अधिकतर राज्यों को लाभ प्राप्त होगा, लगभग 6 साल में पूर्ण होने की सम्भावना है ।

बिजली उत्पादक संयंत्रों की स्थापना के लिए टाटा तथा बिड़ला को लाइसेंस देना

86. कुमारी कमला कुमारी : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या टाटा तथा बिड़ला को बिजली पैदा करने वाले नये संयंत्रों की स्थापना तथा अपने विद्यमान संयंत्रों के प्रसार के लिए लाइसेंस दिए गए हैं; और

(ख) यदि हां, तो प्रस्ताविक संयंत्रों के नाम क्या हैं तथा उन्हें कहां-कहां स्थापित किया जायेगा और उनकी क्षमता क्या होगी ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) टाटा को अभी तक नया विद्युत-उत्पादन संयंत्र लगाने या उनके वर्तमान संयंत्रों का विस्तार करने के लिए कोई लाइसेंस नहीं दिया गया है। 500 मेगावाट की यूनिट लगाकर ट्राम्बे ताप विद्युत केन्द्र में वृद्धि करने के लिए टाटा पावर सप्लाय कम्पनी ने महाराष्ट्र सरकार को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है और इस प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है

जहां तक बिड़ला को लाइसेंस देने का सम्बन्ध है, एक 16.5 मेगावाट का टर्बो उत्पादन सेट (जो कि वर्तमान सेटों की प्रतिस्थापना करने के लिए अनिवार्य है) का प्रतिष्ठापन करने के

लिए मैसर्स ग्वालियर रेयन्स, नागदा का प्रस्ताव भारत सरकार ने स्वीकार कर लिया है। मैसर्स रेणुसागर पावर कम्पनी को भी, हिण्डालको द्वारा इस्तेमाल करने के लिए 110 मेगावाट विद्युत उत्पादन क्षमता की प्रतिष्ठापना करने की इजाजत दे दी गई है। बहरहाल, उन्होंने 250 मेगावाट के एक उत्पादन सेट को लगाने के लिए भी एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिससे वे उत्तर प्रदेश राज्य बिजली बोर्ड द्वारा इस समय सप्लाई की जा रही 55 मेगावाट विद्युत अवमुक्त करने में समर्थ हो जायेंगे, इस प्रस्ताव पर सरकार विचार कर रही है।

देहरी-आन-सोन-बरवाडीह, गोमोह तथा गढ़वा रोड़ चोपन लाइन के बीच डाक रेलगाड़ी सेवा

87. कुमारी कमला कुमारी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या देहरी-आन-सोन-बरवाडीह-गोमोह लाइन तथा गढ़वा रोड़-चोपन लाइन पर डाक रेलगाड़ी सेवा आरम्भ करने के लिए हाल में कोई सर्वेक्षण किया जायेगा; और
(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी नहीं।

(ख) देहरी-आन-सोन-बरवाडीह-गोमोह और गढ़वा रोड़-चोपन खण्डों पर अधिकांश यात्री यातायात थोड़ी दूरी का होता है और इस यातायात को सम्भालने के लिए वर्तमान सवारी गाड़ियां पर्याप्त हैं। यातायात औचित्य के अलावा, लाइन क्षमता और पर्यन्त सुविधाओं के अभाव और रेलरुध पर कम रफ्तार के कारण भी इन खण्डों पर डाक गाड़ी चलाना व्यावहारिक नहीं है।

दिल्ली तथा नई दिल्ली स्टेशनों से चलने वाली मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में तीसरे दर्जे के सीटों की संख्या बढ़ाना

88. कुमारी कमला कुमारी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार, पश्चिम बंगाल तथा उत्तर प्रदेश की यात्रा के लिए दिल्ली तथा नई दिल्ली रेलवे स्टेशनों से तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए प्रति दिन औसतन कितने टिकट बेचे जाते हैं;

(ख) दिल्ली तथा नई दिल्ली से बिहार, पश्चिम बंगाल और उत्तर प्रदेश को रोज चलने वाली मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में तीसरे दर्जे की सीटों की क्षमता तथा औसत संख्या कितनी होती है; और

(ग) क्या मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में निकट भविष्य में तीसरे दर्जे की सीटों की संख्या बढ़ाने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) दिल्ली और नई दिल्ली स्टेशन से बिहार, पश्चिम बंगाल और उत्तर प्रदेश के लिए डाक, एक्सप्रेस और सवारी गाड़ियों से बिकने वाले तीसरे दर्जे के टिकटों की दैनिक औसत संख्या इस प्रकार है :—

स्टेशन का नाम	बिहार	पश्चिम बंगाल	उत्तर प्रदेश
दिल्ली	2447	2072	11880
नई दिल्ली	621	125	918

(ख) बिहार, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल को जाने वाली गाड़ियों की क्षमता और प्रतिदिन तीसरे दर्जे में उपलब्ध स्थानों की संख्या नीचे दी गई है :—

दिल्ली से	4994 सीटें
नई दिल्ली से	1872 सीटें

(ग) जी नहीं ।

मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों से द्वितीय श्रेणी समाप्त करना

89. कुमारी कमला कुमारी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या द्वितीय श्रेणी को प्रस्ताव के अनुसार अभी भी समाप्त नहीं किया गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो मे 5/एक्सप्रेस गाड़ियों में द्वितीय श्रेणी को समाप्त करने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) दूसरा दर्जा समाप्त करने के विनिश्चय से यह भी जरूरी हो गया है कि मौजूदा दूसरे दर्जे के सवारी डिब्बों को तीसरे दर्जे के सवारी डिब्बों में बदल दिया जाये। यह बदलाव तब होगा जब दूसरे दर्जे के सेवारत सवारी डिब्बे आवधिक ओवरहाल के लिए अपनी-अपनी निर्धारित तारीख के अनुसार कारखानों में भेजे जायेंगे। यह बदलाव मार्च, 1974 के अन्त तक पूरा होने की संभावना है और तब तक कुछ गाड़ियों में दूसरे दर्जे के सवारी डिब्बे चलते रहेंगे।

भाखड़ा नंगल बांध में गाद

90. श्री प्रबोध चन्द्र : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भाखड़ा नंगल बांध में अनुमान से अधिक गाद जमा हो गई है; और

(ख) यदि हाँ, तो इसे रोकने के लिये सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) जलाशय के प्रथम पांच वर्षों के लिए किये गये प्रेक्षणों से पता चला कि गाद भरने की गति जितनी परियोजना रिपोर्ट में प्रत्याशित की गई थी वह इससे कुछ थोड़ी सी अधिक थी। बहरहाल, बाद के वर्षों से संबंधित प्रेक्षणों से पता चलता है कि गाद भरने की गति कम हो गई है।

(ख) हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा गाद को कम करने के लिये वाहक्षेत्र में भू संरक्षण उपाय हाथ में लिये गये हैं।

उर्वरकों का उत्पादन

91. श्री प्रबोध चन्द्र : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उर्वरक कारखानों की पूरी क्षमता का उपयोग न करने और टाटा द्वारा उर्वरक कारखाना लगाने के लिए सरकार द्वारा मंजूरी देने में विलम्ब के कारण देश को पाँचवीं योजना में करोड़ों रुपये के उर्वरकों का आयात करना होगा; और

(ख) यदि हां, तो सरकार देश में ही उर्वरकों का उत्पादन बढ़ाने और दुर्लभ विदेशी मुद्रा बचाने के लिये क्या कदम उठायेगी ?

पेट्रोलियम और रसायन मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) और (ख) 1978-79 तक प्रतिवर्ष 5.2 मिलियन मीटरी टन नाइट्रोजन की खपत के पूर्वानुमानित स्तर की तुलना में वर्तमान स्थापित क्षमता केवल 1.464 मिलियन मीटरी टन है निर्माणाधीन परियोजनाओं तथा अन्य अनुमोदित योजनाओं के चालू हो जाने पर कुल स्थापित क्षमता के प्रतिवर्ष लगभग 4.125 मिलियन मीटरी टन हो जाने की आशा है। विभिन्न अड़चनें दूर करने तथा उच्चतम योजनाओं से वर्तमान क्षमता के अधिकतम प्रयोग के लिये कदम उठाये जा रहे हैं। उर्वरकों का उत्पादन बढ़ाने और परिणामस्वरूप आयात पर निर्भरता कम करने हेतु देश में अतिरिक्त उर्वरक परियोजनाएं स्थापित करने के लिये अध्ययन किये जा रहे हैं।

जहां तक टाटा की परियोजना का सम्बन्ध है, आशय पत्र को औद्योगिक लाइसेंस में बदलने के लिये एक प्रार्थना पत्र प्राप्त हुआ है, किन्तु इस प्रकार का परिवर्तन करने से पहले पार्टी को कुछ आवश्यक कदम उठाने पड़ेंगे। पार्टी को इस बारे में अपेक्षित सहायता दी जा रही है।

रेलवे में उठाईगीरी तथा चोरी रोकने में रेलवे सुरक्षा दल की भूमिका

92. श्री प्रबोध चन्द्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1971-72 में रेलवे सुरक्षा दल की कुल संख्या कितनी थी;

(ख) क्या गत वर्ष की तुलना में रेलवे सुरक्षा दल की संख्या में वृद्धि के साथ-साथ रेलवे सम्पत्ति की चोरी तथा उठाईगीरी में भी वृद्धि हुई है; और

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

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) 1971-72 में रेल सुरक्षा दल के कर्मचारियों की कुल संख्या 56,891 थी।

(ख) जी हां, कुछ हद तक।

(ग) (1) रेल मंत्री ने चोरी और उठाईगीरी की रोकथाम के लिए सभी राज्यों के मुख्य मंत्रियों को अपना सहयोग देने के लिए पत्र लिखा है।

(2) चोरी/उठाईगीरी की रोक-थाम के उपायों को समन्वित करने के लिए राज्य सरकार और रेलों के अधिकारियों तथा मजदूर संघों के प्रतिनिधियों की संयुक्त समितियां गठित की गयी हैं।

(3) रेलों पर चोरी और उठाईगीरी की रोक-थाम के लिए 26 जनवरी, 1972 से एक अभियान भी चलाया गया था।

(4) ऊंची दर वाली वस्तुओं से लदे माल-डिब्बों का संचलन ब्लाक गाड़ियों के रूप में सशस्त्र रेल सुरक्षा दल के जवानों के पहरे में किया जाता है।

(5) विशिष्ट अधिनियमों के अधीन अनेक अपराधियों/चुरायी गयी सम्पत्ति को लेने वालों को गिरफ्तार किया गया।

- (6) चोरियों की रोकथाम तथा उनका पता लगाने के काम में रेल मजदूर संघों का सहयोग लिया जाता है।
- (7) अधिक प्रभावकारी बनाने के लिए रेलवे सुरक्षा दल का पुनर्गठन किया जा रहा है।

जम्मू जाने वाली गाड़ियों के पठानकोट होकर न जाने के विरुद्ध अभ्यावेदन

93. श्री प्रबोध चन्द्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्हें पठानकोट तथा कांगड़ा के निवासियों की ओर से कोई इस आशय का अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है कि अगर सियालदह और श्रीनगर एक्सप्रेस जैसी गाड़ियां पठानकोट होकर नहीं जायेंगी तो इन क्षेत्रों के लोगों को बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ेगा;

(ख) क्या इस के कारण पठानकोट शहर की अर्थ व्यवस्था भी नष्ट हो जायेगी जहां कि अधिकांशतः शरणार्थी लोग रहते हैं; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार सभी प्रमुख गाड़ियों को इस प्रकार व्यवस्थित करने का है ताकि वे जम्मू जाते समय तथा वापस आते समय कम से कम पठानकोट से होकर जायें?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हां।

(ख) और (ग) डाक-एक्सप्रेस गाड़ियां जम्मू तवी तक जा रही हैं जिनमें से 2 अर्थात् 59-60 श्रीनगर एक्सप्रेस और 33-34 काश्मीर मेल गाड़ियां पहले से ही पठानकोट के रास्ते चल रही हैं। लेकिन 51-52 सियालदह एक्सप्रेस गाड़ियां पठानकोट न होकर बल्कि चक्की बैंक के रास्ते जम्मू तवी की ओर वहां से आती-जाती हैं। पंजाब और हिमाचल प्रदेश के यात्री चक्की बैंक से, जो पठानकोट से केवल 3.65 किलोमीटर की दूरी पर है, इस गाड़ी का भी उपयोग कर सकते हैं।

Bombs found in Railway Wagons

94. Shri Phool Chand Verma : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether Government's attention has been drawn to the news item published in the daily 'Hindustan' (Hindi) of 8th January, 1973 under the caption "Rail wagon Men 287 Bomb Milay"; and

(b) if so, the reaction of Government thereto and the action taken in this regard ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) :

(a) Yes.

(b) The matter was reported to the Civil Police authorities and is under inquiry. Intelligence Department (U.P.) is also making a probe into this.

दामोदर घाटी निगम के कर्मचारियों द्वारा लेखा परीक्षा कार्यालय के साथ असहयोग

95. श्री रेणुपद दास : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दामोदर घाटी निगम के महाप्रबन्धक ने एक सरकारी परिपत्र द्वारा अपने कर्मचारियों को हिदायत दी है कि यदि लेखा कार्यालय से लेखा-परीक्षण के लिए कोई आता है तो वे

उसे अपना सहयोग न दें; और

(ख) यदि हाँ, तो उसके क्या कारण हैं ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

दामोदर घाटी निगम के बारे में केन्द्रीय जांच ब्यूरो का प्रतिवेदन

96. श्री रेणुपद दास : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दामोदर घाटी निगम के प्रबन्धकों के भ्रष्टाचार के विरुद्ध केन्द्रीय जांच ब्यूरो का जांच प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो उस के मुख्य निष्कर्ष क्या हैं ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) इस सम्बन्ध में केन्द्रीय अन्वेषण ब्यूरो द्वारा अभी तक कोई जांच नहीं की गई है ।

पंजाब में आनन्दपुर पन बिजली परियोजना का निर्माण कार्य

97. श्री सुखदेव प्रसाद वर्मा : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब में आनन्दपुर पन बिजली परियोजना का निर्माण कार्य रुका पड़ा है; और

(ख) यदि हाँ, तो क्यों और केन्द्र ने इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) चूंकि आनन्दपुर साहिब जलविद्युत परियोजना के अन्तरज्यीय पहलुओं को अभी तक हल नहीं किया गया है, इस परियोजना की केन्द्रीय सरकार ने स्वीकृति रोक ली है । केन्द्रीय सरकार इस मामले में कोई सर्वमान्य समझौता निकालने का प्रयत्न कर रही है ।

आन्ध्र प्रदेश में आन्दोलन के दौरान रेल सेवाओं का रद्द किया जाना

98. श्री सुखदेव प्रसाद वर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आन्ध्र प्रदेश में राष्ट्रपति शासन लागू होने तक पृथक आन्ध्र आन्दोलन के दौरान कितनी रेल-सेवाएं रद्द की गईं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : 31-10-72 से 17-1-73 तक की अवधि में सम्बन्धित रेलों पर रद्द की गयी, बीच में ही रोक दी गयी सवारी गाड़ियों की दैनिक औसत संख्या नीचे दी गयी है :—

रेलवे

रद्द की गयी/बीच में रोक दी गयी गाड़ियों की दैनिक औसत संख्या

दक्षिण

15

दक्षिणमध्य

76

दक्षिणपूर्व

1

इस अवधि में मालगाड़ियां रद्द कर दिये जाने के परिणामस्वरूप प्रतिदिन औसतन 14,000 मालडिब्बे रुके पड़े रहे ।

तापीय बिजली घरों के लिए स्थानों का चयन करने के लिए समिति की नियुक्ति

99. श्री सुखदेव प्रसाद वर्मा :

श्री राम भगत पस्वान :

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

(क) क्या भारत सरकार का विचार विभिन्न क्षेत्रों में बड़े तापीय बिजली घर स्थापित करने के लिए स्थानों का चयन करने हेतु एक समिति बनाने का है; और

(ख) यदि हां, तो इसकी मुख्य बातें क्या हैं और यह समिति कब तक अपनी रिपोर्ट देगी ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) विभिन्न क्षेत्रों में कोयला खानों पर लगभग 2000 मेगावाट की क्षमता वाले बृहद् तापीय केन्द्रों के लिए स्थलों का चयन करने के लिए सिंचाई और विद्युत मंत्रालय द्वारा केन्द्रीय जल विद्युत आयोग में सदस्य (तापीय) की अध्यक्षता में एक समिति का गठन 2 जनवरी, 1973 को किया गया था। यह समिति, विशेषकर, निम्नलिखित क्षेत्रों में स्थलों का निरीक्षण करेगी और चार माह के अन्दर एक प्रतिवेदन प्रस्तुत करेगी :

- (1) महाराष्ट्र में एक स्थल;
- (2) मध्य प्रदेश में दो स्थल;
- (3) आंध्र प्रदेश में एक स्थल;
- (4) पूर्वी क्षेत्र में दो स्थल।

रेलगाड़ियों में भीड़-भाड़ का अनुमान

100. श्री सुखदेव प्रसाद वर्मा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हाल ही में रेलगाड़ियों में सीटों पर बैठने वालों की संख्या का सर्वेक्षण किया है ताकि यात्री गाड़ियों में भीड़-भाड़ की मात्रा का अनुमान लगाया जा सके; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या ठोस उपाय किये हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) गाड़ियों में भीड़-भाड़ का अनुमान लगाना एक सतत प्रक्रिया है और गाड़ियों में चलने वाले यात्रियों की गणना के आधार पर रेलें वर्ष में दो बार यह अनुमान लगाती हैं। रेलों द्वारा किये गये इन अध्ययनों के परिणाम के आधार पर चल स्टॉक, सेक्शनल और टर्मिनल क्षमता आदि की उपलब्धता को देखते हुए अतिरिक्त गाड़ियां चलाने, वर्तमान गाड़ियों में अधिक डिब्बे लगाने, और गाड़ियों का चालन क्षेत्र बढ़ाने का प्रयास किया जाता है। 1-5-1972 और 1-11-72 से लागू होने वाली समय-सारणियों में 6919 दैनिक गाड़ी किलोमीटर वाली 109 गाड़ियां चलायी गयी अथवा उनका चालन क्षेत्र बढ़ाया गया।

**अभावग्रस्त क्षेत्रों के लिए राहत उपाय के रूप में गुजरात के लिए
रेल परियोजनाओं की मांग**

101. श्री के० एस० चावड़ा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात सरकार ने सरकार से अभावग्रस्त क्षेत्रों के लिए राहत उपाय के रूप में (I) कंसा भिलडरी (II) हरि-राधनपुर और (III) तारापुर-भावनगर रेलवे परियोजनाओं को स्वीकृत करने का अनुरोध किया है; और

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और इन परियोजनाओं के बारे में क्या कदम उठाये गये हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हां ।

(ख) गुजरात सरकार के परामर्श से भावनगर-तारापुर रेलवे लाईन के लिए सर्वेक्षण करने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है ।

देश में सिंचाई की क्षमता का अनुमान

102. श्री के० एस० चावड़ा :

श्री सत्येन्द्र नारायण सिन्हा :

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

(क) देश में सिंचाई क्षमता का अद्यतन अनुमान क्या है;

(ख) इसका कितने प्रतिशत उपयोग में लाया जा रहा है; और

(ग) इस में से कितने पानी का वास्तव में उपयोग किया जा रहा है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) (क) से (ग) : राज्यों ने अब अनुमान लगाया है कि अब बृद्ध और मध्यम परियोजनाओं से लगभग 56.5 मिलियन हैक्टेयर और लघु सिंचाई परियोजनाओं से लगभग 50 मिलियन हैक्टेयर अन्तिम सिंचाई शक्यता होगी । इस समय कार्यान्वयनाधीन सभी परियोजनाओं के पूर्ण होने पर लगभग 51.3 मिलियन हैक्टेयर शक्यता विवसित हो जाएगी । शक्यता के उपलब्ध हो जाने पर वर्ष में लगभग 90% शक्यता का समुपयोजन ही जाएगा ।

जापान से छिद्रण कार्य (ड्रिलिंग) के लिए चल प्लेटफार्म की प्राप्ति

103. श्री के० एस० चावड़ा :

श्री वी० आर० परमार :

क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह तेल छिद्रण प्लेटफार्म जिसका क्रियादेश जापान की मितसुथिणी कम्पनी को दिया गया था, सितम्बर, 1972 तक दे देने के कम्पनी के बचत के बावजूद अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है;

(ख) यदि हाँ, तो क्यों; और

(ग) क्या सरकार का विचार करार के अनुसार इस कम्पनी से हर्जाना वसूल करने के लिए कानूनी कार्यवाही करने का है ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) जी हाँ ।

(ख) इस प्लेटफार्म की पूर्णरूप से उपयुक्ता का निर्धारण करने के लिए, मितसुबिशी कम्पनी जापान में प्लेटफार्म पर कई समुद्री-परीक्षणों का सम्पादन कर रही थी । ये परीक्षण-कार्य अभी भी जारी हैं ।

(ग) करार की शर्तों के अनुसार, तेल और प्राकृतिक गैस आयोग पितसुबिशी कम्पनी से परिसमापन क्षतियों का दावा करेगा ।

उत्तर प्रदेश में टिहरी बांध के कारण विस्थापित हुए व्यक्तियों की मांग

104. श्री सत्येन्द्र नारायण सिन्हा :

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

(क) क्या उत्तर प्रदेश में टिहरी बांध से विस्थापित होने वाले व्यक्तियों ने कुछ मांगे रखी हैं;

(ख) यदि हाँ, तो उनकी मांगें क्या हैं और उसका बांध के निर्माण की गति पर क्या प्रभाव पड़ेगा; और

(ग) प्रभावित व्यक्तियों की शिकायत दूर करने के लिए, यदि कोई उपाय किए गए हैं तो वे क्या हैं ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) : टिहरी बांध के निर्माण से प्रभावित व्यक्तियों द्वारा की गई मुख्य मांगों में से कुछ ये हैं :—

- (1) प्रत्येक व्यक्ति को स्टेन्डर्ड मितव्ययी जोत के आधार पर वैकल्पिक भूमि;
- (2) जो लोग बदले में भूमि नहीं लेना चाहते, उन्हें 70,000 रुपये प्रति एकड़ की दर से मुआवजा;
- (3) 10,000 रुपये प्रति परिवार विस्थापन-अनुदान;
- (4) टिहरी बांध के निर्माण से प्रभावित सभी व्यक्तियों को "विस्थापित" व्यक्ति घोषित किया जाए तथा उन्हें संविधान में उल्लिखित ऐसे विस्थापितों को मिलने वाली सभी सुविधाएं प्रदान की जाएं;
- (5) जब तक विस्थापित व्यक्तियों के पुनर्स्थापन को सन्तोषजनक व्यवस्था न कर दी जाए, बांध के लिए भूमि का अर्जन न किया जाए;
- (छ) प्रभावित परिवारों को ऋषिकेश, हरिद्वार तथा देहरादून में बसाया जाए तथा इन नगरों को टिहरी गढ़वाल जिले में शामिल किया जाए ।

चूंकि प्रभावित व्यक्तियों ने सरकारी भूमि पर भी कार्य करने पर आपत्ति की है, इस बांध पर कार्य की गति धीमी कर दी गई है ।

(ग) इस प्रश्न के सभी पहलुओं पर विचार करने तथा उन पर निर्णय लेने के लिए

उत्तर प्रदेश सरकार के मुख्य सचिव की अध्यक्षता में उच्चस्तरीय समिति का गठन किया जा चुका है।

सिंदरी उर्वरक कारखाने के एक भाग का दुर्गापुर स्थानांतरण किया जाना

105. श्री सतेन्द्र नारायण झा : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सिंदरी उर्वरक कारखाने के प्रेनुलेशन अथवा किसी अन्य संयंत्र को दुर्गापुर ले जाने की कोई योजना है;

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

(ग) क्या बिहार सरकार ने इस योजना का विरोध किया है ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) कुछ समय पहले, बिहार सरकार से इस बारे में एक पत्र प्राप्त हुआ था; किन्तु जैसा कि ऊपर बताया गया है किसी संयंत्र के सिन्दरी के बाहर ले जाने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

Fall in water level in Bhakra and Rajasthan canls.

106. Shri Panna Lal Barupal : Will the Minister of Irrigation and Power be Pleased to state :

(a) whether the water level has fallen in Bhakra and Gang Canals in District Sri Gangaagar of Rajasthan; and

(b) is so, the reasons therefore ?

The Minister in the Ministry of Irrigation & Power (Shri Balgovind Verma) :
(a) & (b) : Supplies released into Bhakra Canals have been less this year on account of considerably less storage achieved at Bhakra during monsoon 1972. Rajasthan Canals on Bhakra system have been delivered their due share out of it.

The supplies in Gang Canal have not reduced this year.

विदेशी तेल कम्पनियों का राष्ट्रीयकरण

107. श्री भोगेन्द्र झा :

श्री आर० के० सिन्हा :

क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने तीन विदेशी तेल कम्पनियों से अपनी अटूट वार्ता बन्द करके इनका राष्ट्रीयकरण करने का निर्णय कर लिया है;

(ख) यदि नहीं तो इसका क्या कारण हैं; और

(ग) किन से कारणों विदेशी तेल कम्पनियों के साथ वार्ता लम्बी हो रही है और मतभेद अथवा सहमति की मुख्य बातें क्या हैं ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) से (ग) इस सारे मामले पर सरकार विचार कर रही है। इस समय सहमति अथवा मतभेद की बातें बताना जनहित में नहीं है।

नेपाल के क्षेत्र में कोसी नहर का पूरा किया जाना

108. श्री भोगेन्द्र झा : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री नेपाल के क्षेत्र में पश्चिमी कोसी नहर के पूरा होने संबंधी 12 तथा 19 दिसम्बर, 1972 के अतारंकित प्रश्न संख्या 4023 तथा 4940 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय क्षेत्र में पश्चिमी कोसी नहर के सर्वेक्षण तथा जांच संबंधी कार्य को अन्तिम रूप दिया जा चुका है और क्या भूमि का अधिग्रहण किया जा चुका है और खुदाई शुरू हो गयी है;

(ख) यदि हाँ, तो इसकी मुख्य बातें क्या हैं;

(ग) वर्ष 1973-74 की वार्षिक योजना तथा समूची पांचवीं योजना के लिए कुल कितनी राशि का नियतन किया गया है; और

(घ) पांचवीं योजना के अन्त तक इस परियोजना को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) भारतीय क्षेत्र में पश्चिमी कोसी नहर के निर्माण के लिए अपेक्षित सर्वेक्षण और अनुसंधान प्रगति कर रहे हैं। भूमि का अर्जन और नहर की खुदाई संबंधी कार्य इनके खत्म होने पर तथा नहर के रेखांकन को अन्तिम रूप दिये जाने पर आरम्भ होगा।

(ग) बिहार सरकार ने कहा है कि राज्य की योजना में पश्चिमी कोसी नहर के लिए 1973-74 वर्ष के लिए 150 लाख रुपये का प्रावधान किया गया है। इसके अतिरिक्त भारत सरकार ने नेपाल में पड़ने वाले पश्चिमी कोसी नहर के भाग के निर्माण की लागत को पूरा करने के लिए बिहार सरकार को राज्य योजना में निर्धारित राशि के अतिरिक्त 200 लाख रुपये विशेष सहायता देने के लिए स्वीकृति दी है। पांचवीं योजना में राज्य द्वारा 2500 लाख रुपये के प्रावधान का प्रस्ताव रखा गया है। पांचवीं योजना को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

(घ) पश्चिम कोसी नहर के अनुसूची अनुसार पूर्ण होने को सुनिश्चित करने के लिए उचित पग उठाए जा रहे हैं।

कमला नदी के तटबंधों का विस्तार

109. श्री भोगेन्द्र झा : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री कमला नदी के तटबंधों के विस्तार के बारे में 12 दिसम्बर, 1972 के अतारंकित प्रश्न संख्या 4025 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कमला नदी के तटबंधों को जयनगर से परे नेपाल में मिरचिया तक बढ़ा देने से न केवल आस-पास की 64 वर्ग किलोमीटर भारतीय भूमि तथा 180 वर्ग किलोमीटर नेपाली भूमि की बाढ़ से रक्षा होगी, बल्कि पश्चिमी तथा पूर्वी कमला नहरों से भारतीय क्षेत्र की

सिंचाई के लिए और अधिक जल एकत्रित करने में सहायता मिलेगी और कमला नदी के तटबन्धों की तथा पूर्वी पश्चिमी कमला नहरों के उत्तरी तटों की रक्षा करने में सहायता मिलेगी;

(ख) नेपाली क्षेत्र में इस विस्तार पर कितनी लागत आने का अनुमान है; और

(ग) क्या उक्त प्रस्ताव की क्रियान्विति करने के लिए इसे पांचवी योजना में शामिल किया जा रहा है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बालगोविन्द वर्मा) : (क) नेपाल में मिर्चिया तक कमला तटबन्ध के विस्तार की स्कीम भारत में लगभग 64 वर्ग किलोमीटर तथा नेपाल में 180 वर्ग किलोमीटर क्षेत्र को सुरक्षा प्रदान करने के लिए है। यह कमला की पूर्वी और पश्चिमी नहरों के तटों का बचाव करने तथा जयनगर वियर के संभावित आउट फ्लैकिंग तथा दरारों को रोकने में भी मदद करेगी। इसका निर्माण भारत में सिंचाई के लिए अधिक पानी संचय करने के उद्देश्य से नहीं किया जा रहा है।

(ख) मूलरूप में स्कीम पर लगभग 75 लाख रुपये की लागत आने का अनुमान लगाया गया था। इसके बाद किए गए सर्वेक्षणों को ध्यान में रखते हुए बिहार राज्य सरकार द्वारा संशोधित स्कीम को अन्तिम रूप दिया जाना है।

(ग) बिहार राज्य सरकार से पांचवी योजना के लिए अभी प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुए हैं।

नार्थ ईस्टर्न रेलवे मजदूर यूनियन को मान्यता देना

110. श्री भोगेन्द्र झा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नार्थ ईस्टर्न रेलवे मजदूर यूनियन को रेलवे प्रबन्धकों द्वारा बहुत पहले ही मान्यता दे दी गई है;

(ख) क्या इस समय केवल एक ही नार्थ ईस्टर्न रेलवे मजदूर यूनियन पंजीकृत है और पटना में इस यूनियन—के एक भाग के जाली पंजीकरण को बहुत पहले ही रद्द कर दिया गया है।

(ग) क्या पंजीकृत पदाधिकारियों के माध्यम से यूनियन की मान्यता को जारी रखने का निर्णय किया गया है; और

(घ) यदि हाँ, तो निर्णय का सारांश क्या है ?

रेल मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हाँ,

(ख) से (घ) अगस्त, 1965 में पूर्वोत्तर रेलवे मजदूर यूनियन में फूट पैदा हो गयी। तभी से उस यूनियन के दो दल एक ही नाम से काम कर रहे हैं। कुछ समय तक प्रशासन ने दोनों में से किसी भी दल के साथ कार्य व्यवहार नहीं किया।

1970 के मध्य तक एक दल को बातचीत करने की सुविधाएं प्रदान की गयीं। उस दल ने उसी नाम से पटना, बिहार के ट्रेड यूनियनों के रजिस्ट्रार के यहाँ अपना पंजीकरण करवा लिया। 14-7-1972 को बिहार के ट्रेड यूनियनों के रजिस्ट्रार ने इस पंजीकरण को रद्द कर दिया। लेकिन उस आवेश का प्रवर्तन पटना के जिला न्यायाधीश द्वारा रोक दिया गया है।

19-8-1971 को कानपुर, उत्तर प्रदेश के ट्रेड यूनियनों के रजिस्ट्रार द्वारा दूसरे दल के पदाधिकारियों की सूची का पंजीकरण किया गया था और उसी आधार पर वह दल बात-चीत

करने की सुविधाओं की मांग कर रहा है। लेकिन, दूसरे दल ने इस पंजीकरण का इलाहाबाद उच्च न्यायालय में प्रतिरोध किया है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि यह विवाद इलाहाबाद उच्च न्यायालय के समक्ष पहले से ही है और उससे सम्बन्धित मामले सुनवाई के लिए शीघ्र ही आने वाले हैं। यह विनिश्चय किया गया है कि अभी यथा स्थिति कायम रखी जाये।

संयोग से कानपुर के ट्रेड यूनियनों के रजिस्ट्रार ने 31-7-1972 को पूर्वोत्तर रेलवे मजदूर यूनियन का पंजीकरण रद्द कर दिया लेकिन इस दल ने जिसके पदाधिकारियों की सूची को रजिस्ट्रार द्वारा 19-8-1971 को पंजीकृत किया गया था। पंजीकरण रद्द किये जाने के विरुद्ध अन्तरिम स्थगन आदेश प्राप्त कर लिया है।

धर्मनगर में अग्ररतला तक रेलवे लाईन

111. श्री बीरेन दत्त : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सलाहकार समिति और नार्थ ईस्टर्न कौंसिल ने सुझाव दिया है कि धर्मनगर से अग्ररतला तक रेलवे लाइन बिछाने का निर्माण कार्य आरम्भ किया जाना चाहिए; और

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

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

त्रिपुरा में दम्बोरु पन बिजली परियोजना के लिये पन बिजली सिंचाई योजना

112. श्री बीरेन दत्त : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिपुरा सरकार ने दम्बोरु पन बिजली परियोजना के लिये एक पन बिजली सिंचाई योजना बनाई है;

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

(ग) इस परियोजना के पूरा होने में कुल कितनी राशि खर्च आयेगी ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) जी हां।

(ख) इस परियोजना में 211 वर्गमील के वाहक्षेत्र के पानी, जो कि इसके द्वारा रोका जाएगा, को संचित करने के लिये 20 फुट ऊंचे दम्बरा पातों के ठीक प्रतिस्रोत स्थित एक स्थान पर गोमती नदी पर 100 फुट ऊंचे एक बांध के निर्माण का प्रावधान है। इस संचय बांध से 0.17 मिलियन एकड़ फुट पानी सक्रिय रूप से संचित होगा। जलाशय से नियमित पानी दम्बरा के इर्दगिर्द एक 7800 फुट लम्बी पावर-चैनल के जरिए 130 फुट के सकल शीर्ष पर चलने वाले 5000-5000 किलोवाट के दो उत्पादन यूनिटों के प्रतिष्ठापन के साथ विद्युत केन्द्र (इसी क्षमता के एक और यूनिट के प्रावधान सहित) तक ले जाया जायेगा। परियोजना को वास्तविक विद्युत शक्यता 60 प्रतिशत अनुपात पर 8600 किलोवाट अनुमानित की गई है।

(ग) परियोजना की अनुमानित लागत 633.31 लाख रुपये है।

स्थायी किये जाने से पूर्व रतलाम डिवीजन के ट्रेन बलकों (पश्चिम रेलवे) से विकल्प का मांगा जाना

113. डा० लक्ष्मी नाथ पांडेय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम रेलवे के रतलाम डिवीजन के सीनियर ट्रेन क्लर्कों से 1960-1967 की अवधि में पश्चिम रेलवे सिबबन्दी नियमावली के 'पदोन्नति के अवसरों' से सम्बन्धित पैरा 703, चार्ट तीन, पृष्ठ 39 के अनुबन्ध 'ए' के अनुसार उन्हें स्थायी किये जाने से पूर्व विकल्प नहीं मांगा गया था; और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और अब उनसे विकल्प कब मांगा जायेगा;

(ख) क्या रतलाम, उज्जैन और इन्दौर के स्टेशन मास्टर्स को सम्बोधित दिनांक 26-4-1972 के डी० एस० ओ० (ई०) — पश्चिम रेलवे रतलाम सर्कुलर संख्या ई०टी०/834/2 के पैरा 4 में लिखित, चीफ ऑपरेटिंग सुपरिन्टेण्डेंट, पश्चिम रेलवे, बम्बई के आदेश अभी तक लागू नहीं किये गये हैं और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) डी० एस० ओ० (ई०) रतलाम के दिनांक 26-4-1972 के पत्र संख्या ई० टी०/834/2 में उल्लिखित स्पष्ट आदेशों के बावजूद, सीनियर ट्रेन क्लर्कों के प्रथम अधिकार की उपेक्षा करते हुए, कनिष्ठ व्यक्तियों को गार्ड्स ब्रांच में जाने के अवसर दिये जाने के क्या कारण हैं; और

(घ) डिविजनल सुपरिन्टेण्डेंट, पश्चिम रेलवे, रतलाम पत्र संख्या ई०टी०/249/11 दिनांक 3-1-1967 द्वारा प्रकाशित स्थायीकरण सूची के अनुसार स्थायी किये गये सीनियर ट्रेन क्लर्कों से, उनको इन पदों पर स्थायी किये जाने से पूर्व उनकी सम्मति न लिये जाने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी): (क) गाड़ी क्लर्कों को अपने ही संवर्ग में या ग्रेड 'सी' के गार्ड के पद पर पदोन्नति के लिए विकल्प देना अपेक्षित है। वरिष्ठ गाड़ी क्लर्क के रूप में स्थायीकरण के पहले विकल्प नहीं मांगा जाता।

(ख) जो वरिष्ठ गाड़ी क्लर्क 150-240 रुपये के वेतनमान में स्थायी किये गये थे उन्हें ग्रेड 'सी' के गार्ड के रूप में पदोन्नत करने के लिये विचार किया जाना चाहिये, इस आशय के अभ्यावेदनों के आधार पर 26 अप्रैल, 1972 का परिपत्र जारी किया गया था ताकि वैसे कर्मचारियों की इच्छा का पता लग सके और समस्या की गम्भीरता का अन्दाजा लगाया जा सके।

(ग) सामान्य नियमों के अनुसार, 150-240 रुपये के वेतनमान में स्थायी वरिष्ठ गाड़ी क्लर्क गार्ड 'सी' के रूप में पदोन्नति के पात्र नहीं हैं। इसलिए, गार्ड के लिये विकल्प देने वाले गाड़ी क्लर्क ही ग्रेड 'सी' के गार्ड के रूप में पदोन्नति के पात्र हैं।

(घ) पदोन्नति की सामान्य सरणि में स्थायीकरण के लिए सम्मति लेना आवश्यक नहीं है।

Irrigation Facilities in Cultivable Land

114. Dr. Laxminarayan Pandeya :

Shri B. S. Chowhan :

Will the Minister of Irrigation and Power be pleased to state :

(a) the acreage of cultivable land which has been provided with the facility of irrigation in the Union territories and other States; and

(b) the acreage of remaining land which would be provided with the facility of irrigation during the next Five Year Plan and the estimated expenditure thereon ?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation and Power (Shri Balgovind Verma):

(a) & (b) The gross area sown in the year 1969-70 in the country was about 164 million ha., out of which about 37.2 million ha. were irrigated from major, medium and minor

schemes. The irrigated area is expected to rise 44 million ha. by the end of the Fourth Plan.

The proposals for the Fifth Plan have not been as yet finalised.

**मध्य प्रदेश में क्लोरीन और कास्टिक सोडा का कारखाना स्थापित करने हेतु
बांगड़ परिवार को लाइसेन्स देना**

115. श्री मोहम्मद इस्माइल : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मध्य प्रदेश में क्लोरीन और कास्टिक सोडा का कारखाना स्थापित करने हेतु बांगड़ परिवार को लाइसेन्स दिया है;

(ख) यदि हां, तो कारखाना स्थापित करने के लिये आवेदन पत्र कब प्राप्त हुआ था और लाइसेन्स कब दिया गया था;

(ग) क्लोरीन और कास्टिक सोडा कारखाने की स्थापना हेतु लाइसेन्स के लिये कितने आवेदन पत्र प्राप्त हुए थे; और

(घ) उनका सारांश क्या है ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) जी नहीं।

(ख) से (घ) प्रश्न नहीं उठता।

रेलवे विद्युतीकरण कर्मचारियों को बम्बई, दिल्ली और मद्रास की महानगर परिवहन परियोजनाओं में खपाना

116. श्री मोहम्मद इस्माइल : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई, दिल्ली और मद्रास में तीन महानगर परिवहन परियोजनाएं रेलवे विद्युतीकरण कर्मचारियों को उनके वर्तमान वेतनमान और ग्रेडों में ही स्वीकार कर रही है;

(ख) क्या रेलवे में कर्मचारियों को उनके वर्तमान वेतनमान और ग्रेड में ही एक परियोजना से दूसरी परियोजना में स्थानांतरण करने के लिए परम्परागत अनुमति दी जाती है ?

(ग) क्या प्राक्कलन समिति ने अपने 70वें प्रतिवेदन में यह सिफारिश की थी कि रेलवे विद्युतीकरण कर्मचारियों को महानगर परिवहन परियोजनाओं सहित अन्य परियोजनाओं में उनके वर्तमान वेतनमान और ग्रेड में ही खपाया जाना चाहिए; और

(घ) क्या कलकत्ता की महानगर परिवहन परियोजना रेलवे विद्युतीकरण कर्मचारियों को उनके वर्तमान वेतनमान और ग्रेड में ही स्वीकार नहीं कर रही है और यदि हां, तो उसके क्या विशिष्ट कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) इन परियोजनाओं में अराजपत्रित कर्मचारियों की मांगे अधिकतर स्मीपस्थ रेलों से पूरी की जाती हैं। भूतपूर्व रेलवे बिजलीकरण परियोजना के कर्मचारी, जिनकी पूर्व, दक्षिण पूर्व और पूर्वोत्तरसीमा रेलों तथा

चित्तरंजन रेल इंजन कारखाने में आमंत्रित करने के लिए छानबीन की गयी है, महानगर परिवहन परियोजना, कलकत्ता में तैनात किये जाने के पात्र हैं। जहाँ तक उनके वेतन और ग्रेड का प्रश्न है, उनकी स्थिति रेलवे बिजलीकरण परियोजना में उनके पूर्ववर्ती वेतन पर नहीं, बल्कि उस ग्रेड पर निर्भर करेगी जिसके लिए वे छानबीन के बाद उपयुक्त पाये गये हैं।

(ख) चालू लाइन रेलों पर स्वत्व रखने वाले कर्मचारियों को एक परियोजना से दूसरी परियोजना में स्थानांतरित किया जा सकता है। परियोजना में उनका वेतन और ग्रेड रेलों पर उनके स्थायी पद के अनुसार होगा।

(ग) प्राक्कलन समिति का सुझाव था कि रेल मंत्रालय को रेलों के अन्तर्गत अन्य परियोजनाओं में समकक्ष ग्रेडों या पदों में कर्मचारियों को आमेलित करने की व्यावहारिकता पर विचार करना चाहिए।

(घ) रेलवे बिजलीकरण परियोजना द्वारा स्थानीय रूप से भर्ती किये गये और वहाँ पदोन्नत किये गये कर्मचारियों के मामले में, जब वे अन्य स्थानों पर आमेलित कर लिये जायें, तो उनके वेतन और ग्रेड को संरक्षण प्रदान करना ठीक नहीं होगा क्योंकि इससे वर्तमान कर्मचारियों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। ऐसे कर्मचारियों को चालू लाइन रेलों में आमेलित करने के लिए उनकी छानबीन की जाती है और महानगर परिवहन परियोजना कलकत्ता में नियुक्त किये जाने पर उनका पद और उस वेतन ग्रेड पर निर्भर करेगा जिसके लिए उनकी छानबीन की जाती है। महानगर परिवहन परियोजना कलकत्ता, इस बात के लिए स्वतन्त्र है कि वह परियोजना में पहले से आमेलित अन्य चालू लाइन कर्मचारियों की स्थिति को ध्यान में रखते हुए ऐसे व्यक्तियों को उन ग्रेडों से ठीक ऊपर के ग्रेडों में रख लें जिनके लिए चालू लाइन रेलवे पर उनकी छानबीन की गयी है।

उर्वरक क्षेत्र सम्बन्धी नीति में परिवर्तन

117. श्री जी० वाई० कृष्णन : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने चालू योजना में उर्वरकों की कमी को पूरा करने और पांचवीं योजना की पर्याप्त रूप में बढ़ी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उर्वरक क्षेत्र सम्बन्धी नीति में परिवर्तन करने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हाँ, तो उसका ब्योरा क्या है ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) और (ख) पांचवीं आयोजना के दौरान कृषि की बढ़ती हुई मांगों के अनुरूप उर्वरक के उत्पादन में अधिक तेजी लाने की आवश्यकता के बारे में सरकार को भली भाँति जानकारी है। कार्य कर रहे संयंत्रों में अधिकतम उत्पादन और कार्यान्वयनाधीन कई परियोजनाओं के शीघ्र से कार्यारम्भ को सुनिश्चित करने के लिए कई उपाय पहले ही अपनाए गए हैं और अपनाए जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त, समेकित आधार पर उर्वरक उद्योग की विभिन्न समस्याओं का समाधान करने और उर्वरक क्षमता का शीघ्रता से निर्माण करने के बारे में रूपांकित पद्धतियों का सुझाव देने के सम्बन्ध में अन्य लोगों के साथ उद्योग के प्रतिनिधियों सहित एक कार्यदल की स्थापना की गई है।

एक नए विद्युत क्षेत्र की स्थापना

118. श्री जी० वाई० कृष्णन : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने एक नया विद्युत क्षेत्र बनाये जाने की सम्भावना के बारे में निर्णय कर लिया है; और

(ख) यदि हाँ, तो जोन में शामिल किये गये राज्यों के नाम क्या हैं ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) इस समय एक नया विद्युत क्षेत्र बनाने के किसी प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जा रहा है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

व्हील एक्सल, रोलर, बियरिंग और ट्रैक्टर गियरों के लिये केरल में उत्पादन एकक की स्थापना

119. श्री ए०के० गोपालन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को केरल राज्य सरकार से इस आशय का कोई अनुरोध प्राप्त हुआ है कि व्हील एक्सल, रोलर, बियरिंग और ट्रैक्टर गियरों का निर्माण करने वाले मुख्य तीन कारखानों में एक कारखाना केरल को आवंटित किया जाये; और

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार का विचार राज्य सरकार के अनुरोधानुसार एक मेजर व्हील एक्सल कारखाना केरल को आवंटित करने का है ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हाँ।

(ख) रेल मन्त्रालय केवल दो उत्पादन यूनिटें स्थापित करने की सोच रहा है एक पहियों और धुरों के निर्माण के लिए और दूसरा कर्षण गीयरों के लिए रोलर बियरिंग संयंत्र स्थापित करने का विचार छोड़ दिया गया है।

दोनों यूनिटों की परियोजना रिपोर्ट को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है, फिर भी, प्रारम्भिक अध्ययनों के आधार पर इस परियोजना को मैसूर राज्य में स्थापित करने का विनिश्चय किया गया है। जहाँ तक कर्षण गीयर संयंत्र का संबंध है, चूंकि इस यूनिट का अधिकांश उत्पादन वाराणसी में निर्मित डीजल रेल इंजनों की आवश्यकताएं पूरी करने के निमित्त होगा, इस लिए इस विशेष यूनिट को वाराणसी में पहले से ही स्थापित और कार्यरत डीजल रेल इंजन कारखाने के अंग रूप में स्थापित किया जायेगा।

तापीय बिजली घरों की स्थापना

120. श्री ए०के० गोपालन : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार देश में तापीय बिजली घर स्थापित करने का है;

(ख) यदि हाँ, तो कितने तथा किन-किन राज्यों में; और

(ग) इन बिजली घरों के लिए स्थलों के चयन की क्या कसौटी है ?

सिन्हाई और विद्युत मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) सरकार ने पाँचवी योजना में विद्युत के विकास के लिए प्रस्ताव तैयार किए हैं जिनमें देश के विभिन्न क्षेत्रों में कई बृहदताप विद्युत केन्द्रों में 11.8 मिलियन किलोवाट ताप क्षमता का प्रतिष्ठापन शामिल है। इसके अतिरिक्त कोयला क्षेत्रों के निकट स्थित 1 अथवा 2 बृहद् ताप केन्द्र छोटी योजना के आरम्भ में चालू करने का प्रस्ताव है इन केन्द्रों में से प्रत्येक की क्षमता 1-2 मिलियन किलोवाट होगी।

(ख) पाँचवीं पंचवर्षीय योजना के लिए अस्थायी प्रस्तावों के अनुसार केन्द्रों की संख्या और उन राज्यों के नाम, जिनमें इन्हें प्रतिष्ठापित करने का प्रस्ताव है, उपाबंध एक में दी गई है।

(ग) विद्युत केन्द्रों के स्थलों के चयन के लिए जिन बातों का विचार किया जाता है उनमें से कुछ निम्नलिखित हैं:—

(क) परिवहन की किस्म और उपयुक्त ग्रेडों के कोयले के बृहद् भंडारों से निकटता।

(ख) अभी तक जल की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पानी के स्रोत में निकटता और बालयर पीड मेक अप तथा अपनाई जाने वाली प्रशीतलनकरण।

(ग) वर्तमान तथा प्रस्तावित पारेषण लाइनों और विद्युत विनियय के संदर्भ में प्रणाली तार जाल।

(घ) राख के निपटान के लिए निम्नवर्ती बृहद् क्षेत्रों की उपलभ्यता।

(ङ) अच्छी मृद स्थितियों, बाढ़ों से मुक्ति आदि के साथ भू-विज्ञान के आधार पर स्थल का ठोस होना।

(च) जनसंख्या की गहनता तथा प्रदूषण समस्याओं जैसे वातावरण सम्बन्धी तत्व।

विवरण

केन्द्रों की संख्या तथा उन राज्यों के नाम दर्शाने वाला विवरण जिनमें ताप केन्द्र प्रतिष्ठापित करने का विचार है

क्र० संख्या	राज्य का नाम	केन्द्रों की संख्या	उत्पादन क्षमता (मैगावाट)
1.	आंध्र प्रदेश	2	820
1.	असम	3	70
3.	बिहार	6	1690
4.	गुजरात	3	920
5.	हरियाणा	2	330
6.	मध्य प्रदेश	4	1460
7.	महाराष्ट्र	4	1440
8.	उड़ीसा	1	220
9.	पंजाब	1	330
10.	राजस्थान	1	330
11.	तमिलनाडु	4	750
12.	उत्तरप्रदेश	4	1860
13.	पश्चिम बंगाल	5	1200
14.	दिल्ली	1	400
	कुल:	41	11,820 मैगावाट

केरल में विद्युत परियोजनाओं के बारे में जांच

121. श्री ए० के० गोपालन : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्रा यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में 'साइलेंट वॉली' तथा एडमालायर नामक दो प्रस्तावित विद्युत परियोजनाओं के बारे में जांच कार्य पूरा हो गया है;

(ख) यदि हाँ, तो उनकी अनुमानित लागत तथा क्षमता कितनी है; और

(ग) इन परियोजनाओं के कब तक चालू होने की संभावना है ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) जी, हाँ।

(ख) अपेक्षित सूचना नीचे दी जाती है :

स्कीम का नाम	अनुमानित लागत (करोड़ों रुपये में)	प्रतिष्ठापित क्षमता (मैगावाट)
सायलेंट घाटी	24.88	120
इदामलायर (केवल बिजली अंश)	15.96	90

(ग) इन दोनों परियोजनाओं को 1979-80 में चालू करना प्रत्याशित है।

कालीकट कालोनी में रेलवे क्वार्टरों का कब्जाधारियों को आवंटन

122. श्री ए० के० गोपालन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कालीकट कालोनी में कुछ क्वार्टर बहुत समय से खाली पड़े हैं; और यदि हाँ, तो कितने क्वार्टर खाली पड़े हैं तथा इसके क्या कारण हैं;

(ख) क्या कुछ ऐसे रेलवे कर्मचारियों ने हाल में उन क्वार्टरों पर कब्जा कर लिया है जिन्होंने उन क्वार्टरों के आवंटन के लिए अनुरोध किया था; और

(ग) यदि हाँ, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) रेलवे पुलिस कर्मचारियों के पास पुराने टाइप के जो 22 क्वार्टर थे वे उन्होंने दस महीने पहले खाली कर दिये हैं। खाली किये गये इन क्वार्टरों में से 19 पर चौथी श्रेणी के 19 कर्मचारियों ने अनधिकृत रूप से कब्जा कर लिया है।

(ग) उन कर्मचारियों से कहा गया है कि उन्होंने अनधिकृत रूप से जिन क्वार्टरों पर कब्जा कर रखा है उन्हें खाली कर दें।

कावेरी जल विवाद संबंधी तथ्य निरूपण समिति का प्रतिवेदन

123. श्री ए० के० गोपालन :

श्री के० मालन्ना :

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

(क) क्या कावेरी जल विवाद संबंधी तथ्य निरूपण समिति ने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत

कर दिया है;

(ख) यदि हां, तो उसके मुख्य निष्कर्ष क्या हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो यह समिति अपना प्रतिवेदन कब तक प्रस्तुत करेगी ?

सिचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) से (ग) कावेरी जल संबंधी तथ्यान्वेषी समिति कावेरी जल तथा इसके समुपयोजन आदि से संबंधित सभी आंकड़े इकट्ठे करने के लिए स्थापित की गई थी ताकि इन आंकड़ों का फायदा उठाते हुए तमिलनाडु, मैसूर और केरल के मुख्य मंत्रियों के बीच और विचार विमर्श किया जा सके ताकि तीनों राज्यों के लिए जल के सभी को मान्य आवंटन को तय किया जा सके ।

यह समिति अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर चुकी है जिसमें वर्तमान समुपयोजन, निर्माणाधीन परियोजनाओं से प्रस्तावित समुपयोजन और तीनों राज्यों द्वारा परिकल्पित भावी परियोजनाओं से परिकल्पित समुपयोजन किया गया है । तीनों मुख्य मंत्रियों के बीच और विचार-विमर्श निकट भविष्य में होने की सम्भावना है ।

एर्णाकुलम-त्रिवेन्द्रम लाइन (पश्चिम रेलवे) का विद्युतीकरण

124. श्री एम० के० कृष्णन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्होंने हाल में केरल के मुख्य मंत्री से पश्चिम रेलवे की एर्णाकुलम-त्रिवेन्द्रम लाइन का शीघ्र विद्युतीकरण करने के प्रश्न की जांच करने का वायदा किया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस प्रश्न पर कोई निर्णय कर लिया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो कब तक निर्णय किये जाने की सम्भावना है ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हां ।

(ख) यह पाया गया है कि इस खण्ड के विद्युतीकरण का वित्तीय दृष्टि से औचित्य नहीं है ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

गुरुवयूर (केरल) तक रेलवे लाइन

125. श्री एम० के० कृष्णन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार केरल के तीर्थ स्थल गुरुवयूर तक रेलवे लाइन की व्यवस्था करने का है;

(ख) यदि हां, तो क्या जांच कार्य आरम्भ कर दिया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो यह कार्य कब तक आरम्भ किया जायेगा ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी नहीं ।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता ।

रेलवे अस्पतालों में महिला सफाई कर्मचारियों को वर्दी की सप्लाई

126. श्री एम० के० कृष्णन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या रेलवे अस्पतालों में महिला सफाई कर्मचारियों को वर्दी नहीं दी जाती है

जबकि पुरुष सफाई कर्मचारियों को वर्दी दी जाती है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार महिला सफाई कर्मचारियों को भी वर्दी दिलाने के लिए तुरन्त कार्यवाही करने का है ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) महिला सफाई वालों को सभी क्षेत्रीय रेलों पर वर्दियों की सप्लाई की जा रही है। मित्राय ओलवक्कोड और मद्रास मंडलों के जहाँ दक्षिण रेलवे पोशाक विनियमों के अनुसार कर्मचारी वर्दी की सप्लाई के पात्र नहीं हैं।

(ग) इस विषय पर ध्यान दिया जा रहा है।

Broad Gauge Line from Ahmedabad to Delhi

127. Shri M.C. Daga : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the time by which the scheme to lay broad gauge line from Ahemdabad to Delhi via Marwar Junction would be completed ; and

(b) whether this work is proposed to be taken up as relief measure in the acute famine conditions prevailing in Rajasthan and if not, the reasons therefore ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) and (b) : A traffic survey for the conversion of the Delhi-Ahmedabad metre gauge section to broad gauge is in progress.

Further action on this project will be taken after the Survey Report is finalized.

New Railway Line in Rajasthan as Famine Relief Measure

128. Shri M.C. Daga : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether Government propose to lay any Railways line in Rajasthan in view of the prevailing famine condition there and its backwardness and if not, the reasons therefor; and

(b) whether there is any proposal to lay a Railway line between Phulad and Abu Road and if so by what time ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) No. However, Survey for conversion of the Delhi-Ahmedabad (portion of which falls in Rajasthan section) from MG to BG, is in progress and a decision will be taken after the survey is completed.

(b) No.

दामोदर घाटी निगम द्वारा पश्चिम बंगाल के हुगली जिले में सिंचाई के लिए पानी की सप्लाई

130. श्री इन्द्रजीत गुप्त : सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दामोदर घाटी निगम द्वारा किसानों को पानी सप्लाई करने में असफल रहने के कारण पश्चिम बंगाल के समस्त हुगली जिले में बोरो धान की खेती की आशा बहुत धूमिल हो गई है; और

(ख) यदि हाँ, तो क्या हुगली जिले के किमानों का सिंचाई के लिए पानी की सप्लाई सुनिश्चित करने के लिए कोई कार्यवाही की गई है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) (क) और (ख) :
बारो कृषि के लिए पानी सप्लाई करने के लिए दामोदर घाटी निगम को कोई बंदिश नहीं है। दामोदर घाटी निगम के परियोजना अभिकल्प में पश्चिम बंगाल में रबी की सिंचाई के लिए केवल 70,000 एकड़ फुट पानी के आवंटन की परिकल्पना की गई है। इसके प्रति उपलभ्यता तथा विभिन्न उपयोगों पर विचार करने के पश्चात् दामोदर घाटी निगम के जलाशयों से 2 लाख 60 हजार एकड़ फुट पानी वर्ष के दौरान पश्चिम बंगाल में रबी की सिंचाई करने के लिए दिया गया है। विभिन्न जिलों में जल का और वितरण राज्य सरकार द्वारा किया जाता है।

विदेशी तेल कम्पनियों के साथ सामान पूंजी लगाने पर निर्णय

131. श्री इन्द्रजीत गुप्त

श्री विश्वनाथ झुझनवाला

क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेशी तेल कम्पनियों द्वारा सामान रूप से पूंजी लगाने के लिए की गई पेशकश पर सरकार ने विचार कर लिया है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस संबन्ध में क्या निर्णय किया गया है ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) और (ख) मामला विचाराधीन है।

गर्म पानी के स्रोतों और चश्मों से बिजली का उत्पादन

132. श्री देवेन्द्र सिंह गरचा : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के विभिन्न भागों में स्थित प्राकृतिक रूप से सक्रिय गर्म पानी के स्रोतों और चश्मों से बड़े पैमाने पर बिजली का उत्पादन करने का सरकार का विचार है;

(ख) यदि हाँ, तो इस प्रकार कितनी बिजली का उत्पादन होने की सम्भावना है; और

(ग) क्या उक्त कार्य के लिए अपेक्षित तकनीकी जानकारी सरकार के पास है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) जी, हाँ। तकनीकी विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट तथा संयुक्त राष्ट्र विशेषज्ञों द्वारा किए गए सर्वेक्षणों के आधार पर विद्युत उत्पादन करने के लिए गर्म चश्मों के विकास के लिए आशाजनक क्षेत्रों का चयन कर लिया गया है और विस्तृत अनुसंधान कार्य शीघ्र ही शुरू करने का विचार है।

(ख) चूंकि परियोजना से संबंधित अनुसंधान कार्य अभी प्रारम्भिक अवस्था में है इसलिए इस समय यह कहना कठिन है कि भू-तापीय क्षेत्रों से कितनी बिजली उत्पन्न करना संभव होगा।

(ग) अन्वेषणात्मक कार्य के लिए संयुक्त राष्ट्र-सहायता मांगी गई है।

कृषि तथा उद्योगों के लिए बिजली की सप्लाई

133. श्री देवेन्द्र सिंह गरचा : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या लगभग सम्पूर्ण देश में बिजली को सीमित सप्लाई का कृषि और उद्योग दोनों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है;

(ख) यदि हां, तो अधिकतर तापीय बिजलीघरों की क्षमता का पूरा उपयोग न किया जाना मुख्य रूप से बिजली सप्लाई में बाधक है; और

(ग) कम से कम छोटे किसानों को नियमित रूप से बिजली देने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) यद्यपि विद्युत की कमी का सब मिलाकर, उद्योग पर कुप्रभाव पड़ा है, तो भी कृषि की मांग को पूरा किया गया है।

(ख) दक्षिणी तथा पूर्वी क्षेत्रों में कुछ केन्द्रों को छोड़ कर, देश में ताप विद्युत केन्द्रों का कार्य निष्पादन संतोषजनक रहा है।

(ग) कृषि उद्देश्यों के लिए बिजली सप्लाई को प्राथमिकता दी जा रही है और आम तौर पर इस क्षेत्र को बिजली की सप्लाई में कोई कटौती नहीं की गई है।

थीन बांध के कारण विस्थापित व्यक्तियों का पुनर्वास

134. श्री देवेन्द्र सिंह गरचा : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1960 को सिंध नदी जल संधि के अन्तर्गत भारत को आवंटित रावी नदी के जल का पूर्ण उपयोग करने हेतु थीन बांध का निर्माण कार्य तुरन्त आरम्भ करने के लिए कोई निर्णय किया गया है;

(ख) क्या इस क्षेत्र से विस्थापित किये जाने वाले व्यक्तियों का पुनर्वास करने संबंधी प्रश्न पर विचार किया गया है; और

(ग) यदि हां, तो इस पर कुल कितना धन व्यय होगा और बांध से कितनी बिजली तैयार की जायगी ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) हाल ही में हुई बैठक में संबंधित राज्यों ने यह स्वीकार किया था कि केन्द्रीय सरकार को थीन बांध परियोजना कार्यान्वयन के लिए हाथ में ले लेनी चाहिए।

(ख) जी, हां।

(ग) 1968 के प्राक्कलनों के अनुसार परियोजना की लागत 92 करोड़ रुपये है। विद्युत संयंत्र की प्रतिष्ठापित क्षमता 420 मैगावाट होगी।

**दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान को राष्ट्रीय कोयला विकास निगम तथा
भारत कोकिंग कोल लिमिटेड द्वारा कोयले की सप्लाई**

135. श्री देवेन्द्र सिंह गरचा : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान सरकार के ध्यान में यह बतलाया है कि उस संस्थान को कोयले की सप्लाई करने वाले प्राइवेट सप्लाई कर्ताओं की अपेक्षा सरकारी सप्लाई कर्ताओं को एक करोड़ रुपये अधिक दिये जाते हैं;

(ख) क्या राष्ट्रीय कोयला विकास निगम तथा भारत कोकिंग कोल लिमिटेड जैमी कोयला सप्लाई करने वाली एजेंसियों द्वारा सप्लाई किया गया कोयला घटिया ग्रेड तथा घटिया किस्म का था जबकि दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान द्वारा ऊंचे ग्रेड के कोयले के लिए भुगतान किया गया था; और

(ग) यदि हां, तो क्या यह सुनिश्चित करने के लिए उचित प्रबन्ध किये जा रहे हैं कि हाल में पुनः चालू की गई विद्युत उत्पादक यूनिट फिर से खराब न हो जाय जो कि घटिया ग्रेड के कोयले के प्रयोग के कारण बन्द हो गये थे ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्राइवेट कोयला सम्भरकों के या तो कोयले की सप्लाई बन्द करने के या स्थगित करने के परिणामस्वरूप दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान ने राष्ट्रीय कोयला विकास निगम और भारत कोकिंग कोल लिमिटेड से, आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए, कोयले का बन्दोबस्त किया। राष्ट्रीय कोयला विकास निगम और भारत कोकिंग कोल लिमिटेड से उपलब्ध कोयले के अलग-अलग ग्रेड (क्रमशः एच०एच० और ग्रेड-111ए०) होने के कारण कीमतों की सही तरीके से तुलना नहीं की जा सकती और इन संस्थानों द्वारा बताए गए मूल्य समायोजन भी अलग-अलग हैं। भारत कोकिंग कोल लिमिटेड से कोयले की सप्लाई के लिए शर्तों को अन्तिम रूप दे दिया गया है। और राष्ट्रीय कोयला विकास निगम के लिए अभी अन्तिम रूप दिया जाना है। इन शर्तों के अनुसार जब सप्लाई विशिष्टियों से कम दर्जे की होती है तो स्वीकृत जुर्माने लगाए जाते हैं। अतः दिल्ली विद्युत प्रदाय संस्थान उच्चतर ग्रेड के कोयले के लिए भुगतान नहीं करती।

राष्ट्रीय कोयला विकास निगम तथा भारत कोकिंग कोल लिमिटेड में कोयले की सप्लाई नियमित रूप से प्राप्त हो रही है। राष्ट्रीय कोयला विकास निगम तथा भारत कोकिंग कोल लिमिटेड से कोयले की सप्लाई के कारण कोई उत्पादन यूनिट बन्द नहीं हुआ है।

**बिना टिकट यात्रा और टिकटों की चोर-बाजारी समाप्त करने के लिए
उपाय**

136. श्री सतपाल कपूर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बिना टिकट यात्रा, रेलवे टिकटों की चोर-बाजारी रेलों से एक राज्य से दूसरे राज्य को होने वाली तस्करी

तथा रेलों पर होने वाले अन्य अपराध रोकने के लिए क्या ठोस उपाय किए गये हैं या करने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में उ.मंत्रि (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : बिना टिकट यात्रा, रेलवे टिकटों की चोर-बाजारी, रेलों के जरिये एक राज्य से दूसरे राज्य में चोरी-छिपे माल लूटा ले जाना और रेलों पर दूसरे अपराधों को समाप्त करने के लिए किये गये उपाय इस प्रकार हैं :—

1. बिना टिकट यात्रा :

ऐसी सामाजिक बुराइयों के विरुद्ध कारगर प्रचार करने के अलावा निम्नलिखित उपाय किये गये हैं :—

- (i) 10-6-1969 में बिना टिकट यात्रा के लिए दण्ड बढ़ा दिया गया है ।
- (ii) नियमित और अचानक छापा मार कर जांच करने के अलावा भेद्य खंडों पर बढ़ी संख्या में टिकट जांच कर्मचारी, रेलवे सुरक्षा दल और मजिस्ट्रेट सहित सरकारी रेलवे पुलिस लगाकर व्यापक जांच करायी जाती है । राज्य सरकारों के सहयोग से संयुक्त अभियान चलाये जाते हैं ।
- (iii) गलती करने वाले कर्मचारियों को दंड देने और अनुकरणीय सेवा करने वाले कर्मचारियों को पुरस्कार देने की प्रणाली अपनायी जाती है ताकि कर्मचारियों से कारगर योगदान मिल सके ।

2. रेल टिकटों की चोर-बाजारी :

- (i) शायिकायें हर एक यात्री के व्यक्तिगत नाम से बुक की जाती है और नामों में परिवर्तन अनुमत नहीं है ।
- (ii) आरक्षित स्थान पर अनाधिकृत अधिकार को रोकने, लाइन में लगे एक व्यक्ति को एक पार्टी के लिए 4 शायिकाओं और एक परिवार के लिए 6 शायिकाओं से अधिक शायिकाएँ नहीं दी जा सकती है ।
- (iii) खाली होने वाला स्थान प्रतीक्षा सूची में रखे गये यात्रियों को उनके ठीक अग्रता क्रम से आवंटित कर दिया जाता है ।
- (iv) विशिष्ट स्थानों पर नोटिस बोर्ड लगा कर इस बात की सूचना दी जाती है कि किस गाड़ी में आरक्षण के लिए कितना स्थान उपलब्ध है ।
- (v) आरक्षित स्थान में झांसापट्टी करने वाले व्यक्तियों पर चौकसी रखने और उन्हें पकड़ने के लिए टिकटघरों के पास विशेष दस्ते तैनात किये जाते हैं ।
- (vi) भीड़-भाड़ की व्यस्त अवधि में आरक्षण कार्यालयों और गाड़ियों की बार-बार जांच की जाती है ।
- (vii) जिन व्यक्तियों का नाम आरक्षण किया जाता है, उनसे प्रत्यक्ष बातचीत द्वारा जांच की जाती है ताकि उनकी सच्चाई का पता लगाया जा सके । आन्तरिक आरक्षणों पर यात्रा करने के अपराधी व्यक्तियों को पकड़ने के लिए गाड़ियों पर भी जांच की जाती है ।

- (viii) स्टेशनों पर नोटिस बोर्डों के माध्यम से जनता का सहयोग लिया जाता है और उन्हें चेतावनी दी जाती है कि अनाधिकृत स्रोतों से यात्रा और आरक्षण टिकट न खरीदें।
- (ix) जहाँ तक संभव होता है गाड़ियों में डिब्बों की संख्या बढ़ा दी जाती है और भीड़-भाड़ की व्यस्त अवधि में विशेष गाड़ियों की व्यवस्था की जाती है।
- (x) जहाँ कहीं कोई व्यक्ति कदाचार में शामिल पाया जाता है, उसके विरुद्ध पूरी जांच की जाती है और उचित कार्रवाई की जाती है, जिसमें मुकदमा चलाना भी शामिल है।
- (xi) टिकटों की बिक्री, आरक्षण आदि में कदाचार के समूचे प्रश्न पर विचार करने और निवारक उपाय सुझाने के लिए संसद सदस्यों की एक समिति नियुक्त की गई है।

3. रेलों के माध्यम से अन्तर्राज्यीय तस्करी :

बाकी के क्षेत्र की भाँति रेलों में भी कानून और व्यवस्था बनाये रखने का उत्तरदायित्व राज्य सरकारों का है। जब इस तरह की घटनायें रेलों के ध्यान में आती हैं तो वे उपयुक्त कार्रवाई के लिए उस ओर राज्य सरकारों का ध्यान दिलाती हैं।

4. रेलों में अपराध :

यात्रियों और उनकी सम्पत्ति की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए निम्नलिखित निरोधात्मक उपाय किये गये हैं :

- (i) जहाँ तक सम्भव होता है, महत्वपूर्ण सवारी गाड़ियों में सरकारी रेलवे पुलिस के बिना हथियार वाले हथियार बंद कर्मचारी तैनात किये जाते हैं।
- (ii) मार्गरक्षियों के काम की अचानक जांच। पर्यवेक्षण का काम और तेज कर दिया गया है।
- (iii) गाड़ियों के जो मार्ग रक्षी अपनी ड्यूटी में लापरवाह पाये जाते हैं, उन्हें कड़ा दण्ड दिया जाता है।
- (iv) गाड़ियों और रेल परिसरों में अपराध की बढ़ती हुई घटनाओं से चिंतित होकर रेल मंत्री जी ने उत्तर प्रदेश, बिहार और पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्रियों को पत्र लिखकर उनसे अनुरोध किया है कि विशेष रूप से बुरी तरह प्रभावित क्षेत्रों में महत्वपूर्ण सवारी गाड़ियों में सशस्त्र कर्मचारी तैनात किये जायें ताकि यात्रियों के लिए सुरक्षा की व्यवस्था हो सके। रेलवे बोर्ड ने गृह मन्त्रालय से भी अनुरोध किया है कि राज्य सरकारों को यह सुझाव दिया जाये कि जिन क्षेत्रों में स्थानीय रूप से ऐसे अपराध होते हैं, वहाँ राज्य की सशस्त्र पुलिस से कर्मचारी लेकर सरकारी रेलवे पुलिस के कर्मचारियों की संख्या बढ़ाने की व्यवहाकिता पर विचार करें।

जाली रसीदों के माध्यम से रेल द्वारा भेजे जा रहे माल का गठन

137. श्री सतपाल कपूर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत तीन वर्षों के दौरान रेलवे को जाली रसीदों के माध्यम से मार्ग में माल छुड़ा कर धोखा दिया गया है ?

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

(ग) इस सम्बन्ध में अब तक कितने धोखेबाजों को गिरफ्तार किया गया है और क्या ऐसी घटनाओं में रेलवे कर्मचारियों का भी शामिल होना पाया गया है और यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है और ऐसे रेलवे कर्मचारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हाँ ।

(ख) पिछले तीन वर्षों में रेलों पर इस तरह के 94 मामले हुए हैं ।

(ग) इस सम्बन्ध में 124 बाहरी व्यक्तियों और 27 रेल कर्मचारियों को गिरफ्तार किया गया है । 27 रेल कर्मचारियों में से 19 पर अदालतों में मुकदमा चल रहा है, 5 के विरुद्ध विभागीय कार्रवाई की जा रही है और 3 के विरुद्ध मामलों की पांच-पड़ताल की जा रही है । ऐसी घटनाओं की रोक-थाम के लिए निम्नलिखित उपाय किये जा रहे हैं :—

- (1) सदाशयता के सन्तोषजनक स्वरूप से सिद्ध हो जाने पर ही सुपुर्दगी दी जाती है ।
- (2) रेलवे रसीदों सहित जारी की जाने वाली नकदी मूल्य की सभी किताबों को उत्तरदायी अधिकारियों अथवा इस प्रयोजन के लिए नामित स्टेशन मास्टरों की निजी अभिरक्षा में रखा जाता है ताकि वे अनधिकृत व्यक्तियों के हाथ न पड़ जाये ।
- (3) सही सुपुर्दगी सुनिश्चित करने के लिए सुपुर्दगी लेने वाली पार्टियों की शिनाख्त की जाती है ।
- (4) इस षडयंत्र का उत्तरदायित्व निश्चित करने के लिए केन्द्रीय जाँच ब्यूरो का जाल-साजी निरोध दस्ता मामलों की पूरी तरह से छान-बीन कर रहा है ।
- (5) परेषण की सुपुर्दगी देने से पहले अग्रेषक स्टेशन से तार द्वारा सम्पर्क स्थापित किया जाता है और उसका सही विवरण सत्यापित हो जाने के बाद ही सुपुर्दगी दी जाती है ।

दिल्ली में और नई दिल्ली रेलवे स्टेशनों पर चोरी के मामले

138. श्री सतपाल कपूर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में और नई दिल्ली रेलवे स्टेशनों में स्थित पुलिस चौकियों में चोरी के ऐसे कितने मामलों की रिपोर्ट दी गई है जिसमें वर्ष 1972 के दौरान रेलगाड़ी के चलने से पूर्व उसके डिब्बों से यात्रियों के सामान चुराये गये हैं तथा क्या इस सम्बन्ध में अब तक कोई व्यक्ति गिरफ्तार हुआ है तथा उससे माल बरामद करके उसे सम्बन्धित यात्रियों को सौंप दिया गया है, और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है और यदि नहीं तो चोरों को गिरफ्तार न किये जा सकने के क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री महोम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख). 1972 में दिल्ली जंक्शन और नई दिल्ली रेलवे स्टेशनों पर क्रमशः 92 और 33 मामलों की रिपोर्ट पुलिस में दर्ज करायी गयी थी। 14 व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया और 3738 रुपये मूल्य की चुराई गयी सम्पत्ति बरामद की गयी। अदालतों में मामलों का अन्तिम रूप से निबटारा हो जाने के बाद, बरामद की गई सम्पत्ति उनके मालिकों को लौटा दी जायेगी।

वर्ष 1973 में पंजाब और देश के शेष भागों में ऊर्वरक कारखानों की स्थापना

139. श्री सतपाल कपूर : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1973 में देश में कितने उर्वरक कारखाने स्थापित करने का प्रस्ताव है;

(ख) क्या इनमें से कोई उर्वरक कारखाना पंजाब में स्थापित किया जायेगा।

(ग) यदि हां, तो उसकी मोटी मोटी बातें क्या हैं और क्या पंजाब सरकार ने इस संबंध में कोई प्रस्ताव भेजा है; और

(घ) यदि हां, तो इसके प्रति केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

पेट्रोलियम और रसायन मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) से (घ) इस समय 18 परियोजनाएं कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं। इसके अतिरिक्त, 1973 के दौरान बड़े आकार की चार परियोजनाओं के निर्माण कार्य के शुरू किये जाने की आशा है। इन में प्रतिदिन 900 मीटरी टन अमोनिया की क्षमता से और सम्भरण सामग्री के रूप में ईंधन तेल हैवी फ्रैक्शन के इस्तेमाल से नगल के संयंत्र का विस्तार किये जाने की योजना शामिल है। आई० डी० ए० द्वारा दिये गये 58 मिलियन डालरों के ऋण में से इस परियोजना के लिए धन की व्यवस्था की जायेगी। केन्द्रीय सरकार के सहयोग से पंजाब सरकार ने भी भठिंडा में एक परियोजना स्थापित करने की रुचि व्यक्त की है। इस मामले पर विचार किया जा रहा है।

बिजली उत्पादन के लिए पंजाब में अतिरिक्त डीजल सेटों की स्थापना

140. श्री सतपाल कपूर : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन महीनों में बिजली उत्पादन के लिए पंजाब में कितने अतिरिक्त डीजल सेटों की स्थापना की गई;

(ख) वर्ष 1973-74 में बिजली उत्पादन के लिये पंजाब में कितने अतिरिक्त डीजल सेट स्थापित किये जाने की संभावना है; और

(ग) इन सेटों से कितनी बिजली मिलने की आशा है और इन सेटों से पंजाब को अपनी बिजली की कमी को पूरा करने में किस सीमा तक सहायता मिलेगी ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) :

(क) गन तीन महीनों के दौरान पंजाब में कुल 8.58 मैगावाट के 9 डीजल उत्पादन सेट लगाए गये थे जो कि इससे पहले लगाए गये 21 सेटों (27.22 मैगावाट) से अतिरिक्त थे ।

(ख) कुल 16.72 मैगावाट के 7 डीजल सेट इस समय लगाए जा रहे हैं/चालू किए जा रहे हैं ।

(ग) इन सभी सेटों को स्थापित करने के पश्चात् उनसे उपलब्ध अतिरिक्त विद्युत 5252 मैगावाट होगी जो कि कृषि उद्देश्यों के लिए बिजली की कमी को पूरा करने में पंजाब की सहायता करेगी ।

केन्द्रीय जल तथा विद्युत आयोग द्वारा सिंचाई आयोग की सिफारिशों को लागू करना

141. श्री ई० वी० विखे पाटिल : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सूखाग्रस्त क्षेत्रों में सिंचाई कार्य को प्राथमिकता देने के लिए केन्द्रीय जल तथा विद्युत आयोग ने सिंचाई आयोग को सिफारिशों को लागू करने के लिए कोई अध्ययन किया और विस्तृत योजना बनाई है; और

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

सिंचाई और विद्युत मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) राज्य सरकारें सिंचाई परियोजनाओं से संबंधित अनुसंधान कार्य करती हैं और उन्हें बनाती हैं और इन्हें सिंचाई आयोग की सिफारिशों भेज दी गई हैं । पांचवीं योजना के दौरान कार्यान्वयन के लिए राज्य सरकारों द्वारा प्रस्तावित नई परियोजनाओं की जांच करते समय केन्द्रीय जल और विद्युत आयोग उन परियोजनाओं को प्राथमिकता देगा जिनसे सूखा-ग्रस्त क्षेत्र सेवित होंगे ।

रियायती शर्तों के अन्तर्गत पिछड़े क्षेत्रों के लिए ग्राम विद्युतीकरण निगम द्वारा राज्य विद्युत बोर्डों को वित्तीय सहायता

142. श्री ई० वी० विखे पाटिल : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछड़े क्षेत्रों में विद्युतीकरण के लिए ग्राम विद्युतीकरण निगम ने 1972-73 में प्रत्येक राज्य विद्युत बोर्ड को रियायती शर्तों पर कितनी राशि दी; और

(ख) वित्तीय वर्ष 1973-74 में प्रत्येक विद्युत बोर्ड निगम द्वारा कितनी राशि दी जायेगी ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) विवरण संलग्न है ।

(ख) ग्राम विद्युतीकरण निगम द्वारा राज्य ऋण बिजली बोर्डों द्वारा आयोजित स्कीमों की तकनीकी सम्भाव्यता और आर्थिक व्यवहार्यता के आधार पर स्वीकृत किये जाते हैं । धनराशियां विभिन्न राज्यों को आवंटन के लिए अथवा स्कीमों की विभिन्न श्रेणियों के लिए पृथग्रक्षित नहीं की जाती । बहरहाल, स्कीमों पर स्वीकृति के लिए विचार करते समय उन स्कीमों को प्राथमिकता

दी जाती है जो पिछड़े इलाकों से सम्बन्धित होती हैं।

विवरण

रियायती शर्तों पर पिछड़े इलाकों के लिए ग्राम विद्युतीकरण निगम द्वारा राज्य बिजली बोर्डों को वित्तीय सहायता देने के सम्बन्ध में विवरण

क्र० सं०	राज्य बिजली बोर्ड का नाम	1972-73 (1-4-72 से 31-1-73 तक) ग्राम विद्युतीकरण निगम द्वारा स्वीकृत ऋण सहायता	
		पिछड़े इलाकों/कम विकसित पहाड़ी इलाकों के लिए (लाख रुपयों में)	हरिजन बस्तियों के विद्युतीकरण के लिए (लाख रुपयों में)
1.	आंध्र प्रदेश	299.500	16.834
2.	असम	100.993	—
3.	बिहार	600.020	11.948
4.	गुजरात	62.220	—
5.	हरियाणा	—	13.635
6.	हिमाचल प्रदेश	242.015	—
7.	जम्मू व कश्मीर	148.284	—
8.	मध्य प्रदेश	152.480	11.131
9.	महाराष्ट्र	497.338	8.182
10.	मैसूर	107.220	—
11.	उड़ीसा	379.000	—
12.	पंजाब	74.465	10.255
13.	राजस्थान	241.084	—
14.	तमिल नाडु	—	10.025
15.	उत्तर प्रदेश	568.502	13.853
16.	पश्चिम बंगाल	388.475	—
17.	केरल	—	1.727
कुल योग		3862.596	97.590

नर्मदा, कृष्णा और गोदावरी नदियों पर सिंचाई परियोजनायें

143. श्री इं० बी० विखे पाटिल : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री नर्मदा कृष्णा और गोदावरी नदियों पर सिंचाई परियोजनाओं की स्थापना के बारे में 19 दिसम्बर, 1972 के अतारांकित प्रश्न संख्या 5037 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राज्य सरकारों द्वारा नर्मदा, कृष्णा और गोदावरी के क्षेत्रों में निर्माण की जा रही बड़ी और मध्यम दर्जे की परियोजनाओं तथा सम्बन्धित सरकारों द्वारा इन क्षेत्रों में बनाये जाने वाली अन्य परियोजनाओं के नाम क्या हैं;

(ख) क्या इन परियोजनाओं के निर्माण के सम्बन्ध में सम्बन्धित राज्यों के बीच कोई विवाद है; और

(ग) यदि हां, तो केन्द्रीय सरकार उनका समाधान किस प्रकार करेगी ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) नर्मदा, कृष्णा और गोदावरी बेसिनों में निर्माणाधीन बृहद और मध्यम परियोजनाओं के नामों की अद्यतन सूची संलग्न विवरण संख्या-1 में दी जाती है। [ग्रंथालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल० टी० 4783/73]

इन बेसिनों में राज्य सरकारों द्वारा प्रस्तावित नयी परियोजनाओं के नाम संलग्न विवरण-दो में दिए जाते हैं।

(ख) नई परियोजनाओं में प्रत्येक राज्य के लिए जल के आवंटन जैसे अन्तर्राज्यीय पहलू निहित हैं, जिन पर राज्यों में समझौता नहीं हुआ था तथा मामलों को न्यायनिर्णयन के लिए न्यायाधिकरणों को प्रस्तुत करना पड़ा।

(ग) आशा है कि कृष्णा जल विवाद न्यायाधिकरण का निर्णय एक वर्ष या इसके आस-पास की अवधि में प्राप्त हो जाएगा। नर्मदा बेसिन में परियोजनाओं के सम्बन्ध में विवाद निकट भविष्य में न्यायाधिकरण के बाहर ही राज्यों द्वारा हल किए जाने हैं।

गोदावरी के संबंध में यह कहना कठिन है कि न्यायाधिकरण का निर्णय कब तक मिल जाएगा क्योंकि अभी तक न्यायाधिकरण ने, जो कि इस समय कृष्णा विवाद सम्बन्धी कार्य कर रहा है, इस विवाद सम्बन्धी तर्कों को हाथ में नहीं लिया गया है।

विद्युत परियोजनाओं की बिजली उत्पादन क्षमता

144. श्री ई०वी० विखे पाटिल : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश की वर्तमान विद्युत परियोजनाओं की कुल बिजली उत्पादन क्षमता क्या है और इस समय वे कितना उत्पादन करती हैं;

(ख) क्या उत्पादन अधिकतम क्षमता से कम है; और

(ग) यदि हां, तो इस कमी के क्या कारण हैं ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) इस समय देश में कुल प्रतिष्ठापित उत्पादन क्षमता 17.5 मिलियन किलोवाट है और वार्षिक उत्पादन 65000 मिलियन यूनिट है।

(ख) जल विद्युत केन्द्रों से कम उत्पादन हुआ है। दक्षिणी और पूर्वी क्षेत्रों में कुछ केन्द्रों को छोड़कर तापीय केन्द्रों का कार्य सामान्यता अच्छा रहा है और प्रतिष्ठापित प्रति किलोवाट उत्पादन गत वर्ष की अपेक्षा अधिक हुआ है।

(ग) जल-विद्युत उत्पादन में कभी मानसून वर्षा जो कि दो-तिहाई से अधिक देश को प्रभावित करती है, के कम होने के परिणामस्वरूप जल-विद्युत जलाशयों में कम पानी के पड़ने के कारण हुई है।

दक्षिणी क्षेत्र में तापीय केन्द्रों से कमी का कारण पर्याप्त ईंधन की पूर्ति और शीतक जल की कमी रहा। पूर्वी क्षेत्र में, तापीय विद्युत उत्पादन में कमी मुख्यता घटिया किस्म के ईंधन की आपूर्ति और फालतू पुर्जों के प्राप्त करने में कठिनाई के कारण हुई है। ईंधन अवयवों के प्रतिष्ठापन की आवश्यकता के कारण पारमाणु विद्युत संयंत्रों से उत्पादन में कमी रही है।

कोटा (राजस्थान) में तापीय बिजली घर की स्थापना

144. श्री लाल जी भाई : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या योजना आयोग पाँचवीं पंचवर्षीय योजना में कोटा (राजस्थान) में 400 मेगावाट का तापीय बिजलीघर स्थापित करने को सहमत हो गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस संबंध में अब तक क्या प्रगति हुई है ?

सिंचाई और विद्युत मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : राजस्थान में कोटा में ताप विद्युत केन्द्र की स्थापना के लिए परियोजना रिपोर्ट अभी तक योजना आयोग को प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) विद्युत केन्द्र को स्थापित करने के लिए संभाव्यता रिपोर्ट इस समय तैयार की जा रही है और इसके अंतर्गत, 1973 के मध्य तक तकनीकी जाँच के लिए प्राप्त होने की संभावना है।

Inadequate accommodation for passengers intending to travel by First Class in Chetak Express

146. Shri Lalji Bhai : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether a large number of persons intending to travel by First Class in Chetak Express between Udaipur and Delhi have to remain on the Waiting List and they do not get any seat in the train: and

(b) if so, whether Government propose to increase the number of Ist Class coaches in this train ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) & (b) Some passengers intending to travel in first class by Chetak Express are left over on the Waiting List at Udaipur. It is proposed to replace one of the third class coaches by a composite first-cum-third class coach to meet the demand of first class passengers.

Non-payment of Arrears by Traders of Rajasthan for supply of Wagons

147. Shri Lalji Bhai : Will the Minister of Railways be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 3089 on the 18th April, 1972 regarding requirement of wagons for Udaipur and state the amount due to the Railways from the traders whom wagons were allotted in 1971 and the reasons for non-recovery of the arrears ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : The information is being collected from Western Railway and will be laid on the table of the Sabha.

Supply of Wagons for Udaipur

148. Shri Lalji Bhai : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether traders are not able to get wagons at Udaipur Station in Rajasthan and

as a result thereof traders in soap-stone and foodgrains face inconvenience and thousands of labourers are unemployed; and

(b) if so, the arrangements being made by Government in this regard ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) & (b) No. During the six month period from August 1972 to January 1973, 2825 wagons—2695 with soap stone and 130 with foodgrains were loaded, as against the loading of 2532 wagons during the corresponding period of last year. As on 31st January 1973, only 28 demands for soap stone registered on or after 24.1.73 and nil for foodgrains were awaiting clearance.

During the same period, 2418 indents were cancelled by traders indicating that the demands initially registered for loading soap-stone and foodgrains were not genuine.

Electrification of Railway stations in Rajasthan

149. Shbri Lalji Bhai : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the total number of Railway stations in Rajasthan and the number of the Railway station which have been electrified so far; and

(b) the time by which the remaining Railway stations are likely to be electrified ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) In all there are 529 Railway stations in Rajasthan, out of which 183 railway stations have been electrified so far.

(b) Out of the remaining 346 unelectrified railway stations, 8 railway stations have been programmed for electrification as electricity is available in proximity of railway premises.

It is not possible to anticipate the time by which the remaining railway stations will be electrified as it depends on the availability of electric supply from the Rajasthan Electricity Board.

Shortage of Coal in Delhi

150 Shri B. S. Chowhan : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether Government are aware that Delhi Administration has held the Railway Department responsible for the shortage of coal in the Union Territory of Delhi; and

(b) if so, the reaction of Government thereto and the action taken by Government in this regard ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railway (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) & (b) : Representations were made by the Delhi Administration for augmenting coal movement, particularly of soft coke, hard coke and slack coal during December 72 and January 73.

During December 1972, 1027 wagons of soft coke, 100 wagons of hard coke and 264 wagons of slack coal were despatched to Delhi. This was further improved in January 1973 to 1521 wagons of soft coke, 183 wagons of hard coke and 528 wagons of slack coal. On account of a large number of wagons having been locked up in the Southern region due to violent agitation in Andhra Pradesh area in December 72 and January 73, coupled with complete cessation of train services for nearly 7 days during the electrical engineers' strike in U.P. in January 1973, there was a set back in coal loading in Bengal/Bihar field. Within the overall availability of wagons, equitable distribution of coal was done to all the States, including Delhi area.

Consumption of Power in Madhya Pradesh for Industrial Purposes

151. **Shri B. S. Chowhan :** Will the Minister of Irrigation and Power be pleased to state :

(a) the units of power consumed by various States for Industrial purposes during the last three years, year-wise; and

(b) the units of power demanded by Madhya Pradesh and the extent to which their demand was fulfilled during the last three years as also the steps being taken to meet their demand in full ?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation & Power (Shri Halgovind Verma) :

(a) A statement giving the information asked for is attached.

(b) During the last 3 years the power to industries in Madhya Pradesh was supplied as under :

	<i>Million Units</i>
1969-70	1399.5
1970-71	1480.4
1971-72	1610.1

The demand of the State was met to the full.

Statement

Energy Consumption by various States for Industrial purposes during 1969-70 to 1971-72

State/Union Territories	1969-70	1970-71	(Million KWH) 1971-72 (Provisional)
1	2	3	4
1. Andhra Pradesh	1154	1287	1272
2. Assam	139	164	189
3. Bihar	1136	1193	1328
4. Gujarat	2159	2401	2587
5. Haryana	452	479	558
6. Himachal Pradesh	15	20	N.A.
7. Jammu & Kashmir	57	60	66
8. Kerala	1189	1259	1244
9. Madhya Pradesh	1419	1471	1589
10. Maharashtra	4919	5312	5682
11. Manipur*	—	—	—
12. Mysore	1737	2261	2679
13. Nagaland*	—	—	—
14. Orissa	1176	1410	1452
15. Punjab	1863	1376	1473
16. Rajasthan	481	616	710
17. Tamil Nadu	2813	2931	3177
18. Tripura*	—	—	—
19. Uttar Pradesh	3217	2473	2897
20. West Bengal	2835	2773	2864
21. D. V. C.	1445	1277	1355
<i>Union Territories</i>			
(a) Delhi	366	399	419
(b) Rest	108	140	144
Total	28379	29579	31686

* included in rest.

सरकारी उपक्रमों से विलम्ब शुल्क तथा स्थान शुल्क की वसूली

152. श्री नरेन्द्र कुमार सांघी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में रेलवे ने सरकारी उपक्रमों से कितना विलम्ब शुल्क तथा कितना स्थान शुल्क वसूल किया है तथा वर्षवार कुल देश के अनुशासन में इन की प्रतिशतता क्या है ?

(ख) क्या ये उपक्रम माल डिब्बों को देर तक रोकने के लिये उत्तरदायी हैं और यदि हां, तो क्या इन उपक्रमों पर नियन्त्रण रखने वाले मंत्रालयों से इस विषय में छानबीन की गई है और इसके क्या निष्कर्ष निकले हैं; और

(घ) क्या गत वर्ष विलम्ब शुल्क की दर में वृद्धि करने के परिणामस्वरूप स्थिति में कोई सराहनीय सुधार हुआ है ?

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) पिछले तीन वर्षों में सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों से वसूल की गयी विलम्ब शुल्क की राशि तथा कुल विलम्ब-शुल्क से उसका प्रतिशत नीचे बताया गया है :—

वर्ष	सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों से प्राप्त किया गया विलम्ब-शुल्क	वर्ष के दौरान प्राप्त किये गये कुल विलम्ब शुल्क से प्रतिशत
1969-70	169.50 लाख रु०	क्षेत्रीय रेलों से सूचना इक्ठ्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।
1970-71	220.46 लाख रु०	लगभग 39 प्रतिशत
1971-72	271.68 लाख रु०	लगभग 43 प्रतिशत

सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों से वसूल की गयी स्थान-शुल्क की राशि के सम्बन्ध में क्षेत्रीय रेलों से सूचना इक्ठ्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

(ख) इस्पात कारखानों में माल-डिब्बों का अवरोध उत्तरोत्तर बढ़ता जा रहा है। इस मामले को समय-समय पर इस्पात मंत्रालय के साथ उठाया गया। परिहार्य अवरोधों का अनुमान लगाने और इस प्रकार के अवरोध को कम करने के अभिप्राय से उचित कदम उठाने के लिए रेल अधिकारियों की एक समिति द्वारा इस्पात कारखानों के अधिकारियों के परामर्श से हाल ही में समय सम्बन्धी अध्ययन भी किया गया है।

(ग) 1-2-1972 से लागू विलम्ब-शुरू और स्थान-शुल्क की दरों में सामान्य वृद्धि का क्या प्रभाव पड़ा है, इसका अभी से अन्दाज लगाना कठिन है। अभी तक इस्पात कारखानों के लिए विलम्ब-शुल्क की दर में कोई वृद्धि नहीं हुई है, लेकिन इस सम्बन्ध में एक प्रस्ताव विचाराधीन है।

अकालग्रस्त लोगों को राजस्थान नहर पर रोजगार देने की योजना

153. श्री नरेन्द्र कुमार सांघी :

श्री विश्वनाथ झुनझुनवाला :

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

(क) क्या राजस्थान में व्याप्त सूखे की स्थिति को देखते हुए सरकार ने अकाल ग्रस्त

लोगों को स्थायी आय का साधन प्रदान करने के लिये राजस्थान नहर पर रोजगार देने की कोई योजना बनाई है;

(ख) यदि हां, तो योजना का व्योरा क्या है, उससे कितने लोगों को रोजगार मिलेगा और इस कार्य के लिए कन्द्र कितनी आर्थिक सहायता देगा; और

(ग) क्या 1968-69 के अकाल के समय भी सरकार ने स्थाई आय के साधन प्रदान करने के राज्य के लिये इसी प्रकार के उपाय किये थे और यदि हां, तो इन उपायों पर कितना रुपया खर्च हुआ और उक्त अवधि में जुटाए गए स्थायी आय के साधनों का व्योरा क्या है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा): (क) और (ख) परियोजना अधिकारियों के अनुसार लगभग 20,000 मजदूरों ने रोजगार स्वयं ढूँढा है तथा अन्य 5000 मजदूर सरकारी सहायता अभिकरण के जरिए आए हैं।

यदि राज्य सरकार के सहायता विभाग द्वारा राशन, पेल जल, सिंकिटों की पर्याप्त व्यवस्था जैसी कुछ आनुषंगिक सुविधाएं जुटा दी जायें, तो परियोजना पर लगभग 1 लाख और मजदूरों को रोजगार दिया जा सकता है।

राज्य सरकार के संबन्धित विभाग ने सहवर्ती सूखाग्रस्त जिलों में परियोजना पर रोजगार के अवसरों को पहले से ही घोषणा कर दी हुई है और वे अपेक्षित सुविधाएं जुटाने के लिए तैयार हैं।

अगर परियोजना के लिए धन की अतिरिक्त आवश्यकता पड़ती है तो इस पर योजना आयोग द्वारा विचार किया जायेगा।

(ग) 1968-69 वर्ष के दौरान परियोजना पर केवल 2000 अकाल-पीड़ित मजदूर 6 महीनों के लिए लगाए गये थे जबकि 1969-70 के वर्ष के दौरान लगभग 30,000 अकाल-पीड़ित मजदूरों को लगभग 9 महीने के लिए रोजगार दिया गया और 1.32 करोड़ रुपये व्यय किए गए।

न उठाये गये माल की नीलामी से पहले सम्बद्ध व्यक्तियों को नोटिस देना

154. श्री नगेन्द्र कुमार सांघी : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या न उठाये गए माल को नीलाम करने में पहले रेलवे द्वारा सम्बद्ध व्यक्तियों को नोटिस देना आवश्यक है; और

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान उसे कितने नोटिस दिये गए और ऐसे नोटिस प्राप्त करने पर कितने प्रेषण छुड़ाए गए ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हां, जब लावारिस माल के मालिक अथवा हकदार का नाम और पता सम्बन्धित रेल प्रशासन को ज्ञात होता है।

(ख) रेलों द्वारा ऐसे कोई आँकड़े नहीं रखे जाते।

स्वयं सेवा संगठनों द्वारा बिना टिकट यात्रा रोकने में सहायता

155. श्री नरेन्द्र कुमार सांघी :

श्री सी० जनार्दनन :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1971-72 की तुलना में वर्ष 1972-73 के प्रथम छः मास में बिना टिकट अथवा ऐसे टिकटों से जो ठीक नहीं थे यात्रा करने वाले यात्रियों में, वृद्धि हुई है, और यदि हाँ, तो क्या सरकार ने ऐसी वृद्धि के कारणों का विश्लेषण किया है;

(ख) बिना टिकट यात्रा को रोकने के लिए सरकार ने कितने स्वयं सेवक अभिकरणों और संगठनों को अनुमति दी है और उन्हें क्या सुविधाएं दी गई हैं;

(ग) क्या बिना टिकट यात्रा को रोकने सम्बन्धी स्वयंसेवी सहायता समिति के चेयरमैन को 11 जनवरी, 1973 को पश्चिमी रेलवे के नागदा स्टेशन पर अपनी दो लड़कियों को बिना टिकट यात्रा करने देने के लिए पकड़ा गया था तथा उन पर जुर्माना किया गया था; और

(घ) इस प्रकार की सुविधाओं के दुरुपयोग को रोकने के लिए क्या सतर्कता बरती जाती है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी) : (क) जी हाँ, बिना टिकट यात्रियों की पकड़ाई में वृद्धि का कारण है बिना टिकट यात्रा के विरुद्ध अभी हाल में चलाया गया तेज अभियान और हाल के मन्त्रीनों में की गई संयुक्त कार्रवाई में हरियाणा, गुजरात, पंजाब और राजस्थान की राज्य सरकारों को योगदान।

(ख) रेलों की टिकट जाँच कार्रवाइयों में जिन स्वयंसेवी एजेंसियों और संगठनों को सहयोग करने की अनुमति दी गयी वे हैं :—

- (i) भारत सेवक समाज जैसे प्रतिष्ठित सामाजिक स्वयंसेवी संगठन
- (ii) परिवहन उपभोगकर्ता एसोसिएशन;
- (iii) यात्री एसोसिएशन और
- (iv) बालचर, विद्यार्थी और गांवों के मुख्य व्यक्ति

समाज सेवा संगठनों और परिवहन उपभोगकर्ता एसोसिएशनों के स्वयंसेवकों को जेब खर्च के लिए प्रतिदिन 5 रुपया दैनिक भत्ता दिया जाता है। उन्हें उनके निवास स्थान के पास के स्टेशन और प्रस्तावित जाँच स्थल के निकट के स्टेशन के बीच के लिए तीसरे दर्जे का निःशुल्क पास भी दिया जाता है।

बालचरों, विद्यार्थियों और ग्राम के मुख्य व्यक्तियों को कोई पारिश्रमिक नहीं दिया जाता।

(ग) स्वयंसेवी सहायता समिति (जो अब खत्म हो चुकी है) के अध्यक्ष की दो लड़कियों को, जिनके लिए पहले आरक्षण दिया गया था, बिना टिकट तीसरे दर्जे में यात्रा करते पाया गया था और उनसे यात्रा के लिए रेलवे को देय रकम वसूल की गई थी। लेकिन, अध्यक्ष पहले

दर्जे में समुचित पाम पर यात्रा कर रहे थे जो उन्हें उस यात्रा के लिए दिया गया था।

(घ) आकस्मिक जांच बार बार की जाती है।

आंध्र आन्दोलन के दौरान रेलवे कर्मचारियों का निधन

156. श्री नरेन्द्र कुमार सांघी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मुहूर्ति नियम आन्दोलन के कारण आंध्र प्रदेश में रेलवे कर्मचारियों का निधन हुआ, और

(ख) यदि हां, तो ऐसे कर्मचारियों के आश्रितों को किस रूप से क्षतिपूर्ति दी गई है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हां। दक्षिणमध्य रेलवे के एक स्विचमैन की मृत्यु हो गई।

(ख) मृतव्य की विधवा को अनुगृह के रूप में 74,00 रुपये का भुगतान पहले ही किया जा चुका है। दक्षिण-मध्य रेलवे के विभिन्न संगठनों ने विधवा को 1150 रुपए का भुगतान किया है। मृतक की दूसरी लड़की की शिक्षा के लिए शैक्षणिक सहायता के रूप में कर्मचारी कल्याण निधि से प्रति महीने 100 रुपए की राशि मंजूर की गई है। इसके अलावा, मृतक की विधवा को गुंटूर में 70-85 रु० के वेतनमान में महिला पानी वाले के पद पर नियुक्त किया गया है और उसकी मासिक परिलब्धि 180 रु० होगी।

कर्मकार प्रतिकर अधिनियम के अन्तर्गत क्षतिपूर्ति के लिए 9000 रु० देने के बारे में भी कार्रवाई की जा रही है।

सरकारी तथा गैर-सरकारी खानों द्वारा सप्लाई किये गये कोयले का रेलवे द्वारा अधिक मूल्य देना

158. श्री राम भगत पास्वान : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने सरकारी तथा गैर-सरकारी खानों द्वारा सप्लाई किये गये कोयले के लिए अधिक मूल्य देना स्वीकार कर लिया है,

(ख) यदि हां, तो मूल्य वृद्धि के क्या कारण हैं, और

(ग) वर्ष 19 2-73 के दौरान कुल कितने कोयले की खपत हुई है ?

रेल मन्त्रालय में उप मन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हां।

(ख) कीमतें बढ़ाने की अनुमति इसलिए दी गई है ताकि कोयला खानें उत्पादन की लागत पूरी कर सकें।

(ग) 1972-73 के दौरान रेलों पर 145 लाख मीट्रिक टन कोयले की खपत का अनुमान है।

लोक सभा में बढ़ती हुई जनसंख्या का प्रतिनिधित्व

159. श्री के० मालन्ना :

श्री एम० वी० कृष्णप्पा :

कृपा विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1957 तथा 1962 की तुलना में वर्ष 1971 में लोकसभा के सदस्य के लिए औसतन कितने मतदाता थे; और

(ख) सरकार बढ़ती हुई जनसंख्या को किस प्रकार प्रतिनिधित्व देने का विचार रखती है।

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री नीति राज सिंह चौधरी) :

(क) एक संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में औसत निर्वाचकगण (जम्मू-कश्मीर और नागालैंड राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों निर्वाचकगण को छोड़कर) वर्ष 1957, 1962 और 1971 में क्रमशः 397, 590, 443, 720 और 542, 141 थे।

(ग) मामला सरकार के विचाराधीन है। तथापि, एक निर्वाचित सदस्य जनसंख्या में वृद्धि या कमी का विचार किए बिना अपने निर्वाचक क्षेत्र के व्यक्तियों का प्रतिनिधित्व करता है।

उत्तर प्रदेश में गांवों का विद्युतीकरण

160. श्री आर० के० सिन्हा : क्या सिचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में ऐसे कुल कितने गांव हैं जिनमें अभी बिजली लगाई जानी है और उत्तर प्रदेश में ऐसे गांवों की संख्या कितनी है;

(ख) वर्ष 1973-74 में उत्तर प्रदेश में कुल कितने गांवों में बिजली लगाई जाने की आशा है; और

(ग) उत्तर प्रदेश में सभी गांवों तथा हरिजन बस्तियों में बिजली लगाने के लिए क्या कार्यक्रम बनाया है ?

सिचाई और विद्युत मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री बाबू गोविन्द वर्मा) : (क) देश में 5,66, 878 ग्रामों में से 1, 31, 418 ग्राम 31-12-72 तक विद्युतीकृत कर दिये गए थे और शेष 435, 460 ग्रामों का विद्युतीकरण करना शेष है। उत्तर प्रदेश में 1, 12, 624 ग्रामों में से 25, 898 ग्राम दिसम्बर 1972 के अन्त तक विद्युतीकृत हो चुके थे और 86, 726 ग्रामों का विद्युतीकरण किया जाना शेष है।

(ख) उत्तर प्रदेश में 1973-74 में 3 000 अतिरिक्त ग्रामों का विद्युतीकरण करने का कार्यक्रम बनाया गया है; और

(ग) उत्तर प्रदेश में सभी ग्रामों और हरिजन बस्तियों का विद्युतीकरण पांचवी तथा परवर्ती योजनाओं में किए जाने वाले परिव्यय के प्रावधान पर निर्भर करता है।

ब्यास-सतलुज लिंक तथा पोंगडैम का लागत अनुमान

161. श्री आर० के० सिन्हा : क्या सिचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ब्यास परियोजना की दो यूनिटों—ब्यास सतलुज लिंक तथा पोंगडैम के लागत अनुमान में और वृद्धि हो गई है;

(ख) इसके क्या कारण हैं और वर्ष 1973-74 के लिए कितनी अतिरिक्त राशि नियत करने का विचार है; और

(ग) इन परियोजनाओं की शीघ्र पूर्ति सुनिश्चित करने के लिए क्या प्रयास किये जा रहे हैं जिससे लागत अनुमानों में प्रतिवर्ष वृद्धि न हो ?

सिचाई और विद्युत मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री बालगोविन्द वर्मा) : (क) जी, हाँ।

(ख) परियोजना की अनुमति लागत मुख्यतया निम्नलिखित कारणों से बढ़ी है :—

(1) हिमाचल प्रदेश में भू-स्वामियों को दिये जाने वाले भूमि के मुआवजे में बहुत अधिक वृद्धि।

(2) मजदूरी में तथा सामग्री और मशीनों की लागत में काफी वृद्धि।

1973-74 के वर्ष के लिये आवंटित कर्ने के लिये प्रस्तावित अतिरिक्त धन-राशि निम्नलिखित है :—

व्यास-सतलुज सम्पर्क परियोजना यूनिट-एक	9 करोड़ रुपये
पौंग बांध यूनिट-दो	11.5 करोड़ रुपये

(ग) परियोजना पर कार्य को यथाशीघ्र पूर्ण करने के लिये हर सम्भव कोशिश की जा रही है।

विदेशी तेल कम्पनियों द्वारा भारी मात्रा में धनराशि का स्वदेश भेजा जाना

162. श्री आर० के० सिन्हा : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात का पता है कि भारत की विदेशी तेल कम्पनियाँ हाल के वर्षों में अपनी सुरक्षित धनराशियों में से लाभांश के नाम पर भारी धन राशि निकाल कर स्वदेश भेज रही हैं;

(ख) क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में विदेशी तेल कम्पनियों से कोई बातचीत की है और यदि हाँ, तो उसका क्या निर्णय निकला; और

(ग) इन कम्पनियों द्वारा धनराशि को स्वदेश भेजने की बढ़ती हुई प्रवृत्ति को रोकने के लिये क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

पेट्रोलियम और रसायन मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) से (ग) हाल ही के वर्षों में विदेशी तेल कम्पनियाँ अपनी आरक्षित निधि, जो गत लाभों से बनाई गई थी, से अधिक मात्रा में लाभांश के रूप में पर्याप्त धनराशि निकालकर बाहर भेजती रही है। इस प्रवृत्ति को रोकने के विचार से, सरकार ने अप्रैल 1972 में निर्णय लिया था, जिसके अनुसार शतप्रतिशत विदेशी स्वामित्व की कम्पनियों द्वारा घोषित किये गये लाभांशों (आरक्षित निधि में से पूर्णतया अथवा कुछ अंशों) के बारे में बाहर धन भेजने सम्बन्धी सुविधाएं तब दी जायेंगी जब रिजर्व बैंक की निम्नलिखित बातों में तसल्ली हो जायेगी :—

(I) कि पिछले वर्षों की औसत पर अथवा चुकती पूंजी के 10% पर, इन दोनों में से जो अधिक हो, केवल लाभांश की मात्रा को बनाये रखने के लिये आरक्षित निधि निकाली जाती है;

(II) कि आरक्षित निधि में से निकाली गई राशि वर्ष के शुरू में कम्पनी की कुल चुकता पूंजी एवं निर्बाध आरक्षित निधि के 10% से अधिक नहीं है; और

(III) कि रकम निकाल लेने के बाद बची निर्बाध आरक्षित निधि का शेष चुकता पूंजी आरक्षित निधि (जैसा कि उपर्युक्त (II) में बताया गया है) के 15% से कम न हो।

दुर्गापुर उर्वरक के चालू होने में विलम्ब

163. श्री आर० के० सिन्हा : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दुर्गापुर उर्वरक संयंत्र चालू हो गया है;

(ख) यदि नहीं तो इसके चालू होने में विलम्ब के क्या कारण हैं;

(ग) क्या उपकरणों तथा सिविल कार्यों में दोष होने तथा मार्ग में उपकरणों के खो जाने के कारणों से इस संयंत्र के चालू होने में विलम्ब हुआ है; और

(घ) क्या इन दोनों तथा विलम्ब के लिये उत्तरदायी व्यक्तियों के विरुद्ध कोई कार्यवाही की गई है और यदि हाँ तो उसका ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो उसके कारण क्या हैं ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उपमंत्री (श्री दलबीरसिंह) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) आयातित कुल उपकरणों में यांत्रिक खराबी और परीक्षण परिचालनों के चालन के दौरान अन्य समस्याओं के परिणामस्वरूप, परियोजना के प्रारम्भ होने में देरी हुई है। वहन के दौरान मार्ग में कुछ पुर्जे भी गुम हो गए थे तथा उन्हें प्रतिस्थापित करना पड़ा था किन्तु सिविल कार्यों में किसी त्रुटि के कारण परिचालन में देरी नहीं हुई है।

(घ) इन कठिनाइयों पर काबू पाने तथा परियोजना को शीघ्र चालू करने के लिए उचित औपचारिक उपाय अपनाए जा रहे हैं। अन्य बातों के साथ साथ प्रदायकों के लिए त्रुटिपूर्ण मशीनरी एवं सम्बद्ध उपकरणों की त्रुटि को दूर करना अथवा उनका प्रतिस्थापन करना अनिवार्य है।

भारतीय संहिता खण्डों के अनुपूरक अंक जारी करना

165. श्री आर० पी० उलगनम्बी : क्या विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने निश्चित समयावधियों में भारतीय संहिता खण्डों के अनुपूरक अंक जारी करके उन्हें अद्यतन बनाने के लिए क्या कार्यवाही की है; और

(ख) क्या इस उद्देश्य से कोई समयाविधि निश्चित की गई है जिसमें कि उक्त संहिता के अनुपूरक अंक निकाले जायेंगे और लोगों के लिए उपलब्ध किये जायेंगे ?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीतिराज सिंह चौधरी) :

(क) और (ख) भारत संहिता-खण्डों के संशोधन पत्रों के नियमित अन्तरालों पर प्रकाशन की संभाव्यता के बारे में सरकारी प्रकाशनों के मुद्रण के लिए उत्तरदायी प्राधिकारियों के परामर्श से विचार किया जा रहा है। इस मामले में अभी तक कोई अंतिम निर्णय नहीं किया गया है।

तमिलनाडु में विद्युत संयंत्रों का निर्माण

166. श्री आर० पी० उलगनम्बी : क्या सिचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तमिलनाडु राज्य में इस समय केन्द्रीय सरकार की सहायता से कितने विद्युत यंत्र बन रहे हैं ; और

(ख) केन्द्रीय सरकार द्वारा प्रत्येक परियोजना के लिए कुल कितनी सहायता दी गई है ?

सिचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) केन्द्रीय सेक्टर में एक ही विद्युत परियोजना क्रमशः कल्पवृक्ष परमाणु विद्युत केन्द्र है जो कि इस समय तमिलनाडु राज्य में निर्माणाधीन है ।

(ख) इसकी कुल अनुमानित लागत 147.73 करोड़ रुपये है और सारा व्यय केन्द्रीय सरकार द्वारा किया जायेगा ।

राज्यों के विद्युत मंत्रियों की समिति का प्रतिवेदन

167. श्री आर० पी० उलगनम्बी : क्या सिचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या श्री थोरु एन० डी० तिवारी की अध्यक्षता में राज्यों के विद्युत मंत्रियों की समिति ने सरकार को अपना प्रतिवेदन दे दिया है ;

(ख) यदि हां, तो समिति के मुख्य निष्कर्ष तथा सिफारिशें क्या-क्या हैं ; और

(ग) क्या प्रतिवेदन की एक प्रति सभा पठल पर रखी जायेगी ?

सिचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) जी नहीं ।

(ख) और (ग) : प्रश्न ही नहीं उठता ।

Technical assistance sought by Iraq and Guinea from Indian Railways.

168. Shri M. S. Purty :

Shri Giridhar Gomango :

Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) Whether Iraq and Guinea have asked for technical assistance from the Indian Railways; and

(b) if so, the nature of assistance sought and whether any Indian team has visited these countries and if so, broad out-lines of its report ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) & (b) At the request of the Iraqi Government, the Indian Railways carried out a Preliminary Feasibility-cum cost Study for a new railway line in Iraq to connect Baghdad with Hsaibah on the Syrian border (about 404km. long standard gauge 14.35 mm). The cost of this study was borne partly by the Govt. of India from Indian Technical and Economic Cooperation (ITEC) Fund and the local expenses in Iraq were borne by

the Government of Iraq. The feasibility study indicated that the most preferred alignment will be about 404 Kms. Long and cost about 60 million Iraqi Dinnars including ancillary facilities.

Recently a further request has been received from the Iraq Government for the extension of the Feasibility Study for a railway line (120 Km. long) to connect Hsaibah with the phosphate mines at Akasha and also for an Economic Study of the composite project-Bagdad-Hsaibah-Akasha. It has been indicated to the Iraqi Government that the Indian railways will be willing to take up the study under the terms as for the preliminary feasibility study carried out earlier.

Another request has also been received whether Indian Railways could undertake the conversion of the existing metre gauge line from Bagdad to Arbil to Standard Gauge together with construction of ancillary lines in and around Bagdad with bridges and improvement of Bagdad East Station etc. on a barter deal against supply of Iraqi crude. The proposal is under consideration of the Government.

In Nov. 72, a Delegation from Guinea visited India and at their request, a Railway Engineer was deputed to that country to :

- (1) provide guidance for commissioning of wagons obtained by Guinea Railway from Czechoslovakia and currently laid up;
- (2) indicate the assistance that could be rendered by India in regard to rolling stock and other requirements of Guinea Railway;
- (3) Indicate the assistance that could be provided by India for the Trans-Guinean Railway.

He has returned on the 12th January and his report is awaited.

पूर्वोत्तर रेलवे में सीतामढ़ी से नारकटियागंज के लिए ब्रॉड गेज लाइन

169. श्री हरि किशोर सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे सीतामढ़ी-नारकटियागंज लाइन पर ब्रॉड गेज लाइन बिछाने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

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

रेल मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) समस्तीपुर-खसौल मीटर लाइन खंड को दो वैकल्पिक मार्गों—दरभंगा और सीतामढ़ी या मुजफ्फरपुर के रास्ते बड़ी लाइन में बदलने के लिए सर्वेक्षण रिपोर्टों की इस समय जांच की जा रही है। जांच पूरी हो जाने के बाद ही कोई विनिश्चय किया जायेगा। खसौल और नरकटियागंज के बीच के खण्ड के आमान परिवर्तन पर विचार नहीं किया जा रहा है।

बिहार में बागमती विद्युत परियोजना के निर्माण के लिए भूमि

170. श्री हरि किशोर सिंह : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में बागमती नदी परियोजना के निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहीत कर ली गई है; और

(ख) यदि हाँ, तो कुल कितने एकड़ भूमि अधिग्रहीत की गई है और उसके लिए कितनी राशि मुआवजे के रूप में दी गई है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) बिहार सरकार ने कहा है कि अभी तक 12.65 एकड़ भूमि अर्जित की गई है जिसके लिए 1,40,750 रुपये मुआवजे के रूप में दिए जा चुके हैं। इसके अतिरिक्त भू-अर्जन कार्यवाही को अन्तिम रूप देने से पहले लगभग 150 एकड़ भूमि सौहार्द्रपूर्ण तरीके से अर्जित की जा चुकी है।

बागमती परियोजना के निर्माण के लिए अपेक्षित शेष भूमि के अर्जन से सम्बन्धित कार्यवाही की जा रही है। बागमती परियोजना से सम्बन्धित भू-अर्जन मामलों को शीघ्र निपटाने के लिए बिहार सिंचाई विभाग के अधीन एक विशेष भू-अर्जन अधिकारी नियुक्त किया गया है।

मैसूर के लिये सूखा-राहत उपाय के रूप में रेल परियोजनाएं

171. श्री डी० बी० चन्द्रगोडा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रधान मंत्री ने महाराष्ट्र राज्य में सूखा-राहत की व्यवस्था करने के लिए राज्य के लिए तीन रेल लाइनों मंजूर की है; और

(ख) यदि हां, तो क्या मैसूर राज्य में सूखा-ग्रस्त क्षेत्रों के लिए राहत की व्यवस्था करने हेतु उसी आधार पर मैसूर के मामले पर भी विचार करने का सरकार का प्रस्ताव है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

वित्तीय साधनों के कारण विद्युत विकास कार्यक्रम में हानि

172. श्री डी० बी० चन्द्रगोडा : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पर्याप्त वित्तीय साधन उपलब्ध न होने के कारण विद्युत विकास कार्यक्रम पर कुप्रभाव पड़ा है;

(ख) ऐसे कार्यक्रमों के लिए कितनी राशि अपेक्षित है और कितनी राशि दी गई है; और

(ग) क्या सरकार आवंटन में वृद्धि करने की स्थिति में है; और यदि हाँ, तो किस सीमा तक ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) यदि पर्याप्त धन उपलब्ध हो जाता तो कुछ विद्युत परियोजनाओं की गति में तेजी लाई जा सकती थी।

(ख) और (ग) : कुछ परियोजनाओं के लिए 1972-73 और 1973-74 के दौरान 65.17 करोड़ रुपये की राशि के लिए अनुरोध किया गया था; जिसमें से 1972-73 के दौरान 16.15 करोड़ रुपये की राशि दी गई है। धन के उपलब्ध होने पर और धन का आवंटन किया जा सकता है।

मैसूर में अपर कृष्णा, मालप्रभा और घाटप्रभा परियोजनाओं को पूरा करने के लिए सहायता

173. श्री डी० बी० चन्द्रगोडा :

श्री सी० के० जाफर शरीफ :

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

(क) क्या मैसूर सरकार ने अपर कृष्णा मालप्रभा और घाटप्रभा परियोजनाओं को पूरा करने के लिए केन्द्रीय सरकार से वित्तीय सहायता मांगी है; और

(ख) यदि हां, तो परियोजना-वार अब तक कितनी राशि दी गई है और क्या राज्य सरकार ने राज्य में सूखे की स्थिति की दृष्टि से वित्तीय सहायता में वृद्धि करने का केन्द्रीय सरकार से अनुरोध किया है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) जी, हां ।

(ख) 1972-73 वर्ष के दौरान योजना आयोग द्वारा मालप्रभा तथा घाटप्रभा परियोजनाओं के लिए 2.72 करोड़ रुपये की अतिरिक्त केन्द्रीय सहायता आवंटित की गई है । उम्मीद है कि राज्य अपने नये मूल्यांकित संसाधनों से 1.28 करोड़ रुपये और जुटा लेगी जिससे चालू वर्ष में दोनों परियोजनाओं में से प्रत्येक के लिए 2 करोड़ रुपये का अतिरिक्त आवंटन उपलब्ध हो जाएगा ।

Construction of an Over-bridge on Purkatri-Haridwar Road

174. Shri Mulki Raj Saini : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether Government propose to construct an over-bridge on Purkatri-Haridwar Road in the east of Laksar Railway station; and

(b) if so, the time by which the said bridge would be constructed ?

The Dy. Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi) : (a) No.

(b) Does not arise.

Construction of an Over-bridge at Landhaura Railway Station (Saharanpur)

175. Shri Mulki Raj Saini : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether Government propose to construct an over-bridge for the passengers to cross the Railway line at Landhaura Railway Station in District Saharanpur;

(b) if so, when it is likely to be constructed; and

(c) if not, whether the matter is proposed to be taken up shortly ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Mohd Shafi Qureshi) :

(a) No.

(b) and (c) Do not arise.

Republic Day Celebrations at Railway Stations from Saharanpur to Delhi

176. Shri Mulki Raj Saini : Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) the amount provided for each Railway Station on Northern Railway from Saharanpur to Delhi for celebrating the Republic Day on the 26th January, 1973 and the items on which the same was spent at different Railway stations;

(b) the steps taken by Government to check over-expenditure or under-expenditure;

(c) whether Government proposed to obtain report in this regard from each station; and

(d) whether these reports will be Placed on the Table of the House ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railway (Shri Mohd. Shafi Qureshi) :
(a) to (b) The information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

**हल्दिया तेल शोधक कारखाने का विस्तार और वहां पर पेट्रो रसायन
उद्योग समूह की स्थापना**

177. डा रानेन सेन : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने प्रस्तावित हल्दिया तेल शोधक कारखाने की क्षमता को आरम्भ में ही बढ़ाकर 70 लाख टन करने की योजना बनाने और हल्दिया में एक पेट्रो रसायन उद्योग समूह स्थापित करने के लिये केन्द्रीय सरकार से अनुरोध किया है; और

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

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उप मंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) जी, हां।

(ख) मामला विचाराधीन है।

**दामोदर घाटी निगम द्वारा विद्युत उत्पादन
क्षमता का उपयोग**

178. डा० रानेन सेन : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दामोदर घाटी निगम, अपने विद्युत संयंत्रों द्वारा उत्पादित क्षमता के आधे भाग का भी उपयोग नहीं कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या दामोदर घाटी निगम, द्वारा इस प्रकार बिजली का कम उत्पादन किये जाने के कारण, पश्चिम बंगाल में और बिहार के धनबाद क्षेत्र में विद्युत की कमी है; और

(घ) यदि हां, तो सरकार ने इस उद्देश्य से क्या उपाय किए हैं कि दामोदर घाटी निगम विद्युत का उत्पादन बढ़ाये ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) दामोदर घाटी निगम प्रणाली की डीरेक्टिड प्रतिष्ठापित क्षमता 1001 मै० वा० है जिसमें 897 मै० वा० तापीय तथा 194 मै० वा० जल विद्युत है। इस प्रणाली की क्षमता 645 मै० वा० है जिसके प्रति वर्तमान जनन 560 मै० वा० है।

(ख) घटिया किस्म तथा मध्यम दर्जे के कोयले की सप्लाई और निर्माताओं से मूल पुर्जों की अनुलभ्यता के कारण, ताप विद्युत जनन पूरी क्षमता तक नहीं किया जा रहा है। पिछले वर्ष कमजोर मानसून के कारण जल विद्युत केन्द्रों से लगभग कोई सहायता न मिल सकी। 75 मै० वा० की दो यूनिटें, एक बोकारो में तथा दुर्गापुर विद्युत केन्द्र में, मरम्मत के लिए हटा ली गई हैं।

(ग) 560 मै० वा० के प्रति 650 'पीक' मांग के कारण, दामोदर घाटी निगम को 1 जनवरी, 1972 से पश्चिमी बंगाल तथा बिहार में सभी उपभोक्ताओं पर एक समान 20 प्रतिशत प्रतिबन्ध लगाना पड़ा।

घ यह सुनिश्चित करने के लिए कि विद्युत ग्रहों को सही किस्म का ईंधन उपलब्ध हो सके, कोयले पर एक स्थायी समिति का गठन कर दिया है। यह समिति प्रचालन में प्रत्येक बालर के लिए सर्वाधिक उपयोगी कोयले का चयन करेगी तथा संबंधित विद्युत गृहों को उसे सप्लाई करने की व्यवस्था करने के लिए उपाय करेगी। भारत सरकार ने दुर्गापुर तथा बोकारो विद्युत केन्द्र में 75 मै० वा० की यूनिटों को जिनमें कुछ खराबियां हो गई थी, मरम्मत के लिए पुर्जों तथा विशेषज्ञों की व्यवस्था कर दी है।

चन्द्रपुरा विद्युत केन्द्र में 120-120 मैगावाट की दो यूनिटें प्रतिष्ठापित की जा रही है; एक 1974 के आरम्भ में तथा दूसरी उसके एक वर्ष के बाद चालू होनी अनुसूचित है।

उत्तर प्रदेश में इंजीनियरों द्वारा हड़ताल

179. श्री सी० जनार्दनन : क्या सिचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश सरकार ने उत्तर प्रदेश में जनवरी, 1973 में हुई इंजीनियरों की हड़ताल के दौरान सहायता मांगी थी;

(ख) यदि हाँ, तो उसने किस प्रकार की सहायता मांगी थी; और

(ग) उसे किस प्रकार की सहायता दी गई?

सिचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) उत्तर प्रदेश सरकार ने इंजीनियरी अधिकारियों तथा दक्ष तकनिशयनों को कार्य पर लगाने के लिए प्रतिरक्षा प्राधिकारियों से सहायता मांगी थी। उन्होंने केन्द्र से भी इंजीनियरों की सेवाएं मांगी थीं।

(ग) प्रतिरक्षा प्राधिकारियों ने उत्तर प्रदेश राज्य बिजली बोर्ड को इंजीनियरी अधिकारियों तथा दक्ष तकनिशयनों को कार्य पर लगाकर सहायता की थी, जिन्हें हड़ताल की अवधि के दौरान विद्युत प्रतिष्ठानों के प्रचालन के लिए राज्य के विभिन्न बिजली केन्द्रों पर तैनात किया गया था।

रेलगाड़ियों में डकैतियों की घटनाओं में वृद्धि

180. श्री मुख्तियार सिंह मालिक :

श्री बीरेन्द्र सिंह राव :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलगाड़ियों में डकैतियों की घटनाएँ बढ़ गयी हैं;

(ख) यदि हाँ, तो गत तीन वर्षों में वर्षवार और जोनवार कितनी-कितनी डकैतियाँ हुईं ;

(ग) उनमें जन-धन की कितनी हानि हुई है; और

(घ) डकैती की घटनाओं को रोकने के लिए क्या कार्यवाही की गई है?

रेल मंत्रालय में उपमन्त्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) : (क) 1972 में थोड़ी कमी हुई है।

(ख)	रेलवे	डकैतियों की संख्या		
		1970	1971	1972
	मध्य	6	6	3
	पूर्व	7	19	19
	उत्तर	6	10	7
	पूर्वोत्तर	25	21	16
	पूर्वोत्तर सीमा	3	6	11
	दक्षिण	—	—	1
	दक्षिण-पूर्व	6	11	7
	दक्षिण-मध्य	—	—	—
	पश्चिम	2	3	7
जोड़		55	76	71

(ग)	रेलवे	हानि					
		जीवन की			सम्पत्ति की		
		1970	1971	1972	1970	1971	1972
	मध्य	—	—	—	4797	9134	954
	पूर्व	—	1	1	13981	42513	117781
	उत्तर	—	1	1	11157	17672	28278
	पूर्वोत्तर	—	—	—	36674	48689	53389
	पूर्वोत्तर सीमा	—	—	3	2000	31054	108166
	दक्षिण	—	—	—	—	—	2000
	दक्षिण-पूर्व	—	—	—	19620	631262	97860
	दक्षिण-मध्य	—	—	—	—	—	—
	पश्चिम	—	—	2	319	1972	133211

(घ) रेलों पर ऐसी घटनाएं न होने पाये इसकी रोकथाम के लिए निम्नलिखित निवारक उपाय किये जा रहे हैं:—

- (1) जहां तक सम्भव होता है महत्वपूर्ण सवारी गाड़ियों में सरकारी रेलवे पुलिस के बिना हथियार वाले/हथियार बन्द कर्मचारी तैनात किये जाते हैं।
- (2) मार्गरक्षियों के काम की अचानक जांच के पर्यवेक्षण का काम और तेज कर दिया गया है।
- (3) गाड़ी के जो मार्गरक्षी अपनी ड्यूटी में लापरवाह पाए जाते हैं उन्हें कड़ा दण्ड दिया जाता है।
- (4) गाड़ियों और रेल परिसरों में अपराधों की बढ़ती हुई घटनाओं से चिंतित होकर रेल मंत्री ने उत्तर प्रदेश, बिहार और पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्रियों को लिखा है कि वे मुख्य-मुख्य सवारी गाड़ियों पर, विशेषतः बुरी तरह प्रभावित क्षेत्रों में,

सशस्त्र पहरेदारों की व्यवस्था करें जिससे यात्रियों की अधिक सुरक्षा की व्यवस्था हो सके। रेलवे बोर्ड ने गृह मंत्रालय से भी अनुरोध किया है कि राज्य सरकारों को वह सुझाव दिया जाए कि जिन क्षेत्रों में स्थानीय रूप से ऐसे अपराध होते हैं वहाँ राज्य सशस्त्र रिजर्व पुलिस से और अधिक संख्या में सिपाहियों की व्यवस्था करके सरकारी रेलवे पुलिस को मजबूत बनाने की व्यावहारिकता पर विचार करें।

हरियाणा में गोहाना-पानीपत रेलवे लाइन का पुनः चालू किया जाना

181. श्री मुख्तियार सिंह मलिक :

श्री वीरेन्द्र सिंह राव :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हरियाणा राज्य में गोहाना-पानीपत रेल लाइन पुनः चालू करने के प्रश्न पर पुनः विचार किया है; और

(ख) यदि हां, तो यह लाइन कब तक चालू की जायेगी ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) इस लाइन को वित्तीय दृष्टि से सक्षम बनाने के लिए सड़क यातायात को नियंत्रित करने के लिए हरियाणा राज्य सरकार से अभी हाल में प्रस्ताव मिला है जिसके आधार पर उत्तर रेल प्रशासन ने गोहाना-पानीपत लाइन को पुनः चालू करने के लिए हाल ही में प्रारम्भिक मूल्यांकन रिपोर्ट भेजी है। रिपोर्ट की अब जांच की जा रही है।

पेट्रोलियम शोधन क्षमता

182. श्री मुख्तियार सिंह मलिक :

श्री वीरेन्द्र सिंह राव :

क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में इस समय सरकारी तथा गैर सरकारी तेल शोधक कारखानों में पेट्रोलियम शोधन की कुल क्षमता कितनी है;

(ख) हल्दिया तेल शोधक कारखाना कब तक बन जायेगा और कोचीन तेल शोधक कारखाने का विस्तार कब तब हो जायेगा; और

(ग) चौथी पंचवर्षीय योजना के लक्ष्य में कितनी कमी रह जायेगी और इस लक्ष्य को पूरा करने के लिए क्या सुझाव दिये गये हैं ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उप मंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) पांच सरकारी क्षेत्रीय शोधनशालाओं की रूपांकित शोधन क्षमता 11.6 मिलियन मीटरी टन है और चार प्राइवेट शोधनशालाओं की लाइसेंसकृत क्षमता 5.07 मिलियन मीटरी टन है। वर्ष 1972 के दौरान सरकारी क्षेत्रीय शोधनशालाओं और गैर सरकारी क्षेत्रीय शोधनशालाओं ने क्रमशः 11.84 मिलियन मीटरी टन और 7.83 मिलियन मीटरी टन अशोधित तेल साफ किया।

(ख) (i) हृत्दिया शोधनशाला के ईंधन खण्ड और लूब खण्ड के क्रमशः 1973 के अन्त तक और मार्च 1974 तक पूरा होने की आशा है।

(ii) कोचीन शोधनशाला के विस्तार कार्य के अप्रैल 1973 के अन्त तक पूरा होने की आशा है।

(ग) चौथी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक कुल शोधन क्षमता 25.55 मिलियन मीटर टन थी। चौथी योजना के अन्त तक 1.55 मिलियन मीटर टन की लक्ष्य में कमी रह जाने की आशा है। यह कमी तभी पूरी हो जायेगी जब बरौनी शोधनशाला का संशोधन कार्य और बोगईगांव शोधनशाला का निर्माण कार्य क्रमशः 1974 और 1975 तक पूरा हो जायेगा।

बड़ी और मझली सिंचाई परियोजनाओं के अन्तर्गत भूमि

183. श्री एम० कतामुतु : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बड़ी और मझली सिंचाई परियोजनाओं के अन्तर्गत कितने एकड़ भूमि आती है; और

(ख) सिंचाई की प्रति एकड़ लागत क्या है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) और (ख) मार्च, 1972 तक, देश में वृहद् तथा मध्यम सिंचाई परियोजनाओं से सिंचाई लगभग 19.5 मिलियन हैक्टेयर थी।

इस समय, वृहद् तथा मध्यम सिंचाई परियोजनाओं से सिंचाई प्रदान करने की पूंजीगत लागत लगभग 1900 से 2500 रुपये प्रति हैक्टेयर है।

मतदान की आयु कम करने की मांग

184. श्री एम० कतामुतु : क्या विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निर्वाचन आयोग ने मतदान की आयु को कम करके 18 वर्ष कर देने की मांग पर विचार किया है; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में आयोग के विचार क्या हैं ?

विधि न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीतिराज सिंह चौधरी) :

(क) और (ख) निर्वाचन आयोग ने इस मामले को सरकार द्वारा निर्णय लिए जाने के लिए छोड़ दिया है।

कर्मचारियों की शिकायतों के बारे में गैर-मान्यता प्राप्त संघों द्वारा सरकार को अभ्यावेदन

185. श्री बी० एन० रेड्डी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्मचारियों की शिकायतों के बारे में रेलवे के गैर-मान्यता प्राप्त संघ प्राधिकारियों को अभ्यावेदन दे सकते हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में किस नीति का अनुसरण किया जा रहा है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) गैर-मान्यता प्राप्त यूनियनों द्वारा दिये गए अभ्यावेदनों पर समुचित विचार किया जाता है, लेकिन वर्तमान नीति के अनुसार, न तो उन्हें दस्ती तौर पर स्वीकार किया जाता है, और न उनका उत्तर दिया जाता है।

दक्षिण रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे की कार्मिकशाखा के कर्म- चारियों की संख्या

186. श्री बी० एन० रेड्डी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण मध्य रेलवे क्षेत्र के बनाये जाने के बाद से, दक्षिण रेलवे और दक्षिण मध्य रेलवे में कार्मिक शाखा के कर्मचारियों के विद्यमान विभिन्न मापदण्ड सन्तुष्ट प्रायः हो गये हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इस कारण कार्य भार में अत्यधिक वृद्धि होने के बावजूद भी कार्मिक शाखा में कर्मचारियों की संख्या उतनी ही रही है; और

(घ) क्या इस स्थिति से निपटने के लिए कोई कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) वर्तमान मापदंडों में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है।

(ख) और (ग) : हो सकता है कि कुछ क्षेत्रों में कार्यभार में कुछ वृद्धि हुई हो, लेकिन कार्य विधि और पद्धति का यंत्राकरण और सरलीकरण हो जाने पर काम में कमी भी हुई है।

(घ) जब भी किसी मंडल पर कार्यभार की दृष्टि से वृद्धि करना आवश्यक हो जाता है तो रेल प्रशासन और रेलवे बोर्ड मामले पर विचार करके अतिरिक्त कर्मचारियों के लिए स्वीकृति जारी करते हैं।

दक्षिण मध्य रेलवे में कार्मिक संवर्ग का बनाया जाना

187. श्री बी० एन० रेड्डी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे में कार्मिक शाखा अधिकारियों के लिए कोई विशेष संवर्ग है;

(ख) क्या अन्य शाखाओं में फालतू हो गये अधिकारियों को कार्मिक शाखा में नियुक्त किया गया है जिसके लिए कल्याण और श्रम समस्याओं का विशेष ज्ञान होना आवश्यक है;

(ग) क्या दक्षिण मध्य रेलवे के विजयवाड़ा डिवीजन में इन तरह की नियुक्तियां हुई हैं; और

(घ) क्या रेल मंत्री ने एक कार्मिक संवर्ग बनाने का कोई आश्वासन दिया था और यदि हां, तो क्या इसे कार्य रूप दिया गया है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) से (घ) इस समय रेलों पर कार्मिक विभाग के लिए कोई अलग सेवा नहीं है। दक्षिण मध्य रेलवे सहित रेलों के कार्मिक विभाग में, श्रेणी-1 के पद अन्य स्थापित सेवाओं के अधिकारियों से भरे जा रहे हैं। दक्षिण मध्य

रेलवे सहित, रेलों के कार्मिक विभाग में श्रेणी-2 के पद, श्रेणी-3 के वरिष्ठ कर्मचारियों में से प्रवरण के आधार पर भरे जा रहे हैं।

20-3-72 को लोक सभा में 1972-73 के रेलवे बजट पर बहस का उत्तर देते हुए रेल मंत्री ने एक माननीय सदस्य का इस आशय का एक सुझाव स्वीकार किया था कि रेलों पर कार्मिक विभाग के लिए एक अलग सेवा के सृजन पर विचार करने की आवश्यकता है। सेवा के गठन के लिए आवश्यक कदम उठाये जा चुके हैं।

Demand made by leaders of various parties of Bihar Legislative Assembly regarding setting up of a Power Project at Katihar in Bihar

188. Shri Ramavatar Shastri : Will the Minister of Irrigation and Power be pleased to state :

(a) whether as per decision taken by the Bihar Legislative Assembly, a deputation of the leaders of the various parties in the Assembly met him on the 23rd January last in support of the demand for the establishment of power Station in Katihar of Purnea District (Bihar) ;

(b) if so, the nature of talks held with the aforesaid deputation; and

(c) the reaction of Government to their demand ?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation and Power (Shri Balgovind Verma) : (a) Yes, Sir A delegation of leaders of various parties of the Bihar Legislative Assembly met the Union Minister of Irrigation and Power on the 23rd January, 1973.

(b) The delegation suggested that the location of the proposed North Bihar Ganga Thermal Power Station should be at Katihar instead of at Dalkhola.

(c) The delegation was informed that in view of the acute short supply of power in North Bihar, another Power Station at Katihar can be proposed by the State Government.

Supply of more Power to Hindalco

189. Shri Ramavatar Shastri :

Shri Joytirmoy Bosu :

Will the Minister of Irrigation and Power be pleased to state :

(a) whether power cut has been imposed on various industries due to acute shortage of power in U.P.;

(b) if so, whether the State Government have decided to supply more power to "Hindalco" owned by Birlas, despite this acute shortage;

(c) if so, the reasons therefor; and

(d) the reaction of Central Government thereto ?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation and Power (Shri Balgovind Verma) : (a) Yes, Sir.

(b) Government have not decided to supply any additional power to Hindalco during period of shortage.

(c) & (d) Do not arise.

खगोल (दानापुर) में रेलवे सेवा आयोग के कार्यालय से दो पेटियां का हटाया जाना

190. श्री राम अवतार शास्त्री : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कलकत्ता तथा इलाहाबाद के रेलवे सेवा आयोग के खगोल (दानापुर) स्थिति शाखा कार्यालय में विज्ञापन के उत्तर में आवेदन पत्र प्राप्त करने और अभ्यर्थियों के निवास स्थानों के निकट सामूहिक परीक्षाएं लेने के लिए दो पेटियां रखी जाती हैं;

(ख) क्या हाल ही में इन दो पेटियों को हटा लिया गया है और अभ्यर्थियों को उनके निवास स्थानों से दूर सामूहिक परीक्षा देने के लिए कहा गया है जिसके कारण उन्हें बहुत असुविधा हो रही है और अधिक व्यय करना पड़ रहा है; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार पुरानी पद्धति को फिर से आरम्भ करने का है ताकि बेरोजगार युवकों को राहत मिल सके और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) उम्मीदवारों से प्रार्थना पत्र प्राप्त करने के निमित्त रखे गये बक्सों को हटाया नहीं गया है। जहां तक परीक्षा लेने का सम्बन्ध है, जहां तक व्यवहारिक होता है परीक्षा केन्द्र सुविधाजनक स्थानों पर रखे जाते हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

नई दिल्ली स्टेशन पर खड़े राष्ट्रपति के सेलून को तोड़कर उसमें घुसना

191. श्री गिरिधर गोमांगो : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 11 जनवरी, 1973 को नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर खड़े हुये, राष्ट्रपति के सेलून को तोड़कर कुछ बदमाशों ने उसमें घुसने का प्रयास किया था;

(ख) यदि हां, तो क्या इन बदमाशों को गिरफ्तार कर लिया गया है, और

(ग) इस मामले में की गई जांच के निष्कर्ष क्या हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हाँ।

(ख) अभी तक कोई नहीं।

(ग) पुलिस इस मामले में की जांच कर रही है।

पांचवीं योजना में बिहार में विद्युत प्रजनन योजनाओं को कार्यरूप देने के लिए धन

192. श्री गिरिधर गोमांगो :

श्री रामशेखर प्रसाद सिंह :

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

(क) क्या बिहार सरकार ने केन्द्रीय सरकार को सूचित किया है कि धन की कमी के कारण दक्षिण बिहार में ग्राम विद्युतीकरण और नलकूपों तथा पम्प सेटों को चलाने के लिए बिजली की सप्लाई करने से संबंधित विद्युत प्रजनन योजनाओं पर कार्य धीमी गति से हो रहा है; और

(ख) क्या बिहार सरकार ने पांचवीं पंचवर्षीय योजना में राज्य को अधिक धन देने के लिये कहा है जिससे इन योजनाओं को कार्य रूप दिया जा सके ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) बिहार के लिए ग्राम विद्युतीकरण हेतु स्वीकृत चतुर्थ योजना प्रावधान 36 करोड़ रुपये का है और योजना के प्रथम तीन वर्षों के दौरान राज्य सरकार द्वारा 13.03 करोड़ रुपये व्यय किए गए हैं। इसके अनिम्न बिहार राज्य बिजली बोर्ड राज्य योजना के बाहर अन्य स्रोतों क्रमशः ग्राम विद्युतीकरण निगम और कृषि वित्त निगम ग्राम विद्युतीकरण कार्यक्रम पर धन लगा रहा है। बिहार सरकार ने 1972-73 के दौरान 17 हजार अतिरिक्त पंपों के ऊर्जन के लिए एक क्रेडिट कार्यक्रम भी प्रस्तुत किया था। कृषि विभाग ने आपतकालीन कृषि उत्पादन कार्यक्रम के अन्तर्गत इस कार्यक्रम के कार्यान्वयन के लिए राज्य सरकार ने अतिरिक्त धन राशियां स्वीकृत की हैं।

ग्राम विद्युतीकरण निगम ने अभी तक बिहार की 27 ग्राम विद्युतीकरण स्कीमों में स्वीकृत की हैं जिनमें 1571.54 लाख रुपये की ऋण सहायता शामिल है।

(ख) पांचवीं पंच वर्षीय योजना इस समय भी तैयार की जा रही है और इसे अभी अन्तिम रूप दिया जाना है।

उड़ीसा में नलकूपों और पंप सैटों को चलाने के लिए बिजली की सप्लाई।

193. श्री गिरिधर गोमांगो : क्या सिंचाई और विद्युत मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने राज्य के ग्रामीण क्षेत्रों में नलकूपों और पंप सैटों को चलाने के लिए बिजली की सप्लाई के बारे में कुछ योजनाएं मेजी हैं;

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

(ग) उड़ीसा राज्य को इस बारे में कितनी सहायता देने का सरकार का विचार है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बाल गोविन्द वर्मा) : (क) से (ग) केन्द्रीय सरकार द्वारा राज्य बिजली बोर्डों की ग्राम विद्युतीकरण स्कीमों के लिए ग्राम विद्युतीकरण निगम के जरिए योगात्मक धन दिया जाता है। अभी तक निगम ने उड़ीसा की 24 स्कीमों में स्वीकृत की हैं जिसमें 2091 ग्रामों के विद्युतीकरण के लिए, 2601 पंपों/नलकूपों के ऊर्जन के लिए और 3592 लघु तथा कृषि उद्योगों को बिजली की सप्लाई करने के लिये 1142.947 लाख रुपये की ऋण सहायता परिकल्पित है। इन 24 स्कीमों में से 12 स्कीमों पिछड़े इलाकों से तथा 4 स्कीमों विविध पारेलण लाइनों से संबंधित हैं।

कुछ बल्क औषधियों के बारे में औद्योगिक लागत और मूल्य व्यूरोज का प्रतिवेदन

194. श्री के० सूर्यनरायण : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री 14 नवम्बर, 1972 के अतारंकित प्रश्न सं० 372 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कुछ बल्क औषधियों के मूल्यों के बारे में औद्योगिक लागत और

मूल्य ब्यूरो के प्रतिवेदन पर इस बीच विचार कर लिया है;

(ख) यदि हां, तो इसकी मुख्य सिफारिशें क्या हैं और इमने कितने मुख्य मुख्य औषधियों पर विचार किया है; और

(ग) इस बारे में सरकार की प्रतिक्रिया क्या है ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उप मंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) से (ग) रिपोर्ट अभी सरकार के विचाराधीन है।

औषध निर्माण करने वाली विदेशी कम्पनियों द्वारा धन बाहर भेजा जाना

195. श्री के० सूर्यनारायण : क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि औषधि आर कास्मैटिक का निर्माण करने वाली निम्न विदेशी कम्पनियों द्वारा वर्ष 1971-72 में समाप्त होने वाले तीन वर्षों में लाभ और लाभांश का कितना धन विदेश भेजा गया (एक) मर्क शाप एण्ड कंपनी लि० (दो) गलैक्सो (तीन) फाइजर (चार) होचेस्ट और (5) 40 प्रतिशत अथवा अधिक विदेशी ईक्विटी धन रखने वाली अन्य कम्पनियां ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उप मंत्री (श्री दलबीर सिंह) : सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

सरकारी तथा गैर-सरकारी क्षेत्र में सी० टी० आर० मालडिब्बों का निर्माण

196. श्री डी० पी० जदेजा :

श्री बेकारिया :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक नये प्रकार के माल डिब्बे जिन्हें सी० टी० आर० कहा जाता है, भारत में निर्मित हो रहे हैं;

(ख) ऐसे माल डिब्बे बनाने वाले सरकारी तथा गैर-सरकारी कारखानों के नाम क्या हैं; और

(ग) बड़ी लाइन तथा मीटर लाइन के लिये कितने माल डिब्बों के निर्माण का प्रस्ताव है?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हां। सी० आर० टी० बड़ी लाइन के चौपहिये बन्द मालडिब्बों का एक परिष्कृत अभिकल्प है।

(ख) जिन रेल कारखानों और गैर-सरकारी क्षेत्र के मालडिब्बा निर्माताओं को सी० आर० टी० मालडिब्बों के निर्माण के आर्डर दिये गये हैं उनके नाम नीचे दिये गये हैं :—

(1) रेल कारखाने

गोल्डन राक कारखाना

(दक्षिण रेलवे)

तिरुच्चिरापल्लि।

(2) गैर-सरकारी क्षेत्र

(क) मैसर्स ब्रैथवैट, कलकत्ता।

- (ख) मैसर्स ब्रिज एण्ड एफ, कलकत्ता ।
- (ग) मैसर्स ब्रिटानिया इंजीनियरिंग कम्पनी मोकामा ।
- (घ) मैसर्स सिम्मको, भरतपुर ।
- (ङ) मैसर्स हिन्दुस्तान जनरल इन्डस्ट्रीज लिमिटेड, नांगलोई, दिल्ली ।
- (च) मैसर्स इंडियन स्टेन्डर्ड वैंगन कम्पनी लिमिटेड, हावड़ा ।
- (छ) मैसर्स माडर्न इन्डस्ट्रीज, साहिबाबाद, गाजियाबाद ।
- (ज) मैसर्स टैक्समैको, कलकत्ता ।
- (फ) मैसर्स सदर्न स्ट्रक्चरल्स, मद्रास ।

(ग) 1972-73 के मालडिब्बा निर्माण कार्यक्रम में 13,536 सी० आर० टी० मालडिब्बों के निर्माण का कार्यक्रम है । चूंकि सी० आर० टी० बड़ी लाइन का मालडिब्बा है, इसलिए मीटर लाइन के लिए इसके निर्माण का प्रश्न नहीं उठता ।

वर्ष 1971-72 और 1972-73 के दौरान रेलवे कल्याण योजनाओं के लिये धन

197. श्री डी० पी० जदेजा : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1971-72 और 1972-73 के दौरान क्षेत्रवार रेलवे कल्याण योजनाओं के लिये कुल कितना धन स्वीकृत हुआ; और

(ख) उक्त अवधि में क्षेत्रवार कुल कितना धन व्यय हुआ ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) और (ख) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

विदेशी तेल कम्पनियों द्वारा कच्चे तेल के मूल्य में वृद्धि

199. श्री दीनेन भट्टाचार्य :

श्री के० लक्ष्मण :

क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विदेशी तेल कम्पनियों ने उनके द्वारा आयात किये जाने वाले कच्चे तेल के मूल्य में वृद्धि करने की पुनः मांग की है;

(ख) यदि हाँ, तो अब कितनी वृद्धि करने की मांग की है; और

(ग) क्या सरकार ने इस मामले पर कोई निर्णय ले लिया है ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उप मंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) जी हाँ ।

(ख) बर्मा शैल और कालटैक्स द्वारा 0.233 डालर प्रति बैरल और एस्सो द्वारा 0.178 डालर ।

(ग) मामले की जांच की जा रही है और इसी बीच में सरकार अशोधित तेल के आयात के लिए तदर्थ आधार पर विदेशी मुद्रा दे रही है ।

पेट्रोलियम के शोधन के बारे में गोष्ठी (जनवरी, 1973)

200. श्री शशि भूषण :

श्री मुख्तियार सिंह मलिक :

क्या पेट्रोलियम और रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली में हाल ही में पेट्रोलियम शोधन के बारे में एक संयुक्त राष्ट्र गोष्ठी हुई थी; और

(ख) इस गोष्ठी में कितने देशों के प्रतिनिधियों ने भाग लिया था; और इस गोष्ठी के मुख्य उद्देश्य, चर्चाधीन विषय और निष्कर्ष क्या थे ?

पेट्रोलियम और रसायन मंत्रालय में उप मंत्री (श्री दलबीर सिंह) : (क) जी हाँ ।

(ख) एक टिप्पणी, जिस में स्थिति का उल्लेख किया गया है, संलग्न है ।

विवरण

22 जनवरी से 31 जनवरी, 1973 तक नई दिल्ली में विकासशील देशों में पेट्रोलियम शोधन पर हुए अन्तर्देशीय सेमिनार में 27 विकासशील देशों ने भाग लिया था । भारत सरकार के निमन्त्रण पर सेमिनार का आयोजन संयुक्त राष्ट्र संघ द्वारा किया गया था । भाग लेने वाले 27 विकासशील देशों के अतिरिक्त तेल के आधिक्य तथा तेल की कमी वाले दोनों विकसित तथा विकासशील देशों के 35 विशेषज्ञों ने भी कार्यसूची के विषयों पर निबन्ध प्रस्तुत किये थे ।

2. सेमिनार में पेट्रोलियम की मांग एवं सप्लाई, पेट्रोलियम शोधनशालाओं की वित्तीय व्यवस्था करने के लिए निवेश की आवश्यकताएं, कच्चे तेल के प्रेषित मूल्य, शोधन तथा वितरण के लिये दीर्घकालीन योजना, पेट्रोलियम शोधन के तकनीकी, आर्थिक एवं वातावरण सम्बन्धी पहलुओं, सरकारी क्षेत्र की भूमिका, पेट्रोलियम तथा शोधनशाला करारों के क्षेत्र में अन्तर्देशीय सहयोग आदि महत्वपूर्ण विषयों पर विचार-विमर्श किया गया था ।

3. सेमिनार में विकासशील देशों की सहायता करने के लिए तेल उद्योग के सभी पहलुओं पर सूचना के एकत्रण, संकलन तथा प्रचार हेतु सूचना ब्यूरो की स्थापना, कच्चे तेल की सप्लाई सुनिश्चित करने के लिए विकासशील देशों के बीच क्षेत्रीय एवं उप-क्षेत्रीय सहयोग को प्रोत्साहन देने के लिए उपयुक्त यंत्रों का विकसित किया जाना, उत्पादन करने वाले तथा उपभोक्ता देशों के बीच द्विपक्षीय तथा बहु-पक्षीय सहयोग, जिससे उचित मूल्यों पर तेल की सतत सप्लाई के लिए आपस में स्वीकार्य शर्तें तय हो जाएं, और उजान एकीकरण आदि, मुख्य सुझाव दिये गये थे । यह भी सुझाव दिया गया था कि संयुक्त राष्ट्र संघ को तकनीकी मामलों तथा व्यक्तियों के प्रशिक्षण में विकासशील देशों की सहायता करनी चाहिए और तेल, प्राकृतिक गैस तथा सम्बद्ध क्षेत्रों के लिए वित्तीय व्यवस्था करने के लिये अन्तर्राष्ट्रीय वित्तीय सस्थानों की भूमिका तथा उनका प्रयोग करने की संभावनाओं, करारों का मसौदा तैयार करने, कानूनी मामलों, परियोजना के मूल्यांकन आदि पर उन्हें परामर्श देना चाहिए ।

स्थगन प्रस्ताव के बारे में

RE. MOTION FOR ADJOURNMENT

(प्रक्रिया)

अध्यक्ष महोदय : अब हम ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर चर्चा करेंगे ।

Shri Atal Bihari Vajpayee (Gwalior) : On a point of order. According to the rules, as Adjournment Motion is to be taken up before the call attention motion.

Mr. Speaker : Directions of Speaker have been there in this regard many times. How do you raise it again ?

श्री इन्द्रजीत गुप्त (अलीपुर) : क्या अध्यक्ष के निर्देश प्रक्रिया नियमों से भी ऊपर हो सकते हैं ? कृपया इस पर पुनः विचार करें । हर सत्र में स्थगन प्रस्ताव को पीछे धकेला जा रहा है ।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रक्रिया वर्षों से अपनाई जा रही है । (व्यवधान)

श्री ज्योतिर्भय बसु (डायमंड हार्बर) : आंध्र प्रदेश में पुलिस तथा केन्द्रीय रिजर्व पुलिस का आतंक तथा अत्याचार व्याप्त है । लोग मारे जा रहे हैं । (व्यवधान)

श्री एस० एम० बनर्जी (कानपुर) : हमने एक स्थगन प्रस्ताव सभा पटल पर रखा था; उसका क्या हुआ ?

अध्यक्ष महोदय : जब तक आप सब बैठ नहीं जायेंगे मैं कुछ नहीं.....(व्यवधान)

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : मैं प्रक्रिया के सम्बन्ध में कुछ कहना चाहता हूँ !

इससे पूर्व जब भी सदस्यों ने स्थगन प्रस्ताव पेश किया तो आपने कहा कि निरन्तर चटित होने वाला मामला स्थगन प्रस्ताव का विषय नहीं बन सकता परन्तु यदि हाल की घटनाओं के बारे में कोई प्रस्ताव हो तो इस पर विचार किया जा सकता है । मैंने आन्ध्र प्रदेश के बारे में एक काम रोकौ प्रस्ताव पेश किया है । मेरे स्थगन प्रस्ताव को अनुमति दी जाये । यह गम्भीर मामला है तथा प्रधान मंत्री ने भी कहा है कि "यदि उनके त्यागपत्र देने से आन्ध्र प्रदेश की स्थिति सुधर सकती है तो वह त्यागपत्र देने को तैयार हैं ।"

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाईये । आप का प्रश्न प्रक्रिया संबंधी नहीं है ।

वर्तमान ध्यानाकर्षण प्रस्ताव का विषय भी पहले स्थगन प्रस्ताव का विषय था परन्तु इसे केवल ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के रूप में ही स्वीकारा गया है ।

सामान्यतया हम बजट सत्र में स्थगन प्रस्तावों को अनुमति नहीं देते । वैसे मैं स्पष्ट कर चुका हूँ कि स्थगन प्रस्ताव के विषय पर चर्चा करने का काफी अवसर मिलेगा ।

Shri Atal Bihari Vajpayee : Sir, I haven't give an adjournment motion regarding Haryana Teachers' strike. Tomorrow one thousand teachers were arrested here in Delhi and maltreated in the Jail.

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मेरे प्रश्न के बारे में आपका क्या निर्णय है ?

अध्यक्ष महोदय : मैं इसे नियम-समिति के सामने रखूंगा ।

श्री दीनेन भट्टाचार्य : इसी प्रश्न पर मैंने स्थगन प्रस्ताव पेश किया था परन्तु आपने केवल ध्यानाकर्षण प्रस्ताव ही स्वीकार किया है। इस प्रकार तो हमें सरकार की निन्दा करने का अवसर नहीं मिलेगा।

अध्यक्ष महोदय : राष्ट्रपति के अभिभाषण तथा विभिन्न मांगों पर चर्चा के समय आपको इस के लिए पर्याप्त अवसर मिलेगा।

श्री श्यामनन्दन मिश्र : इस समय मुख्य प्रश्न यह है कि क्या ध्यानाकर्षण प्रस्ताव स्थगन प्रस्ताव से पहले आना चाहिये ! ध्यानाकर्षण प्रस्ताव को पहले लेने से कठिनाई यह है कि कई बार यह प्रस्ताव बहुत देर तक चलता है तथा स्थगन प्रस्ताव के लिए समय थोड़ा रह जाता है। इससे इसको शीघ्र विचारार्थ लेने की भावना खत्म हो जाती है।

श्री ए० के० गोपालन : स्थगन प्रस्ताव तथा संसद में एक भाषण के बीच बड़ा अन्तर है। भाषण में तो कुछ भी कह सकते हैं जबकि स्थगन प्रस्ताव किसी एक विषय पर ही होता है।

श्री श्यामनन्दन मिश्र : आपको विपक्ष की सर्वसम्मत बात माननी चाहिये तथा स्थगन प्रस्ताव को पहले लेना चाहिये।

अध्यक्ष महोदय : मैंने आप सब की बातों पर गौर कर लिया है। अब ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर चर्चा होगी। आन्ध्र प्रदेश का प्रश्न एक निरन्तर चल रहा मामला है तथा राष्ट्रपति ने अपने अभिभाषण में इसका उल्लेख किया है। अतः इस पर चर्चा के समय आपको पूरा अवसर मिलेगा। अब मैं इसकी अनुमति नहीं देता।

श्री ज्योतिर्मय बसु : हम जानना चाहते हैं कि आपने किस नियम के अधीन आन्ध्र के प्रश्न पर स्थगन प्रस्ताव को अस्वीकार किया है।

अध्यक्ष महोदय : मेरा विनिर्णय यह है कि इस मामले का राष्ट्रपति के अभिभाषण में उल्लेख है और माननीय सदस्यों को इस पर चर्चा करने का पूरा अवसर मिलेगा।

श्री सेन्नियान : क्या आप के विनिर्णय का यह अर्थ है कि बजट पर तथा राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव के दौरान कोई स्थगन प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया जायेगा।

अध्यक्ष महोदय : हम पहले भी इस प्रक्रिया के अनुसार चलते आ रहे हैं। बजट पर चर्चा तथा राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद के प्रस्ताव पर चर्चा के लिए माननीय सदस्यों को पूरा पूरा अवसर मिलता है। इसके अन्य मामलों पर मैं विचार कर सकता हूँ।

Shri Atal Bihari Vajpayee : That means all other matters would not be raised before discussion starts on Budget would you not take up any important and urgent matter during the Budget ? I have raised the issue relating to Haryana Teachers' strike which find no place in the President's Address.....

अध्यक्ष महोदय : मैं इसे स्वीकार नहीं करता..... (व्यवधान) मैं किसी की बात नहीं सुन रहा हूँ। मैं कह चुका हूँ कि माननीय सदस्यों को अनेक अवसर प्राप्त होंगे। श्री एस० एम० बनर्जी अपने ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर बोलें।

श्री ज्योतिर्मय बसु : कृपया कार्यमंत्रणा समिति की एक बैठक बुलाइये उसमें कई मामलों पर चर्चा करनी है, हमने कई स्थगन प्रस्ताव दिये हैं तथा हम सरकार की भर्त्सना करना चाहते हैं।

अध्यक्ष महोदय : जब अनेक अवसर आ रहे हैं तो उनको स्वीकार करने की कोई जरूरत

नहीं है। यदि आप सरकार के ध्यान में कोई बात लाना चाहते हैं तो इसके लिए ध्यानाकर्षण प्रस्ताव काफी होता है।

श्री फ्रेंक एन्थनी (नाम निर्देशित-आंग्ल-भारतीय) : मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। इस प्रकार का निर्णय अर्ध-न्यायाधिक या न्यायिक मामलों में किया जाता है। मुझे इस विनिर्णय से निकलने वाले परिणामों की चिन्ता है। इसका एक अर्थ तो यह हुआ कि ध्यानाकर्षण प्रस्ताव सदैव स्थगन प्रस्ताव से पहले आया करेगा।

अध्यक्ष महोदय : नहीं नहीं।

श्री फ्रेंक एन्थनी : दूसरा यह कि क्योंकि हमें किसी विषय पर बजट अथवा राष्ट्रपति के अभिभाषण के दौरान चर्चा करने का अवसर मिलेगा इसलिए उस विषय पर स्थगन प्रस्ताव पेश नहीं हो सकता चाहे स्थिति कितनी ही गंभीर क्यों न हो। इस प्रकार आप स्थगन प्रस्ताव के प्रावधानों को नकारात्मक बना रहे हैं इसके तो गंभीर परिणाम निकलेंगे।

श्री राम सहाय पाण्डेय : व्यवस्था के प्रश्न पर आपका निर्देश स्पष्ट है कि जिस मामले का उल्लेख राष्ट्रपति के अभिभाषण में किया गया है तथा उस पर चर्चा होगी ही तो फिर उस पर स्थगन प्रस्ताव की क्या आवश्यकता है। यदि इस विषय पर कुछ दिन बाद चर्चा हो जाये तो कोई आसमान तो नहीं गिर पड़ेगा।

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाईये। सरकार का किसी मामले की ओर ध्यान दिलाने के लिए ध्यानाकर्षण प्रस्ताव ही काफी होता है और सरकार की भर्त्सना करने के लिए भी अनेक अवसर सुलभ हैं। इससे अधिक अवसर मांगने का कोई औचित्य नहीं है।

श्री पीलू मोदी : आंध्र प्रदेश में केन्द्रीय रिजर्व पुलिस तथा स्थानीय पुलिस द्वारा किये गये 139 अत्याचारों की सूची मेरे पास है जिसमें हत्याओं तथा लूटपाट के मामले हैं। मेरे पास ममस्त प्रमाण है। फिर भी आप कहते हैं कि इस मामले पर राष्ट्रपति के अभिभाषण पर चर्चा के समय विचार किया जाये। आंध्र के मामले पर कई बार यहां चर्चा हो चुकी है। यह निरन्तर चलता आ रहा मामला है।

श्री सेज्ञियान (कुम्बकोणम) : प्रक्रिया नियम संख्या 58 में स्थगन प्रस्ताव सम्बन्धी स्थितियों का प्रावधान है। वहां यह नहीं लिखा है कि यदि किसी विषय पर चर्चा करने के अन्य अवसर हैं तो उस पर स्थगन प्रस्ताव न रखा जाये। वैसे उसी सत्र के दौरान तो वह विषय दोबारा नहीं उठाया जा सकता। परन्तु यह तो उससे भिन्न सत्र है। यहाँ पर्याप्त अवसर प्राप्त होने का कोई प्रश्न नहीं है। इसमें सरकार की भर्त्सना करने का आशय निहित है उसके विरुद्ध अविश्वास व्यक्त करने का अभिप्राय है।

अध्यक्ष महोदय: यह सब कुछ अनुदानों की मांगों तथा बजट मांगों के दौरान भी किया जा सकता है।

श्री श्यामनन्दन मिश्र (बेगूसराय) : मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। यह स्थिति ऐसी है जिसके बारे में हमें निर्णय करना है। संभव है कल परिस्थिति और अधिक गम्भीर तथा नियंत्रण से बाहर हो जाये। क्या इसमें समय सीमा का महत्व नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : इस बारे में मैं अपना विनिर्णय दे चुका हूँ।

श्री श्याम नन्दन मिश्र : क्या मानवीय खून खराबे से संसद का कोई सम्बन्ध नहीं है ? ऐसी स्थिति में आप चाहते हैं कि यह चर्चा तीन या चार दिन बाद हो जबकि वहां खून खराबा और राष्ट्रीय सम्पत्ति की भीषण क्षति हो रही है। इस प्रश्न पर विचार किया जाना बड़ा ही महत्वपूर्ण है। इसे इस प्रकार उपेक्षित नहीं किया जाना चाहिये। हम संसद सदस्य हैं और हमारे भी कुछ कर्त्तव्य हैं। क्या अध्यक्षपीठ इस खून खराबे तथा राष्ट्रीय सम्पत्ति की भीषण क्षति का दायित्व अपने ऊपर ले सकती है।

अध्यक्ष महोदय : इसमें मेरे या किसी अन्य व्यक्ति के उत्तरदायित्व का प्रश्न ही नहीं उठता है।

श्री समर गुह (कन्टाई) : आपका विनिर्णय इस सभा के सदस्यों के अधिकारों तथा विशेषाधिकारों की अवहेलना करता है। आपने स्थगन प्रस्ताव को इस लिये अस्वीकार किया है कि इस विषय पर चर्चा के अनेक अवसर प्राप्त हैं। स्थगन प्रस्ताव का मूल उद्देश्य तो सरकार के प्रति अविश्वास व्यक्त करना होता है। आप कहते हैं कि यह तो निरन्तर चल रहा मामला है। इस प्रकार तो हम कोई स्थगन प्रस्ताव पेश ही नहीं कर सकेंगे। हरियाणा के अध्यापकों की हड़ताल का मामला है.....

अध्यक्ष महोदय : यदि आप अविश्वास प्रस्ताव पेश करते तो मैं उनको अस्वीकार नहीं करता। फिर यहाँ हरियाणा के अध्यापकों का मामला कैसे आता है ? यदि कानून और शांति का मामला है तो उस पर राष्ट्रपति के अभिभाषण के समय चर्चा की जा सकती है।

प्रो० मधु दण्डवते (राजापुर) : क्या आपका यह विनिर्णय है कि बजट सत्र के दौरान कोई स्थगन प्रस्ताव पेश नहीं होगा ? यह तो नियमों के विरुद्ध बात है।

अध्यक्ष महोदय : मेरा विनिर्णय है कि यदि कोई मामला पहले से चला आ रहा हो तथा बजट के दौरान उस पर चर्चा करने के अवसर हों तो मैं उसे स्वीकार नहीं करता—(व्यवधान)

श्री ए० के० गोपालन : इसका अर्थ है कि स्थगन प्रस्ताव के लिए कोई गुंजाईश नहीं है और इस निर्णय के विरुद्ध हम सभा का त्याग करते हैं।

इसके पश्चात् श्री ए० के० गोपालन तथा कुछ अन्य सदस्य सभाभवन से उठकर
बाहर चले गये

Shri A. K. Gopalan and some other hon. Members then left the House.

Shri Atal Bihari Vajpayee : Will this ruling be applied on all other matters during the Budget Session ?

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या बजट सत्र के दौरान कोई स्थगन प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया जायेगा ? कृपया इस बात को स्पष्ट कीजिये।

अध्यक्ष महोदय : मेरा विनिर्णय तो स्पष्ट है कि यदि कोई मामला निरन्तर चल रहा है तथा उस पर चर्चा होने के अवसर हैं तो उस पर मैं स्थगन प्रस्ताव स्वीकार नहीं करूंगा।

श्री पीलू मोदी : अध्यक्ष के विनिर्णय के विरोध में हम सभा भवन से बाहर जाते हैं।

श्री श्याम नन्दन मिश्र : वह अत्यन्त खतरनाक विनिर्णय है और इसके विरुद्ध आवाज उठानी होगी—(व्यवधान)

श्री इन्द्रजीत गुप्त : आप अब भी अपने विनिर्णय से उत्पन्न होने वाले परिणामों को स्पष्ट नहीं कर रहे हैं तथा विपक्ष के लिये अनावश्यक कठिनाई पैदा कर रहे हैं। आपके इस दृष्टिकोण को कि कौन सा मामला निरन्तर चला आ रहा है, कौन सा नहीं इसको कोई चुनौती नहीं देता। परन्तु आप तो एक खुश निर्णय दे रहे हैं कि बजट सत्र में कोई स्थगन प्रस्ताव पेश नहीं किया जा सकेगा। क्या यह बात सभी मामलों पर लागू होगी ?

अध्यक्ष महोदय : ऐसे सभी मामलों पर जो निरन्तर होते रहे हैं तथा जिन पर चर्चा के अनेक अवसर उपलब्ध हैं। इनसे अन्य मामलों पर स्थगन प्रस्ताव तेश किया जा सकता है। आंध्र प्रदेश के मामले का जिक्र राष्ट्रपति ने अपने अभिभाषण में किया है तथा उस पर चर्चा के अवसर उपलब्ध हैं।

Shri Bhogendra Jha (Jainagar) : It is one thing if this ruling partners to this particular matter. But if it is a general ruling, then it should be referred to Rules Committee.

अध्यक्ष महोदय : नियम समिति को भेजने की कोई आवश्यकता नहीं है। मैं कोई नई प्रथा नहीं चला रहा हूँ। मुझ से पूर्वोत्तर अध्यक्षों ने भी इसी प्रक्रिया को अपनाया है। मैं भी इसका अनुसरण कर रहा हूँ।

श्री पी० जी० मावलंकर (अहमदनगर) : यदि विपक्ष तात्कालिक मामले पर सरकार की आलोचना करना चाहती है तो क्या बजट सत्र के दौरान करने का अवसर नहीं मिलेगा ? स्थगन प्रस्ताव सरकार की भर्त्सना करने का एक सशक्त साधन है। यदि आप विपक्ष का इस से वंचित करना चाहते हैं तो कृपया नियम समिति की सलाह ले लीजिये।

अध्यक्ष महोदय : इसकी कोई आवश्यकता नहीं है। यह कोई सामान्य निर्णय नहीं है। अब ध्यानाकर्षण प्रस्ताव। श्री एस० एम० बनर्जी।

श्री एस० एम० बनर्जी (कानपुर) : सौभाग्य से यह ध्यानाकर्षण प्रस्ताव मेरे नाम पर है परन्तु जब हम मूल्यों में वृद्धि, जो कि एक निरन्तर चलने वाला मामला है, पर स्थगन प्रस्ताव पेश करते हैं तो सत्तारूढ़ दल के लोग भी इस बात को चुनौती नहीं देते कि भूखमरी तथा क्रोध के बीच अन्तर समाप्त होता जा रहा है। अब की बार राष्ट्रपति के अभिभाषण के दौरान भी तालियों गड़गड़ाहट नहीं हुई। कोई उत्साह नहीं दिखाया गया। इन्हीं परिस्थितियों में तो उक्त स्थगन प्रस्ताव रखा गया था। अन्यथा हम कोई अन्य प्रस्ताव रखते।

अध्यक्ष महोदय : अब ध्यानाकर्षण प्रस्ताव लीजिए।

अविलम्बनीय लोक- महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

CALLING ATTENTION TO A MATTER OF URGENT
PUBLIC IMPORTANCE

वेतन आयोग का प्रतिवेदन प्रस्तुत करने में विलम्ब

श्री एस० एम० बनर्जी (कानपुर) : मैं वित्त मंत्री का ध्यान अविलम्बनीय लोक महत्व के निम्न विषय की ओर दिलाता हूँ तथा उनसे प्रार्थना करता हूँ कि वह इस सम्बन्ध में एक वक्तव्य दें :

“वेतन आयोग का प्रतिवेदन प्रस्तुत करने में अत्यधिक विलम्ब जिसके फलस्वरूप केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों और रक्षा कर्मचारियों में फैल रहा असन्तोष।”

वित्त मंत्री (श्री यशवन्त राव चव्हाण) : माननीय सदस्यों को याद ही होगा कि इस सदन में 22 दिसम्बर 1972 को दिये गए अपने वक्तव्य में सदन को सूचित किया था कि वेतन आयोग ने अपनी रिपोर्ट को अन्तिम रूप देने की दिशा में हुई प्रगति की समीक्षा की थी, तथा इस निमित्त आयोग को कुछ और उपाय की आवश्यकता थी। इसके बाद भी सरकार ने आयोग से पता किया है और उपलब्ध संकेतों के अनुसार, वेतन आयोग की रिपोर्ट 31 मार्च 1973 से पहले प्राप्त होने की आशा है।

श्री एस० एम० बनर्जी : मैं वित्त मंत्री के वक्तव्य को पढ़कर अत्यन्त निराश हुआ हूँ। जब मैं 13 तारीख को केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के प्रतिनिधियों के साथ उनसे मिला था तब भी उन्होंने यही उत्तर दिया था। मैं नहीं जानता कि 2-3 वर्ष से प्रतिवेदन को दबाये रखने वाले वेतन आयोग के अध्यक्ष ने कोई निश्चित तारीख दी है। आशा थी कि यह प्रतिवेदन बजट सत्र से पूर्व प्राप्त हो जायेगा तथा बजट में उसकी व्यवस्था कर दी जायेगी। परन्तु अब पता चलता है यह प्रतिवेदन 31 मार्च 1973 तक प्रस्तुत किया जायेगा। अर्थात् 1 मार्च से 31 मार्च तक कभी भी फिर उन कर्मचारियों के बारे में क्या होगा जो 1971 तथा 1972 में सेवा निवृत्त हो गये। और आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में कल्पनातीत वृद्धि को देखते हुए केन्द्रीय कर्मचारियों को सरकार का विचार क्या तदर्थ राहत देने का है? आज भी सरकार स्पष्ट निर्णय लेने में संकोच कर रही है। सभी वस्तुओं में मूल्य इतने ऊँचे पहुँच गए हैं परन्तु सरकार ने इधर उधर कातपय आश्वासन देने के अतिरिक्त कुछ भी नहीं किया है।

पहले आयोग ने अपना प्रतिवेदन एक वर्ष में तथा दूसरे ने दो वर्ष में दिया परन्तु तीसरे आयोग ने तीन वर्ष में भी नहीं दिया। इसके कारण न केवल 38 लाख केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों में असन्तोष है बल्कि तीनों सशस्त्र सेनाओं के कर्मचारी भी क्षुब्ध हैं जो कि अधिक अनुशासन प्रिय होने के कारण अपना मुख नहीं खोल रहे हैं।

बताया गया है कि वेतन आयोग का प्रतिवेदन अभी तक तैयार नहीं हुआ है। मुझे लगता है कि अब तक सरकार आयोग के अध्यक्ष के लिए कोई अन्य पद नहीं ढूँढ लेगी वह अपना प्रतिवेदन पेश नहीं करेगा। मैं यह बात किसी निश्चित उद्देश्य के बिना कह रहा हूँ। मैं जानता हूँ बेरोजगारी क्या होती है क्योंकि मैं भी बेरोजगार था।

सरकारी कर्मचारियों को यह भी भय है कि उनकी सेवा निवृत्ति की आयु को 58 वर्ष से घटा कर 55 वर्ष कर दिया जायेगा। मान लीजिये वेतन आयोग 31 मार्च को अपना प्रतिवेदन देता है; फिर सरकार इस पर विचार करेगी फिर उस पर सरकारी कर्मचारियों की संयुक्त सलाहकार व्यवस्था के साथ विचार-विमर्श होगा। इसमें समय लगेगा, यदि प्रतिवेदन सर्वसम्मत हुआ तब भी उसकी क्रियान्वीत में 3-4 महीने लगेंगे। दूसरी ओर मूल्यों में 18 प्रतिशत की अधिक वृद्धि हुई है। अतः हम चाहते हैं कि सरकार तुरन्त ही सरकारी कर्मचारियों से मिल बैठकर बातचीत करे तथा तदर्थ राहत देने के बारे में फैसला करे। कुछ लोग 80 रुपए की मांग करेंगे तो कुछ सौ रुपए माँगेंगे। अतः सभी श्रेणियों तथा वर्गों के कर्मचारियों के प्रतिनिधियों के साथ वित्त मंत्री श्री चव्हाण बैठकर बातचीत करें तथा तदर्थ सहायता का फैसला करें।

मैं अन्तरिम राहत देने के विरुद्ध हूँ क्योंकि यदि ऐसा करने पर मामले को फिर से वेतन

आयोग को सौंपा जायेगा तो वेतन आयोग को प्रतिवेदन प्रस्तुत करने में विलम्ब होगा। यदि अन्तरिम राहत दी भी गई तो वह पहले की भांति बहुत कम होगी। क्या सरकार यह चाहती है कि केन्द्रीय सरकार के कर्मचारी समस्त देश में आन्दोलन आरम्भ करें ?

केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के प्रतिनिधियों से विचार-विमर्श किया जाना चाहिए और शीघ्र ही तदर्थ सहायता की घोषणा की जानी चाहिए। हमें वेतन आयोग के प्रतिवेदन की इस संबंध में प्रतीक्षा नहीं करनी चाहिए।

मैं जानना चाहूंगा कि क्या वेतन आयोग से बजट प्रस्तुत किये जाने से पूर्व अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के लिये अनुगोत्र किया जाएगा जिससे इस सम्बन्ध में प्रावधान किया जा सके। यदि वेतन आयोग अपना प्रतिवेदन बजट से पूर्व प्रस्तुत करने में असमर्थ है तो कर्मचारियों को राहत देने की राशि के बारे में दोनों पक्षों में तुरन्त बातचीत की जानी चाहिए।

माननीय मंत्री को यह भी आश्वासन देना चाहिए कि वेतन आयोग की सिफारिशों को तब से लागू किया जायेगा जब से वेतन आयोग ने अपना कार्य आरंभ किया है जिससे उन कर्मचारियों को भी लाभ हो सके जो 1971 और 1972 में सेवा निवृत्त हो गये हैं।

सरकार को इस बारे में स्पष्ट आश्वासन देना चाहिए कि वह सेवानिवृत्ति की आयु को 58 वर्ष से घटाकर 55 वर्ष नहीं करना चाहती।

श्री यशवन्त राव चव्हाण : सरकारी कर्मचारियों को होने वाली कठिनाइयों से हम भी चिंतित हैं।

जहां तक वेतन आयोग द्वारा प्रतिवेदन प्रस्तुत करने में विलम्ब का प्रश्न है, मैं इस बात का आश्वासन देता हूँ कि सरकार ने और वेतन आयोग ने कार्य को यथासमय पूरा करने का भरसक प्रयत्न किया था लेकिन, चूंकि इस बार वेतन आयोग के निदेश पद पहले वेतन आयोग की तुलना में बहुत विस्तृत थे अतः वह दिसम्बर, 1972 के अन्त तक अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत नहीं कर सका।

बजट से पूर्व प्रतिवेदन प्रस्तुत किया जाना हमारे लिए भी सुविधाजनक होता लेकिन हमें वेतन आयोग की कठिनाइयों पर भी ध्यान देना है। अब हमें यह संकेत मिले हैं कि वेतन आयोग अपना प्रतिवेदन 31 मार्च 1973, तक प्रस्तुत कर देगा और इसीलिए इस समय अन्तरिम राहत देने का कोई प्रश्न नहीं उठता क्योंकि आशा है कि कुछ ही सप्ताह में प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया जायेगा।

श्री एस्.एम. बनर्जी : मेरे दो प्रश्नों का उत्तर अभी भी नहीं दिया गया है। मेरा पहला प्रश्न यह था कि क्या वेतन आयोग का प्रतिवेदन भूतलक्षी प्रभावी होगा जिससे 1971-72 में सेवानिवृत्त कर्मचारियों को लाभ प्राप्त हो सके ? मेरा दूसरा प्रश्न था कि क्या सेवानिवृत्ति की आयु को 58 वर्ष से घटा कर 55 वर्ष तो नहीं किया जायेगा।

श्री यशवन्त राव चव्हाण : इन मामलों पर वेतन आयोग का प्रतिवेदन प्राप्त होने के बाद ही विचार किया जा सकता है। इन मामलों पर वेतन आयोग विचार कर रहा है और मैं वेतन आयोग की सिफारिशों का पूर्वानुमान लगाकर उन पर अपने विचार प्रकट नहीं कर सकता।

Shri Atal Bihari Vajpayee (Gwalior) : The hon. Minister has given a very brief answer to such an important problem. (*interruptions*) : The hon. Minister has stated that the Pay Commission requires some more times for submission of its report. He has also indicated that the Pay Commission will submit its report by 31 March. There is a feeling in the country that there is some sort of dialouge going on directly or indirectly between the Pay Commission and the Government. I want to know whether this is the main cause of delay in the submission of the report and I also want to know what will be the attitude of the Government regarding Pay Commission's report after its submission..

He cannot be spared from his responsibility by simply saying that interim relief cannot be granted because the Pay Commission's report is expected within few weeks. Government has not done any favour by granting interim relief three times to government employees. The relief had been granted to Compensate the rise in prices.

The prices of the essential commodities are teaching high sky and the employees have lost their patence. There is great discontentment among them. The Government should reconsider the matter of paying an ad hoc interim relief to the Government employees.

The Government will take several weeks to consider the report and in its implementation there is hardly any possibility of stabilising the prices during that period. I am of the view that an *ad hoc* interim relife should be paid to the Government employees tile the Pay Commission's report is submitted.

श्री यशवन्त राव चव्हाण : सरकार का तदर्थ अन्तरिम राहत देने का कोई विचार नहीं है। यह कहना बिल्कुल अनुचित है कि सरकार और वेतन आयोग के बीच प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष रूप से कोई बातचीत चल रही है।

श्री के० लक्ष्मण (तुमकुर) : मैं सरकार की असफल नीति के बारे में श्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा व्यक्त किए गए विचारों से सहमत नहीं हूँ। प्रतिक्रियावादी शक्तियाँ देश में मूल्य की वृद्धि और ऐसी स्थिति उत्पन्न करने के लिए उत्तरदायी हैं। वे बड़े बड़े व्यापार गृहों के हाथों में खेलती रहती हैं। मुझे प्रसन्नता है कि हमारी सरकार मूल्यों को नियंत्रित करने, खाद्यान्नों और अत्यावश्यक वस्तुओं का व्यापार अपने अधिकार में लेने के लिये कार्यवाही कर रही है। मुझे आशा है कि सरकार मूल्य नियंत्रण के मामले में शीघ्रता से प्रयास करेगी। सरकार को वेतन आयोग द्वारा अपनी सिफारिशों को प्रस्तुत करने में असाधारण विलम्ब के मामले में भी ध्यान देना चाहिये अन्यथा इससे कर्मचारियों में असंतोष उत्पन्न होगा।

मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या सरकार सरकारी कर्मचारियों और अन्य सरकारी उपक्रमों के कर्मचारियों के वेतनमानों में न्यूनतम अन्तर रखेगी ?

श्री ज्योतिर्मय बसु (डायमण्ड हार्बर) : तीसरे वेतन आयोग को नियुक्त किये तीन वर्ष हो गए हैं लेकिन उसने अभी तक अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत नहीं किया है। तत्कालीन मंत्री श्री सेठी ने यह स्पष्ट रूप से उल्लेख किया था कि यह मामला महत्वपूर्ण है और इस मामले पर शीघ्र ही अन्तिम निर्णय लिया जाना चाहिए।

इस बीच सरकार की एकाधिकार प्रमुख नीतियों के कारण देश की अर्थव्यवस्था बिगड़ गई है। रुपये की क्रयशक्ति को देखते हुए अब जो किसी व्यक्ति को वेतन मिलता है वह 1947 में मिलने वाले वेतन की तुलना में बहुत कम है।

प्रतिवेदन के प्रस्तुत किये जाने के बाद सरकार उस पर विचार करने में एक वर्ष लगायेगी। अतः वेतन आयोग अभी अन्तरिम प्रतिवेदन प्रस्तुत क्यों नहीं कर देता।

दूसरे वेतन आयोग के प्रतिवेदन पर विचार करने में पहले सरकार ने एक वर्ष का समय लगा दिया था ।

सरकार को उन कर्मचारियों के मामलों पर भी विचार करना चाहिये जो वेतन आयोग की नियुक्ति—अर्थात् 23 अप्रैल, 1970 के बाद सेवानिवृत्त हुए हैं ।

तीसरे वेतन आयोग की नियुक्ति के समय निर्वाह सूचकांक 220 था, जो 12 सितम्बर, 1972 को तीसरी अन्तरिम राहत के समय 238.58 हो गया था । सरकार मूल्यों में वृद्धि को रोकने में असफल रही है । मैं समझता हूँ कि वास्तव में सरकार ने मूल्य में वृद्धि रोकने के प्रयास ही नहीं किये हैं ।

श्री गजेन्द्र गडकर ने स्पष्ट शब्दों में कहा था कि सूचकांक में 10 अंकों की वृद्धि होने पर कर्मचारियों के वेतन में पुनरीक्षण किया जाना चाहिये । लेकिन इस बारे में अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है सरकार की गलत और एकाधिकार प्रधान नीतियों के कारण कर्मचारियों के वास्तविक वेतन का मामला पूर्णतया बिगड़ गया है ।

राष्ट्रीय श्रम आयोग द्वारा दी गई तालिका के अनुसार यदि वर्ष 1949 को आधार वर्ष मानकर चौथी श्रेणी के रेलवे कर्मचारी की वास्तविक आय 949 में 100 मानी जाए तो वर्ष 1957 में यह 127 थी वर्ष 1960-61 में यह घटकर 115 रह गई थी जो 1967-68 में घटकर 101 रह गई थी। इससे पता लगता है कि समाजवाद की कैसी प्रगति हो रही है ?

राज्य सरकार के कर्मचारियों के वेतनों की ओर भी ध्यान दिया जाना चाहिए । दूसरे वेतन आयोग ने यह स्पष्ट कहा था कि विभिन्न राज्य सरकारों के विभिन्न सामाजिक उद्देश्यों के विभिन्न महत्व को ध्यान में रखते हुए, उक्त भिन्नता को वेतन में वृद्धि न करने का कारण माना जा सकता है लेकिन न्यायोचित मामलों में ऐसा नहीं किया जाना चाहिए ।

सरकार वेतन आयोग के प्रतिवेदन के बारे में विलम्ब की नीति अपना रही है । वह न्याय-प्रीतियों को अच्छी नौकरी देने का आश्वासन देकर उन्हें खरीदने को उत्सुक है । सरकार समिति में ऐसे ही व्यक्तियों की नियुक्ति करती है जो हर परिस्थिति में उसको संरक्षण दें । वेतन वृद्धि के बारे में सरकार का कोई सिद्धांत नहीं है । वर्ष 1966 में सरकार ने सेक्रेटरी-वर्ग का वेतन 500 रुपये बढ़ा दिया था । क्या यही आपका समाजवाद है जिसकी आप दुहाई देते हैं ? सरकार ने किस आधार पर यह आश्वासन दिया है कि योजना आयोग का प्रतिवेदन 31 मार्च, 1973 तक प्रस्तुत कर दिया जाएगा और सरकार वेतन आयोग की सिफारिशों को कब से लागू करेगी ?

श्री यशवन्तराव चव्हाण : इस तथ्य से इन्कार नहीं किया जा सकता कि मूल्य में वृद्धि हो रही है और इससे साधारण जनता के जीवन पर प्रभाव पड़ रहा है । मेरी जानकारी के अनुसार मूल्य सूचकांक दिसम्बर में 245 था ।

सरकार भी सरकारी कर्मचारियों के प्रति वफादार है । हमें वेतन आयोग के प्रतिवेदन की प्रतीक्षा करनी पड़ेगी । मुझे आशा है वह मार्च के अन्त तक अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर देगा ।

श्री समर गुह (कंटाई) : माननीय मंत्री ने कहा है कि 'उपलब्ध संकेतों' के अनुसार प्रतिवेदन के 31 मार्च तक प्राप्त हो जाने की आशा है । उनके कनिष्ठ मंत्री ने भी इसी प्रकार की भाषा का प्रयोग किया था । जब उन्होंने कहा था कि 'उपलब्ध संकेतों' के अनुसार प्रतिवेदन गत वर्ष के अन्त में उपलब्ध हो जायेगा । 15 मार्च, 1972 को उन्होंने कहा था कि प्रतिवेदन यथाशीघ्र उपलब्ध हो जायेगा । अतः हमें इस बारे में सदेह होता है कि क्या वास्तव में प्रतिवेदन 31 मार्च

तक सरकार को उपलब्ध हो जायेगा अथवा नहीं। सरकार प्रतिवेदन पर विचार करने में कितना समय लेगी? वेतन आयोग और सरकार दोनों ही प्रतिवेदन को तैयार करने अथवा उसको अन्तिम रूप देने में असाधारण विलम्ब होने का पर्याप्त स्पष्टीकरण नहीं दे सके हैं। वेतन आयोग में केवल एक व्यक्ति की नियुक्ति नहीं की गई है। उसके अनेक प्रमुख अर्थशास्त्री हैं। वे बहुत विद्वान व्यक्ति हैं जो तथ्यों, ग्रांकों आदि के बारे में परस्पर विचार कर अन्तिम निर्णय लेने के लिये उन पर वेतन आयोग के अध्यक्ष से सलाह कर सकते हैं। अतः वेतन आयोग के अध्यक्ष के अचानक बीमार पड़ जाने को असाधारण विलम्ब का कारण नहीं बताया जा सकता।

दूसरे वेतन आयोग के प्रतिवेदन पर सरकार ने यह असंतोष प्रकट किया था कि उसे प्रतिवेदन प्रस्तुत करने के लिए इतना अधिक समय नहीं लेना चाहिये। यदि तीसरे वेतन आयोग के निदेश पद इतने विस्तृत भी मान लिये जायें तब भी क्या सब पहलुओं पर विचार करने के लिये एक वर्ष का अधिक समय पर्याप्त नहीं है?

सरकारी कर्मचारियों की सब यूनियनों और संघों ने और सब प्रमुख व्यक्तियों ने आयोग को अपने ज्ञापन 31 अगस्त, 1971 तक प्रस्तुत कर दिये थे।

गत अगस्त में आयोग द्वारा मुख्य मंत्रियों और सरकारी मंत्रियों से जो विचार विमर्श किया था उसका अभिप्राय यह था कि वेतन आयोग प्रतिवेदन को अन्तिम रूप देने की स्थिति में था। यदि यह सच है तो उसके बाद वेतन आयोग द्वारा प्रतिवेदन को अन्तिम रूप न दिये जाने पर भी 8-9 महीने का और समय लिये जाने के क्या कारण हैं?

मैं मंत्री महोदय का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूँ कि केन्द्रीय सरकार से लगभग 16 लाख कर्मचारियों का मूल मासिक वेतन 100 रुपयों से कम है तथा इन कर्मचारियों की स्थिति बड़ी दयनीय है। सरकार ने तीन बार अन्तरिम सहायता अवश्य दी है, किन्तु वह कुल केवल 32 रुपया ही बैठती है। मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि 32 रुपयों में कितना गेहूँ चावल या दाल खरीदी जा सकती है। इस श्रेणी के कर्मचारियों में ऐसे व्यक्ति भी हैं जो रेल चलाते हैं, डाक व तार विभाग में कार्य करते हैं अथवा जो सेवा में हैं तथा देश की सुरक्षा के लिये अपने प्राणों का बलिदान करते हैं।

देश के सभी भागों से आये लगभग 1,50,000 रेलवे कर्मचारियों ने एक असाधारण रैली की थी। लगभग 96 प्रतिशत रेलवे कर्मचारियों ने हड़ताल का समर्थन किया है। सभी स्थानों पर आन्दोलन हो रहे हैं जिससे हमारी संचार व्यवस्था को खतरा उत्पन्न हो गया है।

वेतन आयोग के अनुसार राष्ट्रीय पोषाहार सलाहकार समिति ने उपयोग सम्बन्धी निम्नतम आवश्यकताओं के बारे में एक नोट तैयार किया था तथा चिकित्सा परिषद ने भी एक नोट तैयार किया था। इन नोटों को सरकार के समक्ष प्रस्तुत किया गया था। स्वास्थ्य मंत्रालय ने इन नोटों की जांच करने के लिये असाधारण समय लिया है। क्या यह सच नहीं है कि इस मंत्रालय द्वारा विलम्ब किये जाने के कारण ही इस मामले में विलम्ब हुआ है।

पांचवी योजना के दृष्टिकोण पत्र में यह कहा गया है कि जब तक सरकार मूल्य, मजूरी और आय के बारे में अग्रिम नीति निर्धारित नहीं करेगी तब तक उत्पादन में वृद्धि की दर का लक्ष्य निर्धारित करना व्यर्थ रहेगा। क्या यह सच है कि सरकार ने नीति निर्धारित करने में विलम्ब किया है जिसके परिणामस्वरूप वेतन आयोग द्वारा प्रतिवेदन प्रस्तुत करने में विलम्ब हो रहा है?

श्री खाडिलकर ने राज्य सभा में नवम्बर में यह बताया था कि वित्त आयोग द्वारा रेलवे, संचार तथा रक्षा कर्मचारियों को बोनस के मामले पर भी विचार किये जाने की सम्भावना है। क्या विलम्ब का यह भी कारण है।

मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की 85 रुपयों की तदर्थ राहत की माँग को स्वीकार किया जायेगा? क्या सरकार वेतन आयोग से प्रतिवेदन प्राप्त होने के पश्चात् एक माह में उस पर निर्णय कर लेगी?

श्री यशवन्त राव चव्हाण : माननीय सदस्य ने वही प्रश्न पुनः उठाया है तथा मुझे पुनः वही उत्तर देने की आवश्यकता मालूम नहीं पड़ती।

यह सच है कि प्रतिवेदन प्रस्तुत करने में देरी हो रही है किन्तु मैंने उसके कारण भी बता दिये हैं। एक तो निदेश पद कुछ व्यापक थे तथा दूसरे इस बारे में कर्मचारियों की एसोमियेशनों के साथ विचार-विमर्श करने में अधिक समय लग गया। श्रमिकों के प्रतिनिधियों के चयन के बारे में कोई समझौता न होने के कारण भी इस बारे में विलम्ब हुआ है। वेतन आयोग को पूर्णतः दोषी ठहराना उचित नहीं है।

माननीय सदस्य इस बारे में सहमत होंगे कि विलम्ब के कोई अन्य कारण न होकर समस्या की जटिलता है तथा इस बारे में प्रक्रिया निर्धारित करने में प्रारम्भ में हुई देरी ही है।

मेरे विचार से मंजूरी और आय के बारे में नीति निर्धारण का वेतन आयोग के प्रतिवेदन के विलम्ब से कोई सम्बन्ध नहीं है। जहाँ तक प्रतिवेदन पर सरकार के निर्णय का प्रश्न है मैं सभा को आश्वासन दिलाना चाहता हूँ कि सरकार प्रतिवेदन प्राप्त होने के बाद न्यायोचित समय में निर्णय कर लेगी।

सभा-पटल पर रखे गये पत्र (PAPERS LAID ON THE TABLE)

पांचवी योजना का दृष्टिकोण

संचार मंत्री (श्री हेमवती नन्दन बहुगुणा) : मैं डी० पी० घर की ओर से पांचवी योजना 1974-79 का दृष्टिकोण की एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूँ। [ग्रन्थालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० 4167/73]

कोयला खान (प्रबन्ध ग्रहण) अध्यादेश, 1973

संसदीय कार्य मंत्री (श्री के० रघुरामैया) : मैं संविधान के अनुच्छेद 123 (2) (क) के उपबंधों के अन्तर्गत कोयला खान (प्रबन्ध-ग्रहण) अध्यादेश, 1973 (1973 का संख्या 1) (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति, जो राष्ट्रपति द्वारा 30 जनवरी, 1973 को प्रख्यापित किया गया था। सभा पटल पर रखता हूँ।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० 4168/73]

नाविक भविष्य निधि स्कीम, 1966 के कार्यक्रम सम्बन्धी वर्ष 1971-72 का वार्षिक प्रतिवेदन

नौवहन तथा परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : मैं नाविक भविष्य निधि स्कीम, 1966

के कार्यकरण सम्बन्धी वर्ष 1971-72 के वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति सभा-पटल पर रखना है। [ग्रन्थालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० 4169/73]

स्थावर सम्पत्ति अधिग्रहण और ग्रहण अधिनियम, 1952 के अन्तर्गत अधिसूचना

निर्माण और आवास मंत्री (श्री भोला पस्वान शास्त्री) : मैं स्थावर सम्पत्ति अधिग्रहण और ग्रहण अधिनियम, 1952 की धारा 17 की उपधारा (2) के अन्तर्गत अधिसूचना संख्या सां० आ० 4144 की एक प्रति, जो भारत के राजपत्र, दिनांक 16 दिसम्बर, 1972 में प्रकाशित हुई थी, सभा-पटल पर रखता हूँ। [ग्रन्थालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० 4170/73]

आंध्र प्रदेश राज्य के बारे में उद्घोषणा आदि

ग्रह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूँ :

(1) संविधान के अनुच्छेद 356(3) के अंतर्गत दिनांक 18 जनवरी, 1973 की उद्घोषणा (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति, जो राष्ट्रपति द्वारा संविधान के अनुच्छेद 356 के खंड (1) के अधीन आंध्र प्रदेश राज्य के सम्बन्ध में जारी की गई थी और जो भारत के राजपत्र, दिनांक 18 जनवरी, 1973 में अधिसूचना संख्या सां० सां० नि० 13 (ड.) में प्रकाशित हुई थी।

(2) उपर्युक्त उद्घोषणा के खण्ड (ग) के उप-खण्ड (झ) के अनुसरण में राष्ट्रपति द्वारा जारी किये गये दिनांक 18 जनवरी, 1973 के आदेश (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति जो भारत के राजपत्र दिनांक 18 जनवरी, 1973 में अधिसूचना संख्या सा० सा० नि० 14 (ड.) में प्रकाशित हुआ था।

(3) राष्ट्रपति के नाम आंध्र प्रदेश के राज्यपाल के 17 जनवरी, 1973 के प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति। [ग्रन्थालय में रखी गई। देखिये सं० एल० टी० 4171/73]

आवश्यक वस्तु अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचनायें

कृषि रेल मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री शेर सिंह) : मैं आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 की धारा 3 की उपधारा (6) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ :-

(एक) विलायक-निस्सारित तेल, तेलरहित भोजन और खाद्य आटा (नियन्त्रण) संशोधन आदेश, 1972 जो भारत के राजपत्र, दिनांक 9 अक्टूबर, 1972 में अधिसूचना संख्या सा० सा० नि० 432 (ड.) में प्रकाशित हुआ था। [ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 4172/73]

- (दो) उदग्रहण चीनी पूर्ति (नियन्त्रण) दूसरा संशोधन आदेश, 1972, जो भारत के राजपत्र, 13 दिसम्बर, 1972 में अधिसूचना संख्या सा० सा० नि० 486 (ड.) में प्रकाशित हुआ था। [ग्रन्थालय में रखी गयी। देखिये संख्या ए० टी० 417/73]

कम्पनी अधिनियम 1956 के अन्तर्गत पत्र

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री डी० आर० चव्हाण) : मैं श्री वेदव्रत बरुआ की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ।

- (एक) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 396 की उपधारा (5) के अन्तर्गत शिपिंग कारपोरेशन आफ इंडिया और जयन्ती शिपिंग कम्पनी विलयन आदेश, 1973 (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति, जो भारत के राजपत्र, दिनांक 1 जनवरी 1973 में अधिसूचना संख्या सा० आ० 2 (ड.) में प्रकाशित हुआ था। [ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 4174/73]
- (दो) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 641 की उपधारा (3) के अंतर्गत अधिसूचना संख्या सा० सा० नि० 3 (ड.) की एक प्रति, जो भारत के राजपत्र दिनांक 6 जनवरी, 1973 में प्रकाशित हुई थी और जिसके द्वारा उक्त अधिनियम की अनुसूची 10 में और परिवर्तन किये गये हैं। [ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 4173/73]

रेल संरक्षण बल (दूसरा संशोधन) नियम 1972

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : मैं रेल संरक्षण बल अधिनियम, 1957 की धारा 21 की उपधारा (3) के अन्तर्गत रेल संरक्षण बल (दूसरा संशोधन) नियम, 1972 (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति, जो भारत के राजपत्र, दिनांक 9 दिसम्बर, 1972 में अधिसूचना संख्या सा० सा० नि० 1955 में प्रकाशित हुए थे, सभा पटल पर रखता हूँ। [ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 4176/73]

**अखबारी कागज और चित्र कला कागज सम्बन्धी आयात के बारे में
सार्वजनिक सूचना**

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उप मंत्री (श्री धर्मवीर सिंह) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

- (एक) वर्ष 1972-73 के लिए अखबारी कागज सम्बन्धी आयात नीति के बारे में सार्वजनिक सूचना संख्या 22 आई० टी० सी० (पी० एन०)/73, दिनांक 12 फरवरी, 1972 (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति। [ग्रन्थालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० 4177/73]
- (दो) वर्ष 1972-73 के लिए चित्र कला कागज सम्बन्धी आयात नीति के बारे में सार्वजनिक सूचना संख्या 23 आई० टी० सी० (पी० एन०)/73, दिनांक, 12 फरवरी, 1973 (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति। [ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 4178/73]

राज्य सभा से संदेश
MESSAGE FROM RAJYA SABHA

सचिव : मुझे राज्य सभा के सचिव से प्राप्त इस संदेश की सूचना देनी है कि राज्य सभाने 19 फरवरी, 1973 को अपनी बैठक में बालक दत्तक ग्रहण विधेयक, 1972 संबंधी दोनों सभाओं की संयुक्त समिति के प्रतिवेदन को प्रस्तुत करने की अवधि राज्य सभा के 86वें सत्र के अन्तिम सप्ताह के प्रथम दिन तक और आगे बढ़ाने हेतु एक प्रस्ताव स्वीकार किया है।

विधेयकों पर अनुमति
ASSENT TO BILLS

सचिव : मैं संसद की दोनों सभाओं द्वारा पिछले सत्र के दौरान पास किया गया तथा राष्ट्रपति द्वारा अनुमति प्राप्त भारतीय टैरिफ (संशोधन) विधेयक, 1972 सभा पटल पर रखता हूँ :

मैं संसद की दोनों सभाओं द्वारा पास किये गये तथा राष्ट्रपति की अनुमति-प्राप्त निम्नलिखित 13 विधेयकों की प्रतियां राज्य सभा के सचिव द्वारा विधिवत प्रमाणीकृत, भी सभा-पटल पर रखता हूँ :

- (1) चूना पत्थर और डोलीमाइट खान श्रम कल्याण निधि विधेयक, 1972
- (2) खाद्य निगम (संशोधन) विधेयक, 1972
- (3) बोनस संदाय (संशोधन) विधेयक, 1972
- (4) विमान वहन विधेयक, 1972
- (5) कोयला खान श्रम कल्याण निधि (संशोधन) विधेयक, 1972
- (6) भारतीय रेल (संशोधन) विधेयक, 1972
- (7) रूग्ण कपड़ा उपक्रम (प्रबन्ध-ग्रहण) विधेयक, 1972
- (8) औद्योगिक वित्त निगम (संशोधन) विधेयक, 1972
- (9) भारतीय औद्योगिक विकास बैंक (संशोधन) विधेयक 1972
- (10) परिसीमन विधेयक, 1972
- (11) राजकीय वित्तीय निगम (संशोधन) विधेयक, 1972
- (12) रिचर्डसन एण्ड क्रूड्स लिमिटेड (उपक्रम का अर्जन तथा अन्तरण) विधेयक, 1972
- (13) मुल्की नियम विधेयक, 1972

प्रकलन समिति
ESTIMATES COMMITTEE
25 वां तथा 26 वां प्रतिवेदन

श्री के० एन० तिवारी (बेतिया) : मैं प्राकलन समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ :

- (1) ट्रैक्टर और अन्य कृषि मशीनों और औजारों के सम्बन्ध में समिति के पांचवें प्रति-

वेदन में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाहियों के बारे में कृषि मंत्रालय (कृषि विभाग) संबंधी 25 वां प्रतिवेदन ।

- (2) कृषि मंत्रालय (खाद्य विभाग) चीनी और वनस्पति निदेशालय के संबंध में समिति के 15 वें प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में 26 वां प्रतिवेदन ।

लोक लेखा समिति PUBLIC ACCOUNT COMMITTEE

62 वां प्रतिवेदन

श्री सेन्नियान (कुम्बकोणम) : मैं भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद् के सम्बन्ध में लोक लेखा समिति के चौथे प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों पर सरकार द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में समिति का 62वां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ ।

सूखे की स्थिति के बारे में वक्तव्य STATEMENT RE. DRUGHTSITUATION

श्री एस० एम० बनर्जी : अध्यक्ष महोदय मेरा अनुरोध है कि मंत्री महोदय के वक्तव्य के आधार पर देश में सूखे की स्थिति के बारे में विशेष चर्चा होनी चाहिये ।

श्री ज्योतिर्मय बसु (डायमण्ड हार्बर) : अकाल की स्थिति के बारे में स्थगन प्रस्ताव दिया गया है । इस प्रकार के वक्तव्य से हम कोई लाभ नहीं होगा ।

कृषि मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : माननीय सदस्यों को याद होगा कि पिछले अधिवेशन के दौरान हमने देश में सूखे की स्थिति के बारे में चर्चा की थी और तब मैंने जिस हद तक सूखा पड़ा और उस स्थिति का मुकाबला करने के लिए जो राहत उपाय किए गए थे उनका ब्यौरा दिया था । उसके बाद जो उल्लेखनीय घटनाएं घटी हैं और सूखे की स्थिति के बारे में ब्यौरा इस प्रकार है:—

- (1) महाराष्ट्र, गुजरात, राजस्थान और मैसूर और आन्ध्र प्रदेश के कुछ भागों में प्रतिकूल मौसम स्थिति और सूखे की लहर का जारी रहना और इसके फलस्वरूप इन राज्यों में राहत कार्यों में वृद्धि करना;
- (2) मध्यप्रदेश, उड़ीसा, पश्चिमी बंगाल, बिहार और उत्तर प्रदेश के राज्यों में अगस्त, सितम्बर और अक्टूबर के महीनों में वर्षा होने और समान्यतः अनुकूल मौसम होने के परिणामस्वरूप खरीफ की फसल के उत्पादन के अनुमानों में कुछ सुधार होना ।
- (3) नवम्बर/दिसम्बर/जनवरी में हुई वर्षा, हरियाणा, पंजाब, उत्तर प्रदेश और बिहार के रबी की फसल उगाने वाले क्षेत्रों में गेहूँ और अन्य रबी की फसलों बोने और उगाने के लिए तथा उड़ीसा और तमिलनाडु के राज्यों में शरद कालीन धान की फसल देर से बोई गई खरीफ/रबी की फसलों के लिए लाभदायक रही है ।

गुजरात, राजस्थान, महाराष्ट्र और मसूर के उत्तरी दूरवर्ती भाग को छोड़कर देश के अधिकांश भागों में पिछले इन तीन महीनों में अनुकूल मौसम की स्थिति चलते रहने और उत्तर प्रदेश, बिहार और पंजाब राज्यों में गेहूं के अन्तर्गत क्षेत्र में पर्याप्त वृद्धि करने तथा अधिक उपज देने वाली किस्मों के अन्तर्गत क्षेत्र बढ़ाने और आयातित तथा सामान्य योजना कार्यक्रमों को कार्यान्वित करने के परिणामस्वरूप आगामी रबी फसलों की सम्भावनाएं काफी बढ़ गई हैं और आशा है कि इन राज्यों में पिछले वर्ष की अपेक्षा गेहूं की फसल काफी अच्छी होगी।

2. सूखे से पैदा हुए संकट को दूर करने के लिए आवश्यकतानुसार आवश्यक राहत उपायों को जारी रखा गया है और उनमें वृद्धि की गई है। प्रभावित जनसंख्या को राहत कार्यों में रोजगार सुलभ करने, मुफ्त सहायता देने और पेयजल, चारा सप्लाई करने की व्यवस्था करने और प्रभावित क्षेत्रों में महामारी के फैलने की रोकथाम करने जैसे सभी प्रयत्न किए जा रहे हैं। नवम्बर 1972 में राहत कार्यों और उन पर लगाए गए व्ययों की संख्या क्रमशः 69,594 और 35.38 लाख थी जो 15-2-1973 को बढ़कर क्रमशः 90,000 और 48 लाख हो गई। पिछले दस वर्षों की तुलना में राहत कार्यों और उन पर लगाए गए व्ययों की संख्या सब से अधिक है। राहत कार्य गठित करते समय उन्ही कार्यों को शुरू करने पर जोर दिया गया है जिनसे कुल मिला कर लाभ प्राप्त हो सके जैसे भू-संरक्षण अन्तः स्रावी और कुओं का निर्माण करना, नहरों की खुदाई करना, लिफ्ट, लघु और मध्यम सिंचाई योजनाएं और सड़कें बनाना इनके अलावा, प्रभावित क्षेत्रों में रोजगार के अवसर पैदा करने के लिए स्वीकृत प्लान और गैर प्लान योजनाओं का पूरा पूरा फायदा उठाया गया है।

3. बूढ़ों, निर्बल व्यक्तियों और वे व्यक्ति जो किसी न किसी कारणवश काम करने में असमर्थ हैं, को मुफ्त सहायता प्रदान करने के लिए तुरन्त कार्यवाही की जाती है। इसके अलावा, बच्चों, गर्भवती और दूध पिलाने वाली महिलाओं की देखभाल करने के लिए बहुत सारे केन्द्रों में मुफ्त भोजन और दूध के वितरण का कार्यक्रम शुरू किया जा रहा है। इस समय 17 लाख लोगों को इन कार्यक्रमों के अन्तर्गत फायदा पहुंच रहा है।

4. केन्द्रीय वित्तीय सहायता देने के लिए निर्धारित कार्यविधि के अनुसार केन्द्रीय दल अब तक मध्य प्रदेश और मणिपुर को छोड़कर सारे मूखाग्रस्त राज्यों का दौरा कर चुका है। इन राज्यों के लिए केन्द्रीय दलों का गठन कर दिया गया है और वे शीघ्र ही इन राज्यों का दौरा करेंगे।

5. केन्द्रीय दलों ने अब तक राज्यों का दौरा करने के परिणामस्वरूप जो सिफारशें की हैं, उनके आधार पर सरकार द्वारा 1972-73 के लिए खर्च के लिए निर्धारित की गई कुल सीमा लगभग 192.84 करोड़ रुपये बैठती है जिसमें से संबंधित राज्य सरकारों को आवश्यकतानुसार 100.05 करोड़ रुपये की सहायता दी जा चुकी है।

6. इस वर्ष के दौरान शुरू किए गए आपातक कृषि उत्पादन कार्यक्रम को तेजी से कार्यान्वित किया जा रहा है। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत राज्य सरकारों द्वारा शुरू की गई योजनाओं में यह परिकल्पना की गई है कि, (क) 1,44,000 नलकूप/पम्पसैटों को बिजली दे कर चालू करना; (ख) लगभग 1800 गहरे नलकूपों और 77,000 से भी अधिक उथले नलकूपों का निर्माण करना; (ग) तुरन्त लाभ देने वाले अन्य किस्मों के लघु सिंचाई कार्यों के अलावा, 4,000 से भी अधिक लिफ्ट सिंचाई परियोजनाओं को पूरा करना। आशा है कि इनसे इस वर्ष रबी और

ग्रीष्म के मौसमों के दौरान पर्याप्त क्षेत्र में सिंचाई की जा सकेगी। राज्य सरकारों को 152 करोड़ रुपये से भी अधिक की वित्तीय सहायता विशेष रूप से प्रदान की गई है ताकि वे इन योजनाओं को शुरू कर सकें। राज्य सरकारों को विशिष्ट लघु सिंचाई योजनाओं के लिए 92.9 करोड़ रुपये पहले ही दिए जा चुके हैं। इसके अलावा, राज्य सरकारों को कृषि आदानों के लिए अल्पकालीन ऋण के रूप में 92 करोड़ रुपये भी दिए गए हैं।

7. महाराष्ट्र, गुजरात, राजस्थान, मैसूर और आन्ध्र प्रदेश के राज्यों में, जहां चारे की सप्लाई के मामले में बहुत अधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ा था, इस स्थिति का मुकाबला करने के लिए विशेष उपाय किए गये थे, जैसे :—

- (क) मुफ्त और रियायती दरों पर चारा सप्लाई करना;
- (ख) पशु सहायता कैम्प खोलना और पशुओं का प्रवर्जन;
- (ग) चारे की फसल उठाने के लिए राज सहायता। ऋण देना;
- (घ) शीरे, गन्ने के ऊपरी हिस्से जैसे अपरम्परागत स्रोतों को चारे के रूप में हस्तेमाल करवाना;
- (ङ) पड़ोसी राज्यों से चारे की खरीदारी की व्यवस्था करना;
- (च) पशुओं को जंगलों में चरने के लिए जाने देना।

इन राज्यों के लिए केन्द्रीय दलों की सिफारिशों पर चारे की सप्लाई और पशु-सहायता की व्यवस्था करने के लिए खर्च की विशेष सीमा अपनाई गई है। अब तक 16.31 करोड़ रुपये की कुल सीमा निर्धारित की गई है।

8. इसी प्रकार, महाराष्ट्र, गुजरात, राजस्थान, मैसूर और आन्ध्र प्रदेश को पेयजल की सुविधाओं से सम्बन्धित जिन गम्भीर समस्याओं का सामना करना पड़ रहा था, उन पर काबू पाने के लिए विशेष उपाय उठाए गए हैं। किए गए उपायों में ये शामिल हैं :—

- (क) पठारी क्षेत्रों में पेयजल के लिये कुएं खोदने के लिए आवश्यक उपयुक्त रिंगज सप्लाई करना;
- (ख) कुएं खोदने के लिए ऋण/अनुदान देना;
- (ग) पानी ढोने के लिए पानी के टैंकों की व्यवस्था करना।

केन्द्रीय दलों की सिफारिशों पर पेयजल की सप्लाई के लिए खर्च की विशेष सीमा भी अपनाई गई है। अब तक 13.95 करोड़ रुपये की कुल सीमा अपनाई गई है।

9. सरकारी एजेंसियों के पास उपलब्ध सभी खाद्यान्नों को उचित मूल्य की दुकानों के माध्यम से दिया जा रहा है और सूखे से प्रभावित और कमी वाले क्षेत्रों की खाद्यान्नों से सम्बन्धित उचित आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए आवश्यक संचलन कार्यक्रम शुरू किए गए हैं।

10. सूखा और कमी वाले क्षेत्रों में लोगों को जिन कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है और मूल्यों में वृद्धि के बारे में सरकार पूरी तरह जागरूक है। भारत सरकार राज्य सरकारों से बराबर सम्पर्क बनाए हुए है और सभी सम्भव राहत उपायों द्वारा लोगों की कठिनाइयों को दूर करने के लिए सभी पग उठाए जा रहे हैं। भारत सरकार को विश्वास है कि सभी सम्बन्धितों के सहयोग से इस स्थिति पर प्रभावी ढंग से काबू पाना सम्भव हो पाएगा।

अस्पृश्यता (अपराध) अधिनियम और प्रकीर्ण
उपबन्ध विधेयक

UNTOUCHABILITY (OFFENCES) AMENDMENT AND
MISCELLANEOUS PROVISION BILL

संयुक्त समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत किये जाने की अवधि का बताया जाना

श्री शम्भूनाथ (सँदपुर) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि यह सभा अस्पृश्यता (अपराध) अधिनियम, 1955 का संशोधन और लोक प्रति-
निधित्व अधिनियम, 1951 का और संशोधन करने वाले विधेयक सम्बन्धी संयुक्त
समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत किये जाने की अवधि अगले सत्र के दूसरे सप्ताह
के प्रथम दिन तक और बढ़ाती है।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है।

“कि यह सभा अस्पृश्यता (अपराध) अधिनियम, 1955 का संशोधन और लोक प्रति-
निधित्व अधिनियम, 1951 का और संशोधन करने वाले विधेयक सम्बन्धी संयुक्त
समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत किये जाने की अवधि अगले सत्र के दूसरे सप्ताह के
प्रथम दिन तक और बढ़ाती है।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted

अध्यक्ष महोदय : रेल बजट पर दो बजकर पैंतालीस मिनट पर चर्चा की जाएगी तब तक
के लिये सभा स्थगित होती है।

इसके पश्चात लोक सभा मध्यान्ह भोजन के लिये दो बजकर पैंतालीस मिनट
म०प० तक के लिये स्थगित हुई)

(The Lok Sabha then adjourned for lunch till fortyfive minutes past fourteen of
the Clock)

मध्यान्ह भोजन के पश्चात लोक सभा दो बजकर 45 मिनट पर पुनः
समवेत हुई

The Lok Sabha reassembled after lunch at fortyfive minutes past fourteen
of the Clock

{ अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए }
{ Mr. Speaker in the chair }

रेलवे बजट, 1973-74

RAILWAY BUDGET, 1973-74

अध्यक्ष महोदय : माननीय रेल मंत्री

रेल मंत्री (श्री एल०एन० मिश्र) :

अध्यक्ष महोदय,

मैं इसे अपना सौभाग्य समझता हूँ कि रेलवे विभाग सम्हालने के थोड़े ही दिनों के भीतर
मुझे 1973-74 का रेलवे बजट पेश करने के लिए कहा गया है।

चालू वर्ष हमारी स्वतंत्रता की रजत जयन्ती का भी वर्ष है और स्पष्टतः हमें इस बात की याद दिलाता है कि हमारे देश के आर्थिक विकास में भारतीय रेलों का कितना ठोस योगदान रहा है।

1971-72 का लेखा

1971-72 का वर्ष रेलों के लिए न केवल तनाव व कठिनाइयों का रहा है अपितु इस वर्ष उपलब्धियाँ भी प्राप्त की गयी हैं। सीमा पार से एक करोड़ शरणार्थियों के आ जाने से उत्पन्न समस्याओं और पूर्वी भारत में अभूतपूर्व बाढ़ और तूफान से हुई क्षति के बावजूद, रेलों आपातकाल से पहले, उसके दौरान और तत्पश्चात रक्षा सेवाओं की मांगों को पूरा करने में पूर्णतया सफल रही है। रेलवे की वित्तीय स्थिति में भी काफी सुधार हुआ है। 1971-72 के बजट अनुमान में 6.87 करोड़ रुपये की कमी का पूर्वानुमान लगाया गया था। रेल संचालन में सुधार और रेल अभिसमय समिति, 1971 द्वारा दी गई राहत के फलस्वरूप संशोधित अनुमान के समय यह प्रत्याशा की गई थी कि रेलें 6.87 करोड़ रुपये के घाटे के बजाय 9.08 करोड़ रुपये का शुद्ध अधिशेष दिखायेंगी। वास्तव में रेलों का कार्य और अधिक अच्छा रहा और वर्ष के अन्तिम लेखे बंद करते समय 17.84 करोड़ रुपये का अधिशेष रहा। रेलों को अतिरिक्त अन्तरिम राहत के कारण बढ़े हुए खर्च, रनिंग भत्ते में वृद्धि और बाढ़ के कारण हुई क्षति की मरम्मत के लिए अपेक्षित उस खर्च को भी वहन करना पड़ा जिसके लिए न तो बजट में व्यवस्था की गई थी और न की जा सकती थी। इस वर्ष राजस्व में मूल्यह्रास आरक्षित निधि और पेंशन निधि को क्रमशः 105 करोड़ रुपये और 11.50 करोड़ रुपये प्राप्त हुए। सामान्य राजस्व के प्रति विकास निधि और राजस्व आरक्षित निधि के अन्तर्गत रेलवे की कर्जदारी 1971-72 के अन्त में 126.0 करोड़ रुपये तक होने का अनुमान था, लेकिन वास्तव में यह राशि घटकर 106.22 करोड़ रुपये रही।

संशोधित अनुमान, 1972-73

1972-73 के रेलवे बजट में 32.53 करोड़ रुपये के अधिशेष की प्रत्याशा की गई थी। यातायात से कुल प्राप्त का अनुमान 1143.10 करोड़ रुपये आँका गया था। बजट में यह परिकल्पना की गई थी कि पिछले वर्ष की तुलना में इस वर्ष 'यात्री यातायात' से आमदनी 3 प्रतिशत अधिक होगी। 'माल यातायात' से आमदनी इस प्रत्याशा पर आधारित थी कि 95 लाख मीटरिक टन अतिरिक्त राजस्व उपार्जक यातायात प्राप्त होगा।

वर्ष के शुरू में ही यह स्पष्ट हो गया कि जिस अतिरिक्त माल यातायात की आशा की गई थी, उसके प्राप्त होने की संभावना नहीं है। वर्ष की पहली तिमाही में अतिरिक्त माल यातायात उसी अनुपात में प्राप्त नहीं हुआ। इसका मुख्य कारण यह था कि दामोदर घाटी निगम और बिहार राज्य बिजली बोर्ड ने, विशेष रूप से अप्रैल और मई, 1972 में बिजली में भारी मात्रा में कटौती कर दी थी। बिजली की बार-बार कटौती होने से रेलों के परिचालन पर न केवल प्रत्यक्ष रूप से बुरा प्रभाव पड़ा, बल्कि धुलाई कारखानों, कोयला-खानों, सीमेंट कारखानों और अन्य प्रमुख औद्योगिक यूनिटों के संचालन पर पड़ने वाले प्रभाव से रेलों का संचालन अप्रत्यक्ष रूप से भी प्रभावित हुआ।

जुलाई, 1972 से यातायात बढ़ने लगा। जुलाई के अन्त तक जो अतिरिक्त राजस्व उपार्जक यातायात केवल 80,000 मीटरिक टन था, वह अगस्त के अन्त तक बढ़कर

7.2 लाख मीटरिक टन मितम्बर के अन्त तक 21.5 लाख मीटरिक टन और अक्तूबर के अन्त तक 35.8 लाख मीटरिक टन हो गया। लेकिन वृद्धि का स्वरूप एक-समान नहीं रहा। इस्पात कारखानों का यातायात तथा अनाज और उर्वरकों की ढुलाई निर्धारित लक्ष्य से आगे बढ़ गई। दूसरी ओर, इस्पात कारखानों से भिन्न अन्य उपभोगकर्त्ताओं के लिए कोयला, सीमेंट, निर्माण के लिए लौह अयस्क और पेट्रोलियम का यातायात पिछड़ गया। सीमेंट कारखानों में दो-तीन सप्ताह तक हड़ताल रही; पंजाब, हरियाणा और असम में छात्रों के आन्दोलन हुए और नवम्बर, 1972 से आन्ध्र प्रदेश में मुल्की नियमों के समर्थन और विरोध में आन्दोलन शुरू हो गया तथा मुगलसराय में हमें 'धीरे काम करो' के हथकंडों का सामना करना पड़ा। स्वभावतः राजस्व उपार्जक यातायात में तेजी से गिरावट आई। इस माह रेलों ने नवम्बर, 1971 की अपेक्षा 0.7 लाख मीटरिक टन कम यातायात की ढुलाई की। दिसम्बर में स्थिति फिर सुधर गई और दिसम्बर के अन्त तक 47.2 लाख मीटरिक टन अतिरिक्त यातायात किया गया। लेकिन इस पर भी हम प्रत्याशित समानुपाती लक्ष्य से 26.7 लाख मीटरिक टन पीछे थे। जनवरी में उत्तर प्रदेश राज्य बिजली बोर्ड के इंजीनियरों ने हड़ताल कर दी जिससे उत्तर रेलवे के मुख्य विद्युतीकृत मार्ग पर यातायात का संचलन बुरी तरह से गड़बड़ा गया। आन्ध्र प्रदेश में मुल्की और पृथकतावादियों के हिंसक आन्दोलनों से स्थिति बहुत बिगड़ गई। कुछ दिनों के लिए तो उत्तर और दक्षिण के बीच यातायात बिल्कुल ठप्प पड़ गया।

इन सब बातों को देखते हुए, मुझे भय है कि इस वर्ष का अतिरिक्त राजस्व उपार्जक यातायात 56.4 लाख मीटरिक टन से अधिक नहीं होगा, जबकि बजट अनुमान में 95 लाख मीटरिक टन की प्रत्याशा की गई थी। प्रारम्भिक यातायात में कमी के बावजूद, आशा है कि वहन-दूरी में वृद्धि, देश के अन्य भागों में आर्थिक गतिविधि में तेजी और कुल मिलाकर यातायात के स्वरूप में अनुकूल परिवर्तन के कारण स्थिति कुछ सुधर जायेगी।

परिणामतः 'माल यातायात' से आमदनी का संशोधित अनुमान 732.13 करोड़ रुपये, अर्थात् बजट से 15 89 करोड़ रुपये अधिक रखा गया है। यदि ये उपद्रव न हुए होते तो यह स्पष्ट है कि रेलों का कार्य अधिक बेहतर हुआ होता।

आन्दोलनों, हड़तालों, बंदों और विशेष रूप से मुल्की नियम विरोधी आन्दोलन के बावजूद, 'यात्री यातायात' से आमदनी के अब तक के परिणाम उत्साहवर्धक रहे हैं। इस रुख को देखते हुए, 'यात्री यातायात' से आमदनी का अनुमान अब मूल अनुमान से 14.12 करोड़ रुपये अधिक रखा गया है। 'फुटकर' के अन्तर्गत भी आमदनी 2.14 करोड़ रुपये अधिक होने की संभावना है, लेकिन 'अन्य कोचिंग'—पार्सल/मामान आदि के अन्तर्गत, हो सकता है, 15 लाख रुपये की मामूली कमी हो जाये।

कुल मिलाकर हमारी आमदनी 31 करोड़ रुपये बढ़ी है, लेकिन हमारा संचालन-व्यय और अधिक तेजी से बढ़ रहा है।

7. 'संचालन व्यय' के हमारे संशोधित आंकड़े मूल बजट अनुमान से 47.54 करोड़ रुपये अधिक हैं। 'कर्मचारी' लागत वर्षानुवर्ष तेजी से बढ़ रही है। तीसरे वेतन आयोग की सिफारिशों के परिणामस्वरूप स्वीकृत तीन बार की अन्तरिम राहत, दैनिक और यात्रा भत्ते की दरों में वृद्धि और मियांभाय अधिकरण सहित विभिन्न अधिकरणों के निर्णयों के कार्यान्वयन के परिणामस्वरूप सितम्बर, 1970 से कर्मचारी लागत में प्रति वर्ष 95 करोड़ रुपये से भी अधिक की वृद्धि हुई है।

कर्मचारियों को 1 अगस्त, 1972 से मंजूर की गई अन्तरिम राहत की सबसे बाद वाली किस्त के भगतान के लिए पूरे वर्ष में 14 करोड़ रुपये से भी अधिक की व्यवस्था कर्नी होगी। चालू वर्ष में इस पर 9.04 करोड़ रुपये खर्च होंगे।

'इस्पात' और 'ईंधन' की कीमत में उत्तरोत्तर वृद्धि के कारण भी रेलों का व्यय काफी बढ़ा है। रेल परिसम्पत्तियों की 'मरम्मत और अनुक्षण' के लिए संशोधित अनुमान में 23.85 करोड़ रुपये की अतिरिक्त रकम की व्यवस्था की गई है। इसमें से 3.59 करोड़ रुपये पूर्वी और पश्चिमी क्षेत्रों में बाढ़/तूफान से हुई क्षति की मरम्मत के लिए हैं। बाकी 19.20 करोड़ रुपये 'रेल-इंजनों' 'सवारी, पार्सल आदि डिब्बों', 'माल डिब्बों', 'विजली' और 'सिगनल और दूर-संचार' सेवाओं के अनुक्षण के बढ़े हुए खर्च के लिए रखे गये हैं। वर्ष के दौरान, 'कोयले', 'डीजल' और 'विजली' की कीमतों में वृद्धि के कारण ईंधन का खर्च भी लगभग 4.06 करोड़ रुपये बढ़ गया है।

'मूल्यह्रास आरक्षित निधि' में 110 करोड़ रुपये और 'पेंशन निधि' में 16 करोड़ रुपये के विनियोगों को उसी तरह रहने दिया गया है, जैसी कि मूल बजट अनुमानों में व्यवस्था थी। वर्ष के दौरान पूंजीगत खर्च में वृद्धि के कारण सामान्य राजस्व को 'लाभांश' में भी 3.48 करोड़ रुपये की वृद्धि की सम्भावना है।

इस प्रकार यह पता चलता है कि यद्यपि रेलें 31 करोड़ रुपये का अतिरिक्त राजस्व अर्जित करेंगी, तथापि खर्च में 47.54 करोड़ रुपये की वृद्धि और सामान्य राजस्व को देय 'लाभांश' में 3.5 करोड़ रुपये की बढ़ोतरी के कारण रेलों का शुद्ध अधिशेष 32.53 करोड़ रुपये से घटकर 12.40 करोड़ रुपये रह जायेगा।

1972-73 के अन्त तक सामान्य राजस्व के प्रति रेलों की कर्जदारी घटकर 98.54 करोड़ रुपये रह जाने की प्रत्याशा थी, लेकिन अब यह रकम 110.68 करोड़ रुपये होगी।

बजट अनुमान, 1973-74

11. आशा की जाती है कि नये वित्तीय वर्ष के दौरान दक्षिणी और पूर्वी क्षेत्रों में स्थिति सामान्य रहेगी और देश की अर्थ-व्यवस्था में अधिक तेजी से विकास होगा। 1973-74 के बजट अनुमान में, किराये और भाड़े के वर्तमान स्तर पर यातायात से कुल प्राप्ति 1220 करोड़ रुपये आंकी गई है, जो संशोधित अनुमान से 46 करोड़ रुपये अधिक है। चालू वर्ष की तुलना में 'यात्री यातायात' से आमदनी में लगभग 4 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान है। 'माल यातायात' के संबंध में, जिससे कि आमदनी का लगभग दो-तिहाई भाग प्राप्त होता है, एक करोड़ मीट्रिक टन अतिरिक्त प्रारम्भिक राजस्व उपार्जक यातायात की परिकल्पना की गई है, जिससे लगभग 35 करोड़ रुपये का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा। 'अन्य कोर्चिंग' तथा 'फुटकर' के अन्तर्गत आमदनी लगभग चालू वर्ष के संशोधित अनुमान के स्तर पर ही रखी गई है।

खर्च के सम्बन्ध में, संशोधित बजट अनुमान की तुलना में, 61.57 करोड़ रुपये अधिक का अनुमान लगाया गया है; संचालन व्यय का अनुमान 918.25 करोड़ रुपये है, जबकि संशोधित अनुमान 856.68 करोड़ रुपये का था। जैसाकि व्याख्यात्मक ज्ञापन में बताया गया है, अतिरिक्त

खर्च के मुख्यतः निम्नलिखित कारण हैं—(क) कर्मचारी लागत में वृद्धि (34.81 करोड़); (ख) रेल-पथ और निर्माण चल-स्टाक तथा बिजली और सिगनल व दूर-संचार सेवाओं की मरम्मत तथा अनुरक्षण की लागत में वृद्धि (13.54 करोड़); (ग) अतिरिक्त यातायात के लिए ईंधन के खर्च में वृद्धि (4.52 करोड़) और (जनवरी, 1973 से) उपकर सहित कोयले की लागत में वृद्धि (3.88 करोड़); तथा (घ) विविध कारण (6.66 करोड़)।

कर्मचारियों के वेतन बिल में निम्नलिखित कारणों से वृद्धि हुई है—वार्षिक वेतन वृद्धियां (5.70 करोड़), तीसरे वेतन आयोग की सिफारिशों पर 1-8-1972 से मंजूर की गई अन्तरिम राहत (अप्रैल से जुलाई तक की अवधि के लिए 5.00 करोड़), मियाँभाय अधिकरण के निर्णयों का कार्यान्वयन (6.73 करोड़), रेल कर्मचारियों को उदारीकृत मान पर कपड़ों और चर्दियों की मंजूरी (1.24 करोड़), अनिवार्य कोटियों में अतिरिक्त कर्मचारियों की नियुक्तियां, भविष्य निधि में अंशदान, कर्मचारियों को भत्ते आदि (16.14 करोड़)।

मरम्मत और अनुरक्षण में वृद्धि मुख्यतः सामान और भण्डार की बढ़ी हुई लागत के कारण है। बन्द माल डिब्बों और रेल इंजनों का बेहतर अनुरक्षण और मरम्मत सुनिश्चित करने के लिए इस वर्ष एक तीव्र अभियान शुरू किया गया है ताकि और अधिक यातायात की ढुलाई के लिए उनकी उपलब्धता बढ़ाई जा सके।

रेलवे अभिसमय समिति, 1971 की सिफारिश के अनुसार, 'मूल्यहास आरक्षित निधि' में विनियोग को 110 करोड़ रुपये से बढ़कर 115 करोड़ रुपये कर दिया गया है। 'पेंशन निधि' में विनियोग 16 करोड़ रुपये रखा गया है : सामान्य राजस्व को 'लाभांश' 172.61 करोड़ रुपये होगा, जबकि चालू वर्ष के दौरान 163.18 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई थी। इस हिसाब से, आमदनी खर्च से कम रह जाने की सम्भावना है और अनुमानित घाटा 19.34 करोड़ रुपये आता है।

शुद्ध वित्तीय स्थिति

उपयुक्त घाटे में 20 करोड़ रुपये की वह रकम शामिल नहीं है जो 1973-74 में 'विकास निधि निर्माण-कार्यों' पर खर्च की जायेगी। रेलों को, 'विकास निधि' तथा 'राजस्व आरक्षित निधि' के अन्तर्गत बकाया ऋणों पर ब्याज के रूप में 5.35 करोड़ रुपये भी वित्त मंत्रालय को देने हैं। इसके अलावा, ऋण की 8.31 करोड़ रुपये की एक किस्त भी देय है। ये समस्त दायिताएं 33.66 करोड़ रुपये की बँठती हैं।

बजट प्रस्ताव

यदि वर्तमान दायिताओं को घाटे में शामिल कर लिया जाये तो अन्तर की राशि 53.00 करोड़ रुपये होगी। देश एक कठिन आर्थिक स्थिति से गुजर रहा है और मैं चाहता हूँ कि जन-साधारण के बोझ को कम करने के लिये हम हर संभव प्रयास करें। ऐसी परिस्थिति में यदि मैं इस अन्तर को बिना पूरा किये छोड़ देता हूँ तो इसका मतलब यह होगा कि सामान्य वित्त पर इतना बोझ और पड़ेगा, जिसका अन्ततोगत्वा सर्व-साधारण पर बुरा प्रभाव पड़ेगा। इसलिए, विल्कुल न चाहते हुए भी, मैं भाड़े और किराये में मामूली संशोधन करने का प्रस्ताव रख रहा हूँ और मुझे विश्वास है कि जीवन निर्वाह पर इसका कोई विशेष प्रभाव नहीं पड़ेगा।

माननीय सदस्य जानते हैं कि बहुत-सी वस्तुएं ऐसी हैं जिनकी रेलें बहुत कम दरों पर ढुलाई करती हैं; यहां तक कि उनसे परिचालन की पूरी लागत भी नहीं निकलती। दूसरी ओर, मजदूरी बढ़ने और सामान की कीमतों में वृद्धि के कारण परिचालन की लागत निरन्तर बढ़ रही है। सितम्बर, 1970 में सरकार द्वारा स्वीकृत वेतन और भत्तों में वृद्धि और श्रमिक पंचाट निर्णयों के परिणामस्वरूप ही रेलों का वार्षिक वेतन बिल 95 करोड़ रुपये से भी अधिक अर्थात् 22.5 प्रतिशत बढ़ गया है और कर्मचारी लागत रेलवे संचालन व्यय का 60 प्रतिशत बैठती है।

कोयला, डीजल तेल, बिजली, इस्पात और रेलों द्वारा खरीदे जाने वाले अन्य सामान की लागत भी निरन्तर बढ़ रही है। परिचालन की लागत में इस अपरिहार्य वृद्धि के कारण भाड़ा दरों और यात्री किरायों को अपरिवर्तित रखना असम्भव-सा हो जाता है। फिर भी मैं भाड़ा दरों और किरायों में बहुत मामूली समायोजन करने के प्रस्ताव रख रहा हूं।

निम्न दर वाली कुछ वस्तुओं के वर्गीकरण में संशोधन

जिन वस्तुओं पर इस समय 57.5 और इससे निचले वर्गों में प्रभार लिया जाता है, उनका भाड़ा वर्गीकरण एक सीढ़ी ऊपर उठाने का प्रस्ताव है। इस समय माल डिब्बा भार के लिए जिन वस्तुओं का भाड़ा वर्ग 30 की दर पर लिया जाता है, उन पर अब आगे वर्ग 32.5 की दर पर भाड़ा लिया जायेगा; इस समय जो वस्तुएं 32.5 भाड़ा वर्ग में हैं, उन्हें भाड़ा वर्ग 35 में रखा जायेगा और इसी तरह बढ़ते-बढ़ते वर्ग 57.5 की वस्तुओं पर वर्ग 60 की दर से भाड़ा लिया जायेगा। प्रस्तावित वर्गीकरण से इस समय वर्ग 30 में प्रभारित वस्तुओं पर रेल भाड़ा लगभग 8 प्रतिशत बढ़ेगा। वर्गीकरण के बढ़ने के साथ-साथ उत्तरोत्तर यह वृद्धि वर्ग 57.5 की वस्तुओं पर केवल लगभग 4 प्रतिशत रह जायेगी। इस वृद्धि के बाद भी अनेक वस्तुएं ऐसी रहेंगी जिनके भाड़े से होने वाली आमदनी से परिचालन की पूरी लागत नहीं निकलेगी।

‘फुटकर’ अर्थात् माल-डिब्बा भार से कम के परेषणों के वर्गीकरण को भी तदनु रूप निश्चित किया जायेगा।

नमक, मिट्टी के तेल अनाज (दाल सहित) के भाड़े को प्रस्तावित वृद्धि से मुक्त रखा गया है

यद्यपि वृद्धित राजस्व और उपभोक्ताओं पर उसके प्रभाव के परस्पर विरोधी पहलुओं के बीच दर में वृद्धियों द्वारा संतुलन रखना होता है, तथापि मैं यह मानता हूं कि इन वृद्धियों का उस माल या उन वस्तुओं के वर्तमान मुद्रास्फीति रुख पर प्रभाव नहीं पड़ना चाहिए जिनका जन-साधारण के बजट में बड़ा महत्वपूर्ण स्थान है। हालांकि व्यापक खपत वाली वस्तुओं को भाड़ा दर की वृद्धियों से बिल्कुल अलग रखना बहुत कठिन है, फिर भी यह निश्चय किया गया है कि अनाज, नमक और मिट्टी के तेल जैसी कुछ सीमित परमावश्यक वस्तुओं को इससे मुक्त रखा जाये। नमक, जिसका सम्बन्ध हमारे स्वतन्त्रता संग्राम के साथ रहा है, आज भी सामान्य व्यक्ति के दैनिक बजट में महत्वपूर्ण स्थान रखता है। अनाज और दालों की भाड़ा दरों में कोई परिवर्तन नहीं होगा, हालांकि जीवन के लिए आवश्यक इन वस्तुओं के परिवहन से भारतीय रेलों को इस समय प्रति वर्ष लगभग 26 करोड़ रुपये की हानि हो रही है।

माल के वर्गीकरण में प्रस्तावित संशोधन से 1973-74 में रेलों को 14.65 करोड़ रुपये का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा।

कोयले पर भाड़ा

कोयले का भाड़ा दरों में पिछली बार 1971 में संशोधन किया गया था और तब से परिचालन की लागत बहुत बढ़ गयी है। वर्तमान भाड़ा दरें 1100 किलोमीटर से अधिक दूरी तक कोयले के परिवहन की लागत को पूरा करने के लिए अपर्याप्त हैं और दूरी के साथ-साथ भाड़े से होने वाली आमदनी और परिवहन की लागत के बीच का अन्तर बढ़ता जाता है। इस अनिवार्य वस्तु के परिवहन से रेलों को 12 करोड़ रुपये प्रति वर्ष की हानि होती है। कोयला उद्योग को पुनर्गठित किया जा रहा है ताकि वह हमारे व्यापक राष्ट्रीय हित की उन्नति में सहायक हो और ग्राम्य पुनर्निर्माण कार्यक्रम को और अधिक प्रोत्साहन देने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए यह विनिश्चय किया गया है कि कोयले को एक विशेष स्तर पर रखा जाये। इसलिए मेरा प्रस्ताव है कि कोयले की भाड़ा-दर में वृद्धि को केवल 3 प्रतिशत तक सीमित रखा जाये। इस वृद्धि से प्रति वर्ष 3.50 करोड़ रुपये मिलेंगे।

ऊंचे दर्जे के यात्री किराये

1 अप्रैल, 1973 से रेल यात्री-किराया-कर हटा लिये जाने की घोषणा वित्त मंत्री अपने बजट में अलग से करेंगे। इस सीमा तक यात्रियों को लाभ होगा। लेकिन जैसा कि सदन को विदित है, यात्री तथा कोचिंग सेवाओं से रेलों को प्रति वर्ष लगभग 63 करोड़ रुपये का—50 करोड़ रुपये का अनुपनगरीय सेवाओं से और 13 करोड़ रुपये का उपनगरीय सेवाओं से—घाटा हो रहा है। ऊंचे दर्जे के अनुपनगरीय यात्रियों से, जो यात्री जनता का 1.3 प्रतिशत हैं, रेलों को अपनी कुल यात्री आमदनी का 13 प्रतिशत मिलता है। यह उचित और उयुक्त ही है कि इन दर्जों में यात्रा करने वाले समाज के समृद्ध वर्गों से अधिक किराया लिया जाये। तदनुसार, मेरा प्रस्ताव है कि ऊंचे दर्जे के इकहरी यात्रा टिकटों के सम्बन्ध में, कर को छोड़कर, मूल किरायों में 10 प्रतिशत की वृद्धि कर दी जाये। मेरी मन्शा है कि दो वर्षों के भीतर सभी गाड़ियों के वातानुकूल दर्जे के किरायों को हवाई जहाज के किरायों के स्तर पर ले आया जाये। शुरू में, मेरा प्रस्ताव है कि बम्बई और कलकत्ता के लिए राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों के वातानुकूल दर्जे के किरायों को हवाई जहाज के किरायों के बराबर अथवा उनसे अधिक कर दिया जाये। पहले और दूसरे दर्जे के मासिक सीजन टिकटों के वर्तमान किरायों में भी आनुपातिक वृद्धि होगी; इसका ब्योरा जापान में दिया गया है। इन वृद्धियों के फलस्वरूप 1973-74 में 4.45 करोड़ रुपये की आमदनी होगी।

तीसरे दर्जे के यात्री किराये

मैं बहुत चाहता था कि तीसरे दर्जे के यात्रियों को किसी भी तरह की वृद्धि से मुक्त रखा जाये। किन्तु परिचालन की बढ़ती हुई लागत के कारण मैं ऐसा नहीं कर सकता और, इसलिए, मैं कर को छोड़कर, मूल किरायों में बहुत मामूली वृद्धियों का प्रस्ताव रख रहा हूँ। प्रथमतः, पहले 15 किलोमीटर की दूरी के लिए तीसरे दर्जे के किरायों में कोई वृद्धि नहीं होगी। 16 से 36 किलोमीटर तक की दूरी के लिए तीसरा दर्जा साधारण में मात्र 5 पैसे की, 37 से 50 किलोमीटर तक के लिए 10 पैसे की और इसी प्रकार आगे वृद्धि होगी। 16 और 50 किलोमीटर के बीच की यात्रा के लिए इकहरी यात्रा टिकट का मूल्य अपने वर्तमान मूल्य से केवल 5 पैसे अधिक होगा। लम्बी दूरियों के लिए, जैसे 200 किलोमीटर के लिए, कर सहित वर्तमान किरायों में केवल 15 पैसे की वृद्धि होगी। यहां तक कि 1000 किलोमीटर की दूरी के लिए भी तीसरे दर्जे साधारण का

इकहरी यात्रा का किराया वर्तमान किराये से केवल 20 पैसे अधिक होगा। किसी भी दूरी के लिए नये किराये वर्तमान किरायों से 25 पैसे से ज्यादा नहीं बढ़ेंगे। मैं इस बात पर बल देना चाहूंगा कि प्रस्तावित नये किराये आमतौर पर बस के वर्तमान किरायों से कम हैं।

तीसरा दर्जा डाक और एक्सप्रेस

अब डाक और एक्सप्रेस गाड़ियों को लीजिए। कर को छोड़कर, मूल किरायों में 16 से 25 किलोमीटर तक के लिए 10 पैसे की, 26 से 50 किलोमीटर तक के लिए 20 पैसे की, 51 से 100 किलोमीटर तक के लिए 30 पैसे की और इसी प्रकार आगे वृद्धि होगी। डाक और एक्सप्रेस गाड़ियों में 200 किलोमीटर की यात्रा के लिए, तीसरे दर्जे का इकहरी यात्रा का किराया वर्तमान किराये से 15 पैसे अधिक होगा। यहां तक कि 400 किलोमीटर की यात्रा के सम्बन्ध में भी वृद्धि केवल 25 पैसे होगी।

मैं यहाँ कुछ प्रतिनिधि जोड़ी स्टेशनों के बीच के किराये की तालिका पढ़ रहा हूँ जिससे आप देखेंगे कि वृद्धि केवल मामूली होगी :-

	वर्तमान किराया (कर सहित)	प्रस्तावित किराया	वृद्धि पैसे
	रु० पै०	रु० पै०	
दिल्ली-लखनऊ	16. 85	17. 15	30
नयी दिल्ली-भोपाल	23. 05	23. 65	60
दिल्ली-पटना	29. 80	30. 50	70
नयी दिल्ली-नागपुर	32. 30	33. 05	75
दिल्ली-बम्बई	38. 80	39. 65	85
दिल्ली-कलकत्ता	39. 90	40. 80	90
दिल्ली-मद्रास	54. 55	55. 45	90

तीसरे दर्जे के सीजन टिकट (उपनगरीय और अनुपनगरीय)

तीसरे दर्जे के उपनगरीय और अनुपनगरीय, दोनों प्रकार के सीजन टिकटों के सम्बन्ध में 5 रुपये मासिक तक के सीजन टिकटों में कोई वृद्धि करने का मेरा विचार नहीं है। लेकिन 5 रुपये से अधिक मूल्य के मासिक सीजन टिकटों में 50 पैसे की वृद्धि की जायेगी।

उपर्युक्त वृद्धियों से हमें 21.25 करोड़ रुपये प्राप्त होंगे जिसमें से 12 करोड़ रुपये यात्री किराया कर के रूप में पहले से ही वसूल किये जा रहे हैं। अतः तीसरे दर्जे के यात्रियों से की जाने वाली अतिरिक्त वसूली केवल 9.25 करोड़ रुपये होगी।

कुछ चुनी हुई सुपर तेज एक्सप्रेस गाड़ियों में यात्रा के लिए पूरक प्रभार

फ्रन्टियर मेल, कालका-दिल्ली-हावड़ा मेल, ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस और ताज एक्सप्रेस जैसी आठ सुपर तेज एक्सप्रेस गाड़ियां हैं, जो उसी मार्ग पर चलने वाली अन्य मेल या एक्सप्रेस गाड़ियों से अपेक्षाकृत अधिक तेज और सुविधाजनक हैं। कुछ मामलों में सम्बन्धित मार्ग पर चलने

तेज गाड़ियों और अन्य एक्सप्रेस गाड़ियों के संचलन समय में 12 घंटे से अधिक अन्तर है। अतएव, इन गाड़ियों से यात्रा के लिए समान दर पर एक विशेष पूरक प्रभार लगाने का प्रस्ताव रख रहा हूँ। चूँकि इन गाड़ियों में सभी सीटें आरक्षित होंगी, इसलिए इनमें भीड़-भाड़ नहीं होगी और इससे लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों को अपेक्षित राहत मिलेगी। ये समान दरें होंगी तीसरे दर्जे के लिए 1.50 रुपये, दूसरे दर्जे/वातानुकूल कुर्सी-यान के लिए 3 रुपये, पहले दर्जे के लिये 5 रुपये और वातानुकूल दर्जे के लिए 10 रुपये।

राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों के लिए किराया

दोनों राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों से यात्रा के लिए वातानुकूल शयन-यान और वातानुकूल कुर्सी-यान दोनों के किरायों में भी संशोधन किया जायेगा।

शुद्ध प्रभाव

यात्री किराये सम्बन्धी इन प्रस्तावों से 26.20 करोड़ रुपये की शुद्ध प्राप्ति होगी।

माननीय सदस्यों को एक ज्ञापन परिपत्रित किया जा रहा है जिसमें माल भाड़ा दरें और यात्री किराया दोनों के संबंध में प्रस्तावों का ब्योरा दिया गया है।

प्रस्तावों का वित्तीय प्रभाव

ये सभी प्रस्ताव 1 अप्रैल 1973 से प्रभावी होंगे और उनसे कुल 44.35 करोड़ रुपये का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा। इस रकम को लेखे में शामिल करने के बाद अनुमान है कि 1973-74 के बजट में 25.01 करोड़ रुपये का अधिशेष होगा। यह अधिशेष विकास कार्यों, बकाया कर्जों की किस्त और ब्याज आदि से सम्बन्धित देनदारियों से जो कि कुल मिलाकर 33.66 करोड़ रुपये हैं, संतुलित हो जायेगा। इसके बाद 8.65 करोड़ रुपये का अन्तर रह जायेगा और मैं आशा करता हूँ कि इसे रेलों अपनी आमदनी बढ़ाकर और बेहतर परिचालनिक कुशलता द्वारा पूरा कर लेंगी।

योजना पर खर्च

संशोधित अनुमान, 1972-73

चालू वर्ष के दौरान, महानगर परिवहन परियोजनाओं को छोड़कर, हमारे संशोधित अनुमानों में, 'पूँजी' के अन्तर्गत 194.56 करोड़ रुपये, 'मूल्यह्रास आरक्षित निधि' के अन्तर्गत 114.48 करोड़ रुपये, 'विकास निधि' के अन्तर्गत 20 करोड़ रुपये और और 'चालू लाईन निर्माण राजस्व' के अन्तर्गत 7 करोड़ रुपये का खर्च दिखाया गया है। कुल मिलाकर यह रकम 336.04 करोड़ रुपये बैठती है जबकि बजट अनुमान 301.50 करोड़ रुपये का था। खर्च में वृद्धि मुख्यतः चल-स्टाक के 'निर्माण और 'प्राप्ति', 'भण्डारों की खरीद' और 'संरचना सम्बन्धी इंजीनियरी के निर्माण कार्यों' के कारण है।

बजट अनुमान, 1973-74

1973-74 के लिये हमारी वार्षिक योजना में 366.28 करोड़ रुपये का खर्च रखा गया था जिसमें से 195 करोड़ रुपये 'पूँजी' के अन्तर्गत, 137.54 करोड़ रुपये 'मूल्यह्रास आरक्षित

निधि' के अन्तर्गत और शेष 'विकास निधि' तथा 'चालू लाइन निर्माण राजस्व' के अन्तर्गत रखे गये थे। किन्तु साधनों पर दबाव तथा विफायत की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुये, इस कार्यक्रम को काट-छांट कर 20.58 करोड़ रुपये की 'सम्भावित बचत' दिखाकर 329.54 करोड़ रुपये पर ले आया गया है। इसके अलावा, 1973-74 के दौरान रेलों का महानगर परिवहन योजनाओं पर रेलवे योजना से बाहर 8 करोड़ रुपये खर्च करने का इरादा है।

योजना निर्माण कार्यों की स्थूल एवं वित्तीय प्रगति काफी सन्तोषजनक रही है। योजना की पंचवर्षीय अवधि के पहले चार वर्षों में नियोजित परिव्यय का 78 प्रतिशत खर्च किया जा चुका है। अब तक लगभग 724 मार्ग किलोमीटर में दोहरी लाइन बिछाई जा चुकी है और योजना की समाप्ति तक 800 किलोमीटर में दोहरी लाइन बिछाये जाने की सम्भावना है। 326 मार्ग किलोमीटर (पुणे-मिरज-कोल्हापुर खण्ड) में मीटर लाइन से बड़ी लाइन में आमामान परिवर्तन का काम पूरा हो चुका है, लगभग 1600 किलोमीटर की नई आमामान परिवर्तन योजनाओं, विशेषकर वीरमगाम-ओखा-पोबन्दर, एणकुलम-तिरुवनन्तपुरम्, गुन्वकल्लु-बेंगलूरु, बाराबकी-गोरखपुर-समस्तीपुर, के लिए मंजूरी दे दी गई है। इन सभी आमामान परिवर्तन सम्बन्धी निर्माण-कार्यों पर निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार काम चल रहा है। ओबरा-सिंगरौली, हिन्दुमल-कोट-श्रीगगानगर, मालिया न्यू-कांडला, जम्मू-कठुआ और सिंगरौली-कटनी को मिलाने वाली नई लाइनें यातायात के लिए खोल दी गई हैं। अन्य लाइनों में जिनमें कटक-पारादीप लाइन और तिरुवनन्तपुरम-कन्याकुमारी-तिरुनेलवेलि लाइन शामिल है, अच्छी प्रगति हो रही है। इसी प्रकार विभिन्न बिजलीकरण योजनाएं भी लगभग योजना के अनुसार प्रगति कर रही है।

इसी तरह रेल इंजन, सवारी और माल डिब्बों जैसे चल-स्टाक का निर्माण भी तेज कर दिया गया है और हमें आशा है कि डीजल और बिजली इंजनों के उत्पादन में थोड़ी सी कमी को छोड़कर, हम उनके उत्पादन में निर्धारित लक्ष्य प्राप्त कर लेंगे।

भावी कार्य

जैसा कि सदन को मालूम है, पांचवीं योजना तैयार की जा रही है। विभिन्न अन्तर मंत्रालय कार्यकारी दलों की बैठकों में विभिन्न क्षेत्रीय योजनाओं तथा उत्पादन लक्ष्यों पर विचार-विमर्श किया जा रहा है। इन सबका प्रभाव पांचवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान रेलों द्वारा सम्हाले जाने वाले माल यातायात के सम्भावित स्तर पर पड़ेगा। विभिन्न मंत्रालयों द्वारा किये गये प्रारम्भिक अध्ययनों से पता चलता है कि रेलों को पांच वर्षों में 11 करोड़ से 12 करोड़ मीटरिक टन अधिक अर्थात् औसतन प्रति वर्ष 220 लाख से 240 लाख मीटरिक टन तक अधिक माल यातायात की ढुलाई के लिए कहा जा सकता है। इन पांच वर्षों की अवधि में प्रारम्भिक माल यातायात की मात्रा में लगभग 50 प्रतिशत वृद्धि को सम्हालना रेलों के लिए बहुत भारी समस्या है। इस काम की विशालता का बेहतर मूल्यांकन इस प्रकार किया जा सकता है कि ढुलाई के सम्बन्ध में पहली योजना में रेलों में प्रति वर्ष औसतन 50 लाख मीटरिक टन, दूसरी योजना में 80 लाख मीटरिक टन और 1960-61 से अब तक 40 लाख मीटरिक टन की वृद्धि हुई है।

पांचवीं योजना के दौरान यातायात में प्रायोजित वृद्धि अधिकतर कोयला, इस्पात

कारखानों के लिए कच्चा माल, अनाज, उर्वरक, सीमेंट, निर्यात के लिए लौह अयस्क, पेट्रोलियम पदार्थ और इस्पात जैसी बुनियादी वस्तुओं की ढुलाई में होगी। वर्तमान संकेतों के अनुसार केवल कोयले की ढुलाई 6 करोड़ 50 लाख मीट्रिक टन से बढ़कर 12 करोड़ 50 लाख मीट्रिक टन हो जायेगी जो संसार की किसी भी रेल प्रणाली के लिए एक अभूतपूर्व वृद्धि है। इसी प्रकार यात्री यातायात खासतौर पर मध्यम दूरी और लम्बी दूरी के यातायात में काफी वृद्धि होने की आशा है।

भविष्य में ऐसे विशाल काम को सम्हालने के लिए हमें रेल इंजनों, माल डिब्बों और सवारी डिब्बों की संख्या में भारी वृद्धि करनी होगी, नयी लाइनों का निर्माण करना होगा और वर्तमान लाइनों की क्षमता को बढ़ाना पड़ेगा; मरम्मत और उत्पादन के लिए नये कारखाने लगाने होंगे और महानगरीय केन्द्रों और अन्य नगरों में अतिरिक्त यात्री टर्मिनलों और याई क्षमताओं की व्यवस्था करनी होगी। रेल परिवहन नीति की धारणा आमूलचूक परिवर्तन करना होगा और उसे लोगों की भीड़ तथा भारी मात्रा में बड़े-बड़े सामान की ढुलाई के अनुरूप बनाना होगा। हमें सम्भवतः अधिक लम्बी और भारी गाड़ियों, अधिक शक्तिशाली रेल इंजनों, यात्री डिब्बों में अधिक सीटों अधिक गाड़ियों को डीजल और बिजली इंजनों से चलाने, रेल-पथ और चल-स्टाक के बेहतर उपयोग (यद्यपि इस समय भी, भारतीय रेलें केवल जापान के बाद दूसरे नम्बर पर हैं), माल डिब्बों की आय क्षमता में वृद्धि के बारे में सोचना होगा। संक्षेप में, हमें अपने विचार और दृष्टिकोण में पूरी तरह परिवर्तन करना पड़ सकता है और अपनी वर्तमान परिसम्पत्तियों के अधिकतम उपयोग और सीमित समय के अन्दर नयी क्षमताओं के सृजन की दिशा में कारगर उपाय करने होंगे।

नयी लाइनों का निर्माण एक ऐसा ही विषय है जहां बिल्कुल नये दृष्टिकोण से विचार किया जा सकता है। निर्माण की बढ़ती हुई लागत के लिए यातायात का घनत्व बहुत अधिक होना जरूरी है ताकि वित्तीय दृष्टि से लाइनों का औचित्य बन सके। नयी लाइनों के आर्थिक दृष्टि से लाभकारी होने के लिए प्रारम्भिक यातायात की मात्रा कम से कम 30 लाख मीट्रिक टन होनी चाहिए। यह अधिक उद्योग-धन्धों वाले क्षेत्रों में ही सम्भव है। किन्तु ऐसे भी क्षेत्र हो सकते हैं जहां इतनी मात्रा में यातायात न मिले, फिर भी, उस क्षेत्र के विकास के लिए नयी लाइन का निर्माण या आमाम परिवर्तन आवश्यक हो सकता है। ऐसी स्थिति में रेलों को नयी लाइनों का निर्माण वित्तीय दृष्टि से सम्भव बनाने के लिए एक नये दृष्टिकोण का विकास करना आवश्यक होगा और उनके पूंजीगत दायित्व में भी कमी करने तथा आमदनी की दर में सुधार के उपाय ढूंढने होंगे। इसके लिए कुछ नियम अपनाये जा सकते हैं। जो इस प्रकार हैं :—

- (i) लाइन के निर्माण की अवधि में और उसके पूरी हो जाने तथा यातायात के लिए खुल जाने के बाद कुछ निर्दिष्ट वर्षों तक सामान्य राजस्व को लाभांश की दायिता से पूर्ण या आंशिक छूट;
- (ii) भूमि देकर और निर्माण—कार्य के लिए निःशुल्क श्रम की व्यवस्था करके निर्माण की लागत कम करने में राज्य सरकारों और स्थानीय प्राधिकारियों का सहयोग;
- (iii) नव—निर्मित लाइन के लिए लागू किराये और माल भाड़े के ढाँचे में उपयुक्त ऊर्ध्वगामी समायोजन, जिसे आम भाषा में प्रभार्य मील दूरी में स्फीति कहा जाता है;

(iv) विभिन्न आधार पर किराया और माल भाड़ा लगाना ताकि मानक किराए और भाड़े की अधिक-दूरी-कम-किराया वाली संरचना के विरुद्ध संतुलन बनाया जा सके।

पारम्परिक आर्थिक सक्षमता की शास्त्रीय धारणा को विभिन्न समाजों के आर्थिक विकास से प्राप्त ऐतिहासिक अनुभव के प्रकाश में पुनः लागू किया जाना जरूरी है। इस सिद्धान्त में कि परिवहन अवस्थापना को पहले से विद्यमान आर्थिक सक्षमता द्वारा निर्धारित प्रतिमान के साथ ही विकसित होना चाहिए, इतना संशोधन किया जाना आवश्यक है कि प्रायः स्वयं अवस्थापनाओं के सर्जन से ही अतिरिक्त मांग तथा अधिक वाणिज्यिक संभावनाएं पैदा होती हैं। चुने हुये क्षेत्रों में अल्पकालिक आर्थिक प्रतिफल की संगणना को विचार-पूर्ण विकासशील व्यय की नीति के जरिए दीर्घकालिक लाभों को जगह देनी ही होगी।

उसी आधार पर, मैं अपने साथी, वित्त और योजना मंत्रियों के साथ यह विचार विमर्श करना चाहता हूँ कि जहां कहीं क्षेत्रीय विकास के लिये अत्यधिक आवश्यक हो, वहां हम इस बात पर बहुत अधिक ध्यान दिये बिना कि व्यय का तात्कालिक प्रतिफल क्या मिलेगा, परियोजनाओं को किस प्रकार आरम्भ कर सकते हैं या 60 किलोमीटर तक नयी लाइनें किस प्रकार खोल सकते हैं।

महत्वपूर्ण नये निर्माण

मैंने इससे पूर्व आमान परिवर्तन के कुछ महत्वपूर्ण निर्माण-कार्यों का उल्लेख किया है जो इस समय एणकुलम्, -तिरुवनन्तपुरम्, गुन्तकल्लु-बेंगलूरु, ओखा-वीरमगाम और बाराबंकी-समस्तीपुर खण्डों में चालू हैं। इनके अतिरिक्त नयी लाइनों के निर्माण तथा आमान परिवर्तन के कुछ महत्वपूर्ण काम हैं जिनके सम्बन्ध में इस समय सरकार जांच-पड़ताल कर रही है और सक्रिय रूप से विचार कर रही है। इनमें से कुछ काम ये हैं :

- (i) वनी चनाका लाइन।
- (ii) मानमाड से पुली बैजनाथ—मीटर लाइन का बड़ी लाइन में बदलाव।
- (iii) मिरज से लटूर—छोटी लाइन का बड़ी लाइन में बदलाव।
- (iv) मेंगलूर-आष्टा लाइन।
- (v) दिल्ली-अहमदाबाद—मीटर लाइन का बड़ी लाइन में बदलाव।
- (vi) बरौनी-कटिहार-न्यू बोंगाईगांव और गुवाहाटी—मीटर लाइन का बड़ी लाइन में बदलाव।
- (vii) गुन्टूर-मंचेर्ला—बड़ी लाइन में बदलाव और नदीकुडे-बीबीनगर के बीच बड़े आमान की एक नयी लाइन का निर्माण।

नयी लाइनों के निर्माण, आमान परिवर्तन और पुनःस्थापन के कुछ और भी प्रस्ताव हैं जिनके सम्बन्ध में विभिन्न स्तरों पर विचार किया जा रहा है। आशा है, साधन उपलब्ध होने पर, इनमें से कुछ काम यथासमय प्रारम्भ किये जायेंगे।

इन कामों के लिए 1973-74 के बजट में कोई राशि नहीं रखी गयी है। इन कामों के लिए सरकार की स्वीकृति प्राप्त हो जाने पर सम्बन्धित अनुदानों के अन्तर्गत निधियों के पुन-विनियोग द्वारा इन्हें शुरू करने के लिये मैं आपकी अनुमति मांगता हूँ।

नये सर्वेक्षण

इन कार्यों के निष्पादन के लिए वर्ष में जितनी राशि आवश्यक होगी, उनकी मंजूरी लेने के लिए मैं फिर सदन में उपस्थित होऊंगा।

वर्तमान मार्गों पर यातायात क्षमता में वृद्धि करने तथा बड़े नगरों के अति व्यस्त टर्मिनलों को राहत पहुंचाने के लिए कुछ सर्वेक्षण प्रस्तावित हैं। इनके अलावा कुछ ऐसी नई रेल लाइनों के सर्वेक्षण भी प्रगति पर हैं अथवा प्रारम्भ किये जा रहे हैं, जिनके बन जाने पर देश के कुछ पिछड़े हुए क्षेत्रों के विकास में वृद्धि होगी। नई लाइनों के सर्वेक्षण के सम्बन्ध में ये लाइनें विशेष रूप से उल्लेखनीय हैं—मध्य प्रदेश में धल्ली-राजहरा से जगदलपुर, उड़ीसा में झाकपुर से बांसपानी, हिमाचल प्रदेश में नंगल से तलवाड़ा, बिहार में हसनपुर से सकरी तथा झंझरपुर से नौकहाबाजार और त्रिपुरा में अगरतला से साबरूम आदि। अब चूंकि कोसी नदी पर किसी हद तक काबू पा लिया गया है, अतः सरायगढ़ से प्रलापगंज लाइन, जिसे फामबिसगंज तक बढ़ाने का विचार है, जैसी कतिपयेक उन लाइनों को जिन्हें कि बाढ़ के विध्वंस के कारण छोड़ दिया गया था पुनःस्थापन के लिए सर्वेक्षण प्रारम्भ कर दिये गए हैं ताकि इस सम्भावित समृद्ध क्षेत्र के विकास के लिये अत्यावश्यक परिवहन के अवनिर्माण स्थापित किये जा सकें और इसके फलस्वरूप गन्ना, तम्बाकू, जूट और अन्य नकदी फसलों का उत्पादन को प्रोत्साहन मिल सके।

माल परिवहन

वर्ष के दौरान, सूखाग्रस्त क्षेत्रों के लिए अनाज और उर्वरकों की निकासी पर विशेष ध्यान दिया गया है। वर्ष के पहले दस महीनों में रेलों ने पंजाब और हरियाणा से, भारतीय खाद्य निगम की ओर से 51.95 लाख मीट्रिक टन अनाज ढोया, जबकि गत वर्ष 29.98 लाख मीट्रिक टन अनाज ढोया गया था। उर्वरकों के स्टॉक की निकासी फैक्ट्रियों और बन्दरगाहों, दोनों स्थानों पर साथ ही साथ होती रही। परिवहन के लिए आये समूचे सीमेंट स्टॉक की निकासी के लिए सितम्बर से एक विशेष अभियान चलाया गया है और सिवाय दो या तीन फैक्ट्रियों के जिन पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है, इसमें सफलता मिली है। निर्यात के लिए आये सारे लौह अयस्क की पूरी निकासी की गई। रेलों ने इस्पात कारखानों को कच्चे माल का स्टॉक सन्तोषप्रद स्तर तक रखने में सहायता दी है और उनके द्वारा जितना तैयार माल दिया गया उस सब की ढलाई की है। पेट्रोलियम उत्पादनों की पूरी-पूरी ढलाई की गई और कभी-कभी तो इन्हें ढोने वाले टंकी माल डिब्बे निष्क्रिय पड़े रहते हैं।

कोयले का परिवहन कुल प्रारम्भिक मीट्रिक टन का 30 प्रतिशत बैठता है और इसके लदान में वृद्धि के लिये निश्चित प्रयास किये गये हैं। यद्यपि बंगाल और बिहार कोयला क्षेत्रों से कोयले का यातायात उतना अच्छा नहीं हुआ किन्तु बाहरी क्षेत्रों से यातायात बहुत ही सन्तोषजनक रहा। इस वर्ष के पहले दस महीनों में बंगाल और बिहार की कोयला खानों से कोयले का दैनिक औसत लदान 5,683 माल डिब्बे रहा जबकि 1971-72 में यह औसत 5,647 माल डिब्बे और 1970-71 में 5,542 माल डिब्बे था। बिजलीघरों के लिये कोयले की बढ़ी हुई आवश्यकताओं को पूरा करने पर विशेष ध्यान दिया गया है।

स्थान शुल्क और विलम्ब शुल्क की दरें

आम अनुभव यह रहा है कि कुछ व्यापारी वर्ग माल डिब्बों को टर्मिनलों पर बहुत देर तक रोक रखते हैं और अनुमत्त समय के भीतर माल की सुपुर्दगी नहीं लेते। संभवतः वे बाजार में कृत्रिम प्रभाव पैदा करने और मूल्य बढ़ाने की मन्शा से ऐसा करते हैं। इससे न केवल आवश्यक वस्तुओं की कीमत बढ़ जाती है बल्कि माल डिब्बों के सन्चलन और निर्बाध यातायात पर भी विपरीत प्रभाव पड़ता है। मेरे पूर्ववर्ती मन्त्री ने भी सदन को सूचित किया था कि इस कदाचार की रोक-थाम के लिये 1 दिसम्बर 1972 से विलम्ब शुल्क और स्थान शुल्क की दरों में काफी वृद्धि की गई है। इसी अभिप्राय को ध्यान में रखकर संसद् के पिछले सत्र में रेल अधिनियम में भी संशोधन किया गया और जामिन के रूप में रेलों की दायिता 30 दिन से घटाकर सात दिन कर दी गई है।

भारतीय रेल अधिनियम, 1890 में संशोधन

जैसा कि सदन को ज्ञात है, हमने भारतीय रेल अधिनियम की व्यापक समीक्षा का काम प्रारम्भ किया है। यह अधिनियम 1890 में पारित किया गया था और समय-समय पर कुछ संशोधनों को छोड़कर यह अधिकांशतः उसी रूप में है जिस रूप में 80 वर्ष पहले था। उद्देश्य यह है कि इस पुराने अधिनियम को वर्तमान स्थितियों के अनुरूप ढाला जाये और इसे विनियम का अधिक लचीला उपकरण बनाया जाये।

चालू सत्र के दौरान मेरा विचार इस अधिनियम की लगभग आधी दर्जन अन्य धाराओं में संशोधन के लिए एक बिल लाने का है जिनमें से कुछ का सम्बन्ध यात्री ढोने वाली गाड़ियों की दुर्घटनाओं के सम्बन्ध में क्षतिपूर्ति के भुगतान और अनुचित रूप से खतरे की जंजीर खींचने, अतिचार, रेल सम्पत्ति और उपस्कर की बर्बादी और जान-बूझ कर गाड़ी गिराने से है।

माल और सवारी गाड़ियों की रफ्तार में वृद्धि

पिछले वर्षों में भारतीय रेलों में बड़ी लाइन पर माल गाड़ियों की औसत रफ्तार में उत्तरोत्तर वृद्धि हुई है। यह मुख्यतः अधिकाधिक बिजली-डीजल कर्षण चालू करने के कारण सम्भव हुआ है जिसकी रफ्तार अधिक तेज होती है। कर्षण में इस परिवर्तन के अलावा, गाड़ियों की रफ्तार बढ़ाने के लिए रेलें अन्य उपाय भी कर रही हैं जैसे—रेल-पथ अनुरक्षण का स्तर ऊंचा करना, सिगनल की अधिक परिष्कृत प्रणाली शुरू करना, दूर संचार की बेहतर प्रणाली को अपनाना और माल डिब्बों के ब्रेकिंग और संचालन गुणों में अधिक सुधार करना। बड़े ट्रंक मार्गों पर परम्परागत दो संकेत वाले सिगनलों की जगह बहुसंकेती सिगनल तेजी से लगाये जा रहे हैं। इसी प्रकार, अधिक रोलर बेयरिंग स्टाक और वाल्वों को शीघ्रतापूर्वक लगाने और हटाने जैसी नई युक्तियों से गाड़ियों की ब्रेकिंग शक्ति बढ़ गई और इनके फलस्वरूप ड्राइवरों द्वारा अधिक संरक्षा और आत्म-विश्वास से गाड़ी चलाने से गाड़ियों की संरक्षा बढ़ी है।

बिजली की कटौती के कारण कठिनाइयां

देश में बिजली की अत्यधिक कमी के कारण रेलों को बिजली में कटौती और अवरोधों का बार-बार सामना करना पड़ता है जिसकी गाड़ियों के संचालन और रेल संस्थापनाओं

पर गम्भीर प्रतिक्रिया होती है। दामोदर घाटी निगम तथा राज्य बिजली बोर्डों से बिजली की बार-बार कटौती तथा खराबी के कारण बिजली गाड़ियों का संचलन, विशेष रूप से, पूर्व और दक्षिण-पूर्व रेलों पर अत्यधिक अस्त-व्यस्त रहा है।

बिजली की कटौती के परिणामस्वरूप होने वाली अस्त-व्यस्तता का अनुमान, दक्षिण-पूर्व रेलवे के खण्डों में से केवल एक खण्ड चाडिल-पुलिया कम्प्लेक्स से लगाया जा सकता है। इस खण्ड में 1971 में मई से सितम्बर तक बिजली की कटौती के 88 मामले हुए थे जबकि 1972 की इसी अवधि में इस खण्ड पर ऐसे 1,355 मामले हुए।

बिजली की कटौती और कमी के कारण केवल बिजली गाड़ियों के संचलन पर ही बुरा प्रभाव नहीं पड़ा बल्कि इसने कारखानों में रेल इंजनों और माल डिब्बों की मरम्मत में भी बाधा डाली। रोगनी के बार-बार अचानक चले जाने से और बिजली चालित कांटों, रिटार्डरों तथा सिगनलों की खराबी के कारण यादों में काम गम्भीर रूप से प्रभावित हुआ। यहां तक कि बिजली पम्पों के काम न करने के कारण ऊपरी टंकियों में पानी की कम सप्लाई हुई और परिणामस्वरूप भाप गाड़ियों पर भी बुरा प्रभाव पड़ा।

बिजली की नितान्त कमी को देखते हुए रेलों को अपने निजी जनित स्टेशन स्थापित करने के प्रश्न पर विचार करना पड़ सकता है ताकि राज्यों की ग्रिड प्रणाली की इमदाद की जा सके। मैं योजना आयोग, मिचाई व बिजली मंत्रालय तथा सम्बन्धित राज्य सरकारों के परामर्श से इस प्रश्न पर विचार करूंगा।

ऊपरी बिजली-तारों की चोरी

विद्युतीकृत खण्डों पर तांबे के ऊपरी तारों की शरारती व्यक्तियों द्वारा बार-बार चोरी के कारण भी गाड़ी सेवाओं में लगातार बाधा पड़ी। तांबे के तारों के बदले देश में निर्मित अल्यूमीनियम तार लगाने के सम्बन्ध में रेलों के पास एक व्यापक कार्यक्रम है। रेलों ने रेल-पथ के किनारे 2,600 किलोमीटर से अधिक की दूरी में दूर-संचार के तांबे के ऊपरी तारों की जगह ए० सी० एस० तार पहले ही लगा दिये हैं। इस तरह के बदलाव के काम 5,000 किलोमीटर रेल-पथ में और किये जा रहे हैं। इसके अलावा, विद्युतीकृत खण्डों में 3,570 किलोमीटर लम्बी दूर संचार की ऊपरी तार लाइनों को भूगत केबुल लाइनों में बदल दिया गया है।

माल डिब्बे : बढ़ी हुई मांग और उत्पादन

रेलवे माल डिब्बों की मांग में वृद्धि हुई है। कुछ क्षेत्रों में माल डिब्बों की सप्लाई मांग से कम है। मैं इस समस्या के प्रति सजग हूँ। अकुशल औद्योगिक यूनिटों या असहयोगशील व्यापारियों द्वारा माल डिब्बों को देर से मुक्त करना जैसी कुछ परिस्थितियाँ कुछ हद तक माल डिब्बों के अधिकतम उपयोग में बाधाएं उत्पन्न करती है। यदि रुके हुए माल डिब्बे चालू रखे जायें तो माल डिब्बों की उपलब्धता में निश्चित रूप से सुधार होगा। इसके साथ ही रेल परिवहन के लिए बढ़ती हुई मांग भी हमारे ध्यान में है। विकासशील अर्थ-व्यवस्था में इस स्थिति को महत्व देना होगा। अतः हमने माल डिब्बों और रेल इंजनों की संख्या में वृद्धि करने के लिए कार्रवाई प्रारम्भ कर दी है। हाल ही में हमने 15,000 अतिरिक्त माल डिब्बे बनाने के लिए आर्डर दिया है। ये उन 26,000 माल डिब्बों के अलावा हैं जिनके लिए पहले ही आर्डर दिया जा चुका है और जिनका अधिकांश पांचवीं योजना की हमारी आवश्यकताओं के लिये है। अमृतसर,

गोल्डन राक और समस्तीपुर के रेल कारखानों में माल डिब्बों का निर्माण बढ़ा कर लगभग 4,000 माल डिब्बे प्रति वर्ष किया जा रहा है। रेलों माल डिब्बों की भली-भाँति मरम्मत कर के भी उनकी उपलब्धता बढ़ाने का अथक प्रयास कर रही हैं। मरम्मत लाइनों, डिपुओं और कारखानों में पेनल में जोड़ लगाने और मरम्मत की सुविधाएँ पहले ही तेज कर दी गई हैं। इन उपायों के फलस्वरूप मूल्यवान और टूटने-फूटने वाली वस्तुओं के लदान के लिए लगभग 750 माल डिब्बे प्रतिदिन उपलब्ध किये जा रहे हैं। हमने भारतीय सांख्यिकीय संस्थान के साथ पद्धतियों के सम्यक् विश्लेषण तथा कोयला संचलन के महत्वपूर्ण प्रवाहों के अध्ययन का भी प्रबन्ध किया है ताकि यह मालूम हो सके कि हमारे चल-स्टाक और विभिन्न सुविधाओं का भरपूर उपयोग होता है अथवा नहीं।

उत्पादन यूनिटें

रेलों के तीन उत्पादन कारखाने हैं जिनमें सवारी डिब्बे, डीजल और बिजली के रेल इंजन बनाये जाते हैं। रेल के कुछ अन्य कारखानों में 2,800 माल डिब्बों का भी निर्माण किया जाता है। 1973-74 से इनकी क्षमता बढ़ाकर 4,000 माल डिब्बे प्रति वर्ष कर दी जायेगी। सवारी डिब्बा कारखाना, मद्रास का काम काफी संतोषप्रद रहा है। 1971-72 में इस कारखाने में पूर्ण साज-समान युक्त 635 सवारी डिब्बे बनाये गये थे। 1972-73 में इनकी संख्या बढ़ाकर 715 और 1973-74 में 750 हो जाने का अनुमान है। डीजल रेल इंजन कारखाना, वाराणसी में डीजल रेल इंजनों का उत्पादन निर्धारित लक्ष्य से कम हो रहा है जिसका मुख्य कारण श्रमिक अशान्ति है। चित्तरंजन रेल इंजन कारखाने में बिजली रेल इंजनों का उत्पादन भी गिरा है। इसका कारण वे तकनीकी कठिनाइयाँ हैं जो बिजली कर्षण मोटरों के सम्बन्ध में अनुभव की गई हैं। ये समस्याएँ हमारे फ्रांसीसी सहयोगियों के परामर्श से सुलझाई जा रही हैं। फिर भी, इस कारखाने में 109 बिजली रेल इंजनों और डीजल शटरों के उत्पादन लक्ष्य के प्राप्त होने की आशा है जिसे 1973-74 तक 128 तक बढ़ाया जायेगा। इसी प्रकार, वाराणसी कारखाने में डीजल और बिजली रेल इंजनों का निर्माण चालू वर्ष के 110 से बढ़कर अगले वर्ष 140 हो जाने की आशा है।

इसके अतिरिक्त, निर्यात के क्षेत्र में सवारी डिब्बा कारखाने ने कड़ी अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धा के बावजूद विदेशों से आर्डर प्राप्त करके हाल के महीनों में एक महत्वपूर्ण सफलता प्राप्त की है। इस समय कारखाने के पास जाम्बिया को सवारी डिब्बे निर्यात करने का आर्डर है।

रेलवे के सवारी डिब्बों और उपस्कर का निर्यात

एशिया अफ्रीका और दक्षिण अमरीका के देशों को हमारे सवारी डिब्बों, रेल इंजनों, माल डिब्बों और सिगनलिंग उपस्करों के निर्यात की काफी गुंजाइश है। सोवियत संघ और पूर्वी यूरोप के कुछ देशों में भी हमारे माल डिब्बों की भारी मांग है। यह देखने के लिए कि इस क्षेत्र में रेलों अपना भरपूर प्रयास करें, मैं रेलवे बोर्ड में एक विशेष निर्यात कक्ष स्थापित कर रहा हूँ।

परामर्श सेवा

विगत वर्षों में भारतीय रेलों ने बीहड़ भू-भागों—पहाड़ी क्षेत्रों—में लम्बी सुरंगों और ऊँचे पुलों तथा गंगा और ब्रह्मपुत्र जैसी विशाल नदियों में गहरी और भारी नींव पर लम्बे स्पैन

के पुलों के निर्माण में पर्याप्त जानकारी और विशेषज्ञता का विकास किया है। भारतीय रेलों ने सभी रेल उपस्कर, चल-स्टाक और रेल-पथ के देश ही में औद्योगिक उत्पादन में प्रगति के लिए ठोस आधार के रूप में अनुसंधान, अभिकल्प और मानकीकरण के लिए एक समन्वित संगठन का भी विकास किया है। यह संस्था विभिन्न क्षेत्रीय रेलों को परामर्श और सलाह देती है और परामर्श सेवाओं के लिए खासतौर पर एशिया और अफ्रीका के बहुत से देशों के लिए, प्रतिभा और और विशेषज्ञता का मुख्य स्रोत रही है। चूँकि ऐसी परामर्श सेवाओं के लिए विदेशों से भारी मांग की जा रही है, इसलिए सरकार रेलों में परामर्श के लिए एक अलग यूनिट संगठित करने के बारे में विचार कर रही है ताकि आर्थिक दृष्टि से आवश्यक सेवाएं प्रदान की जा सकें। यह संगठन प्रबन्ध और संगणकीकरण, व्योरेवार क्षेत्र सर्वेक्षण आदि के बाद परियोजना मूल्यांकन सहित अनुशासन के सभी क्षेत्रों में परामर्श देने के अलावा विभिन्न रेल परियोजनाओं के सम्बन्ध में 'टर्न-की' के रूप में काम करेगा।

परिचालनिक अनुसंधान

मैं यह उल्लेख करना चाहूँगा कि रेलों पर परिचालनिक कुशलता बढ़ाने तथा परिवहन के विभिन्न क्षेत्रों में, जहाँ व्यावहारिक हो किफायत करने के उद्देश्य से हाल ही में रेलवे बोर्ड में एक परिचालनिक अनुसंधान कक्ष की स्थापना की गई है। यह कक्ष रैखिक योजना, परावर्तन विश्लेषण जैसी आधुनिक प्रबन्धकीय तकनीकों के प्रयोग द्वारा महत्वपूर्ण कुशलता अध्ययन करेगा और सामूहिक योजना बनाने में सहायता करेगा। लागत अध्ययन कक्ष भी स्थापित किये गये हैं।

चोरी, उठाईगीरी और डकैतियां

जैसा कि सदन को मालूम है, जनवरी, 1972 में रेल सम्पत्ति की चोरी और उठाईगीरी रोकने के लिए एक देशव्यापी अभियान चलाया गया था। मध्य, उत्तर, दक्षिण, दक्षिण-मध्य और पश्चिम रेलों पर स्थिति में सुधार हुआ है और वहाँ इस लेखे में 1971-72 में क्षतिपूर्ति के दावों के भुगतान में कमी हुई है। लेकिन पूर्व, दक्षिण-पूर्व, पूर्वोत्तर सीमा और पूर्वोत्तर रेलों पर स्थिति में गिरावट आई है। रेलवे सुरक्षा दल के सदस्यों ने अनेक अवसरों पर अपनी जान जोखिम में डाल कर खतरनाक और हिंसक अपराधियों और शरारती लोगों को पकड़ने में उच्चकोटि की कर्तव्य-परायणता दिखाई है। 1971 में इन अपराधियों से हुई मुठभेड़ों में रेलवे सुरक्षा दल के 29 कर्मचारी मारे गये और 106 घायल हो गये। जनवरी से अक्टूबर, 1972 तक की अवधि में रेलवे सुरक्षा दल के 5 कर्मचारी मारे गये और 73 घायल हो गये। इसी अवधि में रेलवे सुरक्षा दल को 143 अवसरों पर गोली चलानी पड़ी जिनमें 60 अपराधी मारे गये और 22 घायल हुए।

रेलवे सुरक्षा दल को अधिक प्रभावशाली बनाने के लिए इसका पुनर्गठन किया जा रहा है। रेलवे सुरक्षा दल को और अधिक कानूनी अधिकार देने के प्रश्न पर गृह मंत्रालय और विधि मंत्रालय से परामर्श किया जा रहा है।

हाल में, चलती गाड़ियों में डकैती और हत्या की घटनाओं में चिन्ताजनक वृद्धि हुई है। 1970 में हत्या के 96 और डकैती के 90 मामले हुए थे जबकि 1971 में हत्या के 15 और डकैती के 115 मामले और 1972 में हत्या के 101 और डकैती के 118 मामले हुए हैं। इन अपराधों की रोक-थाम के लिए महत्वपूर्ण गाड़ियों में, जहाँ-कहीं सम्भव है, सशस्त्र पुलिस के कर्मचारी तैनात किये गए हैं। मार्ग-रक्षियों की अचानक जांच और पर्यवेक्षण का काम भी तेज किया

जा रहा है। इस समस्या की ओर मुख्य रूप से सम्बन्धित राज्यों के मुख्य मंत्रियों का ध्यान दिलाया जा चुका है। उनके साथ और उनके गृह मंत्रियों और पुलिस महानिरीक्षकों के साथ एक बैठक करने का भी मेरा विचार है।

हड़तालें आन्दोलन और बन्द

1972-73 में देश के विभिन्न भागों में जनता द्वारा हस्तक्षेप की विभिन्न घटनाओं से, जिनका रेल संचालन से कोई सम्बन्ध नहीं था, रेल परिचालन पर बहुत बुरा प्रभाव पड़ा। इस वर्ष मई और जून के महीनों में केवल पूर्व रेलवे पर ही गाड़ियों के संचालन में बाधा डालने की 14 घटनाएं हुईं। अक्टूबर में पंजाब में विद्यार्थियों को सिनेमाघरों में रियायती टिकट देने के मामले में और असम में भाषा की समस्या और विश्वविद्यालय में शिक्षा के माध्यम के बारे में उपद्रव हुए। पंजाब का आन्दोलन एक महीने से अधिक चला और इसके फलस्वरूप इस अवधि में लगभग 3,000 माल डिब्बे रुके पड़े रहे। असम में आन्दोलन के फलस्वरूप परिचालन में रुकावट आयी तथा और भी अधिक संख्या में माल डिब्बे रुके रहे। इन कामों से न केवल उन्हीं रेलों पर जहाँ आन्दोलन और प्रदर्शन होते हैं, माल डिब्बों की उपलब्धता कम हो जाती है, बल्कि आस-पास रेलों पर भी उनकी कमी हो जाती है, जहाँ से उन क्षेत्रों को लदान नहीं किया जा सकता।

आंध्र आन्दोलन

इन आन्दोलनों से रेलों और अर्थ-व्यवस्था को जो क्षति हुई, वह पिछले तीन महीनों से आंध्र प्रदेश में चल रहे आन्दोलन के मामले फोकी एड़ जाती है। मुल्की नियम विरोधी आन्दोलन की शुरुआत सवारी गाड़ियों को रोकने तथा कुछ छोटी-मोटी घटनाओं से हुई, लेकिन जल्दी ही इस आन्दोलन ने हिंसक रूप धारण कर लिया और अनेक स्टेशनों और केबिनों को आग लगा दी गई तथा स्टेशन के रिकार्ड और उपकरण नष्ट कर दिये गये। एक रेल कर्मचारी को जीवित जला दिया गया और 42 रेल कर्मचारी गम्भीर रूप से घायल हुए। फिश प्लेटें हटाने और तोड़-फोड़ की कार्रवाइयों के परिणाम स्वरूप गाड़ियों के पटरी से उतर जाने से गाड़ियों के कर्मीदल और यात्री भी घायल हो गये। इस महीने के मध्य तक तोड़-फोड़ 101 और आगजनी के 147 मामले हुए हैं। आंध्र प्रदेश में रेलों पर आक्रमण तथा रेल कर्मचारियों और उनके परिवार वालों को संतप्त किये जाने के परिणामस्वरूप उत्तर और दक्षिण तथा पूर्व और दक्षिण के बीच सवारी और माल गाड़ियों का आना जाना कई दिनों तक रुका रहा। मैं केवल यह घटना का उल्लेख करूंगा। पांच वरिष्ठ रेल अधिकारी जब कार्यालय जा रहे थे तो उनका अपहरण कर लिया गया और कई घंटे रोक रखने के बाद ही उन्हें जाने दिया गया। एक उप-मुख्य नियंत्रक को तो एक सप्ताह के बाद छोड़ा गया।

इस महीने के मध्य तक दक्षिण, दक्षिण-मध्य और दक्षिण-पूर्व रेलों पर 34 डाक/एक्स-प्रेस गाड़ियां और 358 सवारी गाड़ियां पूर्णतः अथवा अंशतः रद्द की जा चुकी है। दक्षिण-मध्य और संलग्न रेलों पर लगभग 20,000 माल डिब्बे अटके पड़े थे। मोटे तौर पर अनुमान है कि पिछले 3½ महीनों में रेलें 35 लाख मीट्रिक टन माल नहीं ढो सकीं, जिसके परिणाम स्वरूप रेलवे राजस्व को लगभग 12 करोड़ रुपये की हानि हुई। सवारी गाड़ियों के लम्बे असें तक रद्द रहने के कारण यात्री आमदनी में लगभग 6 करोड़ रुपये की हानि हो चुकी है। प्रत्यक्ष क्षति के रूप में, आन्दोलन के दौरान एक करोड़ रुपये से अधिक की रेल सम्पत्ति को क्षति पहुंच चुकी है। इस तरह, अब तक रेलवे अर्थ व्यवस्था को हुई सामग्र हानि लगभग 20 करोड़ रुपये आँकी जा सकती है।

आंध्र प्रदेश के अभाव ग्रस्त क्षेत्रों को खाद्यान्न जैसे जीवनोपयोगी पदार्थ तक नहीं पहुंचाये जा सके। दक्षिण भारत के बिजली घरों तथा अन्य अनिवार्य उद्योगों को कोयले की ढुलाई पिछले कई दिनों से बन्द है।

हमारे कुछ भी मतभेद हों, हमें राष्ट्र की प्राणधार सप्लाई लाइनों को इस प्रकार अस्त-व्यस्त करके अर्थ-व्यवस्था को पंगु नहीं बना देना चाहिए और आंध्र की अर्थ-व्यवस्था को तो कतई नहीं। मैं आशा करता हूँ कि राज्य में सामान्य स्थिति लाने के लिए कल राष्ट्रपति ने संमद् के समक्ष अपने अभिभाषण में जो अपील की है, तथा प्रधान मंत्री द्वारा बार-बार जो अपील की गई उन पर आंध्र के लोगों द्वारा जिनकी महान् ऐतिहासिक परम्परायें हैं, अमल किया जायेगा।

यह विवरण इसलिए विस्तार से दिया गया है कि माननीय सदस्य उन विकट परिस्थितियों को समझ सकें जिनमें रेल कर्मचारियों को काम करना पड़ता है। वर्ष के दौरान दो बार खाद्यान्नों तथा अन्य आवश्यक वस्तुओं के परिवहन के लिए देश की जीवन-रेखा के अनुरक्षण में सहायता देने के निमित्त एक बार वर्ष के मध्य में दक्षिण रेलवे पर तथा दूसरी बार अब दक्षिण-मध्य रेलवे पर, प्रादेशिक सेना को बुलाना पड़ा।

बिना टिकट यात्रा

रेलों को बिना टिकट यात्रा से अत्यधिक हानि होती है। इस समस्या का एक अनुमान 1968-69 में लगाया गया था, जिससे यह पता चला था कि रेलों को प्रतिवर्ष इससे मोटे तौर पर लगभग 20-25 करोड़ रुपये की हानि होती है, क्योंकि 10 प्रतिशत यात्री बिना टिकट यात्रा करते हैं। इस सामाजिक बुराई को दूर करने के लिए जून, 1969 में एक अध्यादेश जारी करके बिना टिकट यात्रा के लिए दण्ड की न्यूनतम राशि को बढ़ाकर 10 रुपये कर दिया गया था। इस उपाय से सफलता मिली है और जहाँ बिना टिकट पकड़े जाने वाले यात्रियों की संख्या घटी है, वहाँ 1970-71 में टिकटों की बिक्री बढ़ी है। यह स्थिति बहुत कुछ 1971-72 में भी बनी रही। बिना टिकट यात्रा की मात्रा मालूम करने के लिये अगले वर्ष एक और अन्दाजा लगाने का प्रस्ताव है। नये अनुमान के आधार पर इस बुराई को दूर करने के लिए, विशेष रूप से उन क्षेत्रों में जांच कार्य तेज किये जायेंगे जहाँ यह बुराई बहुत अधिक है। इस बीच अधिक संख्या में चल टिकट परीक्षक तैनात करके और रेलवे पुलिस और रेलवे सुरक्षा दल की सहायता से जांच द्वारा बिना टिकट यात्रियों को पकड़ने के लिए हर सम्भव प्रयास किये जा रहे हैं। यह मानते हुए कि रेलें स्वयं इन समस्याओं से प्रभावी ढंग से नहीं निबट सकतीं, एक बृहत् अभियान चलाने के लिये राज्य सरकारों का निकट सहयोग माँगा गया है। हरियाणा, गुजरात, पंजाब और राजस्थान राज्यों में राज्य सरकारों की सहायता से बिना टिकट यात्रियों को पकड़ने के लिये संयुक्त रूप से छापे मारे गये। मेरा विचार है कि ऐसे अभियान हर राज्य में चलाये जायें और मुझे आशा है कि राज्य सरकारें इस काम में पूर्ण सहयोग देंगी। मैं यह भी चाहूँगा कि टिकट जांच को अधिक व्यापक और प्रभावकारी बनाने के लिये राज्य सरकारों के परामर्श से टिकट जांच अभियानों के लिये मजिस्ट्रेटों की संख्या में वृद्धि की जाये।

विद्यार्थियों को रियायतें

मैं युवा वर्ग खासकर विद्यार्थी समुदाय के लिए विशेष सुविधाओं की व्यवस्था करना चाहता हूँ। कम खर्चीली यात्रा से उन्हें इस विशाल देश को देखने का प्रोत्साहन मिलेगा और इससे उनमें हमारी स्वतन्त्रता के 25 वर्षों के दौरान हुए विकास के विभिन्न पक्षों के प्रति अधिक

चेतना पैदा होगी। इससे युवा वर्ग में राष्ट्रीय एकता की अधिक भावना भरेगी और वे हमारा आर्थिक विकास के कार्यक्रम की ओर अधिक आकर्षित होंगे।

शिक्षा को प्रोत्साहन देने के उद्देश्य से रेलें छात्र वर्ग की यात्रा के लिए आर्थिक सहायता देती हैं। रेलें छात्रों को किराये में रियायतें देती हैं। तीसरे दर्जे के लिए यह रियायत 50 प्रतिशत तक दी जाती है। पहले दर्जे और दूसरे दर्जे के लिये रियायतें जो दिसम्बर, 1971 में वापिस ले ली गयी थी, अक्टूबर, 1972 में फिर से बहाल करके, दूसरे दर्जे में यात्रा के लिए 25 प्रतिशत और पहले दर्जे के लिए 15 प्रतिशत दी जा रही हैं। ये रियायतें छात्रों को उनके घर और शैक्षणिक संस्थाओं के बीच यात्रा के लिए तथा शैक्षणिक यात्राओं के लिए दी जाती हैं। रूपयों में इन का मूल्य लगभग 1.6 करोड़ रुपये प्रति वर्ष बैठता है। यह समाज कल्याण का दायित्व है जिसका बहुत महत्व है और जिसे रेलें जनोपयोगी संगठन होने के नाते वर्ष प्रति वर्ष वहन करती हैं।

खान-पान

भोजन-यानों में परम्परागत ढंग से खान-पान की व्यवस्था के बारे में हमारा अनुभव यह रहा है कि इस ढंग से कुशलतापूर्वक और साफ-सुथरी सेवा की व्यवस्था नहीं हो सकती। अतः बम्बई-दिल्ली मार्ग पर एक नया तरीका शुरू किया गया है। स्टेशनों पर बने रसोईघरों में खाना पकाया जाता है और वहां से उसे लेकर फिर गाड़ियों में गर्म डिब्बों में रख लिया जाता है। रास्ते में उपयुक्त समय पर उसे यात्रियों को परोस दिया जाता है। इस तरह की सेवा मद्रास-दिल्ली ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस में भी शुरू की गई है। इसे दिल्ली-हवड़ा लाइन पर भी शुरू करने का प्रस्ताव है। खान-पान की इस व्यवस्था से लाभ यह होगा कि पैट्री यान साफ-सुथरे रहेंगे, चलती गाड़ी में धुलाई का काम नहीं करना पड़ेगा, रास्ते में बेचरे और रसोइये साफ-सुथरी वर्दी में रह सकेंगे और भोजन की बर्बादी भी नहीं होगी। भोजन-यान खाली चला करता था। अब पैट्री डिब्बे के एक हिस्से में यात्री चल सकेंगे जिससे गाड़ियों में यात्रियों को अधिक स्थान सुलभ होगा और रेलों की आमदनी बढ़ेगी।

हम उन यात्रियों के लिए कम कीमत पर पैक हुए भोजन की बिक्री करने का भी विचार कर रहे हैं जो इस समय गाड़ियों में परोसे जाने वाले भोजन से कुछ कम व्यंजनों वाला भोजन लेना पसन्द करते हैं। इसमें पूड़ी/परांठे और साथ में सब्जियां रहेंगी और जो सामिष भोजन करना चाहेंगे, उनके लिए बिरियानी होगी।

भीड़-भाड़

गाड़ियों में भीड़-भाड़ रेल संचालन का एक ऐसा पहलू है जिस पर बहुधा जनता की दृष्टि पड़ती है। जहां-कहीं व्यावहारिक हो, वहां अतिरिक्त गाड़ियां चलाकर और कुछ डाक/एक्स-प्रेस गाड़ियों का डीजलीकरण करके इस समस्या का सुलझाने का विचार है। डीजलीकरण के फलस्वरूप इन गाड़ियों में चार या पांच अधिक सवारी डिब्बे लगाये जा सकते हैं जो अधिकांशतः तीसरे दर्जे के होंगे। चालू वर्ष में 30 नवम्बर 1972 तक 25 नई गाड़ियां चलाकर तथा 15 वर्तमान गाड़ियों का चालन-क्षेत्र बढ़ा कर, गाड़ियों के दैनिक चालन क्षेत्र में 4,840 गाड़ी किलोमीटर की वृद्धि की जा चुकी है। नयी चलाई गई गाड़ियों में से निम्नलिखित के नाम उल्लेखनीय हैं— 17 मई, 1972 से सप्ताह में दो बार चलने वाली एक जोड़ी नई दिल्ली-बम्बई सेंट्रल राजधानी

एक्सप्रेस गाड़ियां; 14 जुलाई, 1972 से कालीकट और कोचीन हार्बर के बीच एक जोड़ी एक्सप्रेस गाड़ियां; 1 मई, 1972 बम्बई वी० टी० और बीना के बीच सप्ताह में दो बार चलने वाली एक जोड़ी जनता एक्सप्रेस गाड़ियां ; और 26 जनवरी, 1973 से नयी दिल्ली और मंगलूर/एर्णाकुलम के बीच सप्ताह में दो बार चलने वाली जयन्ती जनता एक्सप्रेस गाड़ियां । मद्रास-मदुरै जनता एक्सप्रेस का चालन-क्षेत्र विरुधनगर तक बढ़ा दिया गया है ।

पहले दर्जे में मध्यम दूरी तक यात्रा के लिए रेलों द्वारा नई किस्म के कुर्मी वाले सवारी डिब्बों को भी आजमाया जा रहा है । इन कुर्सी-यानों में प्रति डिब्बा 48/60 यात्री बैठ सकते हैं जब कि पहले दर्जे के पारम्परिक सवारी डिब्बे में केवल 22/24 यात्री बैठ सकते हैं । इसलिए पहले दर्जे के दो डिब्बों की जगह एक कुर्सी-यान से काम चल सकता है और इस प्रकार जो बचत होगी, उसका उपयोग एक्सप्रेस गाड़ियों में तीसरे दर्जे के अधिक डिब्बे लगाने के लिए किया जा सकता है । रेलों ने वातानुकूल दो-टियर शयन यानों के निर्माण का भी कार्यक्रम बनाया है जिनमें 48 व्यक्ति आ सकते हैं जब कि वर्तमान वातानुकूल सवारी डिब्बे में 14/18 व्यक्तियों के लिये स्थान होता है । ये सवारी डिब्बे धीरे-धीरे लम्बी दूरी गाड़ियों पर चलने वाले वर्तमान पहले दर्जे के और वातानुकूल सवारी डिब्बों की जगह ले लेंगे । स्थान की बड़ी हुई इस क्षमता से अन्तर्नगरीय एक्सप्रेस गाड़ियों के ऊंचे दर्जे के डिब्बों की संख्या घटाई जा सकेगी और इस प्रकार जो डिब्बे उपलब्ध होंगे, उनका उपयोग तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिये किया जा सकेगा ।

सवारी डिब्बों की संख्या बढ़ाने के लिए भी एक योजना शुरू की गई है । अनुमान है कि अतिरिक्त यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए चालू वर्ष तथा अगले वर्ष में बड़ी लाइन के 1,177 तथा मीटर लाइन के 247 सवारी डिब्बों का निर्माण करके उन्हें काम में लाया जायेगा । इन सवारी डिब्बों के अलावा, 1972-74 की अवधि में ही, उपनगरीय यातायात की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बड़ी लाइन के 288 तथा मीटर लाइन के 24 त्रिजली गाड़ी के डिब्बों को काम में लाये जाने की सम्भावना है । चालू वर्ष में, 30 नवम्बर, 1972 तक, 62 नयी उपनगरीय गाड़ियां चलाई जा चुकी थीं और 34 अन्य गाड़ियों का चालन-क्षेत्र बढ़ाया जा चुका था ।

उपनगरीय गाड़ियां इस समय 13 करोड़ रुपये वार्षिक से अधिक के घाटे में चल रही हैं । जब तक कि उपनगरीय गाड़ियों के लिये वित्तीय सहायता नहीं मिलती, मैं कह नहीं सकता भारतीय रेलों के साधन किस सीमा तक महानगरीय विकास तथा उनसे उत्पन्न होने वाले दैनिक यातायात को सम्हाल सकेंगे । इस विषय में योजना आयोग के साथ विचार विमर्श चल रहा है और यह मामला रेलवे अभिसमय समिति के भी विचाराधीन है ।

यात्री सुविधाएं

यात्री सुविधाओं पर हर वर्ष लगभग 4 करोड़ रुपये खर्च किये जाते हैं । पहली प्राथमिकता के रूप में यात्रियों के लिए सभी स्टेशनों पर तीसरे दर्जे के प्रतीक्षालय, बेंच, रोशनी, पीने का पानी, शौचालय और छायादार पेड़ जैसी बुनियादी सुविधाओं की क्रमशः व्यवस्था करने की योजना बनाई गई थी । अब हमारी यह योजना पूरी होने वाली है । रेलों ने लम्बी दूरी के तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए आरामदेह और तेज यात्रा की व्यवस्था करने की एक नयी योजना तैयार की है । दिल्ली से मंगलूर/एर्णाकुलम तक 3,020 किलोमीटर दूरी में जयन्ती जनता गाड़ी चलाकर इस दिशा में एक प्रयास किया गया है । यह पहली गाड़ी है जिसमें पूरे का पूरा स्थान

आरक्षित रहता है, भोजन की व्यवस्था के लिये भोजन-यान, पूर्णतः सुसज्जित पुस्तकालय और एक बुक-स्टाल है। यात्री कुल दो रुपये देकर रास्ते में उपयोग के लिए बिछौना भी प्राप्त कर सकते हैं। रेलवे अभिसमय समिति और रेलवे परामर्श समिति के सदस्यों ने भी दिल्ली में इस गाड़ी के रिक को देखा था और इसकी सराहना की थी। हम प्रयास करेंगे कि अन्य महत्वपूर्ण मार्गों पर इसी तरह की लम्बी दूरी की गाड़ियाँ चलाई जायें।

स्टेशन परिसर और सवारी डिब्बों की सफाई

रेलें सवारी डिब्बों और स्टेशन परिसर के समुचित अनुरक्षण और सफाई की ओर विशेष ध्यान देती रही हैं। यह सुनिश्चित करने के लिये विशेष ध्यान दिया जाता है कि पानी की पर्याप्त सप्लाई होती रहे तथा शौचालय और चिलमबियां साफ वा कीटाणुमुक्त रहे। प्रारम्भिक और मध्यवर्ती स्टेशनों पर अनुरक्षण कर्मचारियों और सफाई वालों द्वारा बिजली की बत्तियों, पंखों और सुख-सुविधा सम्बन्धी अन्य फिटिंग को अच्छी हालत में रखा जाता है। वरिष्ठ अधिकारी यह देखने के लिए अचानक जांच करते हैं कि अनुरक्षण और सफाई कर्मचारी अपनी ड्यूटी ठीक तरह से करें और यात्रियों को कोई शिकायत न हो।

लाइट रेलें

जैसा कि सदन को मालूम है, हावड़ा-आमता, हावड़ा-शियाखला और शाहदरा-सहारनपुर लाइट रेलों को, जो दो वर्षों से भी अधिक समय से बन्द पड़ी हैं, फिर से चलाना सिद्धांत रूप में स्वीकार कर लिया गया है। लेकिन इन्हें कब और कैसे चलाया जाये, इस प्रश्न पर रेल मंत्रालय और सम्बन्धित राज्य सरकारों को संयुक्त रूप से निर्णय करना है।

इन लाइट रेलों की परिसम्पत्तियाँ पूर्णतः जीर्ण-शीर्ण हो गई हैं और खस्ता हालत में हैं तथा इनका अवशिष्ट जीवन बहुत कम है। इसके अलावा, जहाँ तक शाहदरा-सहारनपुर लाइट रेलवे का संबंध है, जिस पार्टी ने कम्पनी की परिसम्पत्तियाँ खरीद ली थीं, उसने रेल-पथ का अधिकांश भाग उठा लिया है यदि इन रेलों को फिर खोलना है और इनका परिचालन जारी रखना है तो भारी लागत से परिसम्पत्तियों का अविलम्ब बदलाव करना होगा। बदलाव के लिए पर्याप्त पुर्जों और छोटी लाइन के चल स्टाक की खरीद में कठिनाई हो सकती है। इस परिस्थिति में और यातायात की भावी आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, रेल मंत्रालय हावड़ा-आमता और हावड़ा-शियाखला लाइट रेलों द्वारा सेवित क्षेत्रों में बड़ी लाइन बनाने की व्यावहारिकता पर विचार कर रहा है। इस प्रयोजन से, इंजीनियरी और यातायात सर्वेक्षण प्रगति पर हैं या शुरू किये जा रहे हैं। सर्वेक्षण रिपोर्टों के प्राप्त होने पर यह काम सर्वोच्च प्राथमिकता के आधार पर शुरू किया जायेगा और इस तरह संमद में दिया गया आश्वासन क्रियान्वित हो सकेगा। पश्चिम बंगाल राज्य सरकार से भी अनुरोध किया गया है कि वह सभी अतिक्रमण व झंझटों से मुक्त आवश्यक भूमि की व्यवस्था करे।

जहाँ तक शाहदरा-सहारनपुर लाइट रेलवे का सम्बन्ध है, बड़ी लाइन बिछाने की व्यावहारिकता और वित्तीय फलितार्थों की जांच की जा रही है। इस जांच के पूरे हो जाने और उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री से मेरे प्रस्तावित विचार-विमर्श के परिप्रेक्ष्य में, यह विनिश्चय किया जायेगा कि इसे चलाने के लिए कौन सी व्यवस्था सर्वोत्तम रहेगी तथा इसे फिर से पुराने आमान पर चलाया जाये या बड़े आमान पर।

महानगर परिवहन परियोजनाएं

जैसा कि सदन को ज्ञात है, कलकत्ता, बम्बई, दिल्ली और मद्रास महानगरों में रेलें तकनीकी एवं अधिक व्यावहारिकता अध्ययन कर रही हैं। इस प्रयोजन के लिए चौथी योजना के मूल्यांकन में 20 करोड़ रुपये की अलग से व्यवस्था की गई है। इन चार महानगर परियोजनाओं में से कलकत्ता परियोजना का काम आगे बढ़ चुका है। इस परियोजना पर 140 करोड़ रुपये की लागत की सम्भावना है और इसे पूरा होने में 7 वर्ष का समय लगेगा। 29 दिसम्बर, 1972 को कलकत्ता में हमारी प्रधान मंत्री ने, दम दम से टाली गंज तक की इस 16.5 किलोमीटर लम्बी महानगरीय लाइन की आधार-शिला रखी।

सदन को यह जान कर प्रसन्नता होगी कि योजना आयोग के अनुरोध पर पांच और महानगरों, अर्थात् अहमदाबाद, बेंगलूर, हैदराबाद-सिकन्दराबाद, कानपुर और पुणे के संबंध में भी संबंधित राज्य सरकारों ने महानगरीय यातायात अध्ययन आरम्भ कर दिये हैं। मुझे विश्वास है कि ये अध्ययन शीघ्रता पूर्वक किये जायेंगे।

मियांभाय रेल अधिकरण रिपोर्ट का कार्यान्वयन

स्थायी वार्ता तन्त्र योजना के अधीन, गुजरात उच्च न्यायालय के अवकाश प्राप्त मुख्य न्यायाधीश, श्री एन० एम० मियांभाय की अध्यक्षता में 1969 में रेल श्रम अधिकरण की नियुक्ति की गई थी। अधिकरण ने अपने निर्णयों की रिपोर्ट 8 अगस्त, 1972 को सरकार को पेश कर दी थी। रिपोर्ट पर सरकार सक्रिय रूप से विचार कर रही है। अधिकरण के विषय वेतन-मान, विशेष वेतन, रात्रि ड्यूटी भत्ता, कुछ कोटियों के कर्मचारियों के दर्जे बढ़ाने, कार्य-घण्टा विनिमय की पुनरीक्षा और नैमित्तिक श्रमिकों को मजदूरी से सम्बन्धित थे। रिपोर्ट को पूरी तरह कार्यान्वित करने में एक पूरे वर्ष में राजस्व के अन्तर्गत 12.5 करोड़ रुपये और पूंजी के अन्तर्गत 7 करोड़ रुपये खर्च आयेगा। 1973-74 में इसका प्रभाव 12 करोड़ रुपये होगा।

प्रत्याशित अतिरिक्त दायित्वायें

वेतन आयोग की अंतिम रिपोर्ट अभी मिलनी बाकी है। रेलवे वित्त पर इसका प्रभाव न तो अभी आंका जा सकता है और न सदन के समक्ष प्रस्तुत मांगों में इसे शामिल किया गया है। रेल कर्मचारियों की परिलब्धियों में वेतन आयोग की सिफारिशों द्वारा जो कुछ वृद्धि की जायेगी, उसके लिये रेलों के अतिरिक्त स्रोत ढूंढने होंगे। वेतन आयोग की रिपोर्ट को कार्यान्वित करने के लिए वर्ष में जितने धन की आवश्यकता पड़ेगी, उसकी मंजूरी लेने के लिए, हो सकता है, मुझे सदन के पास फिर आना पड़े।

लाइसेंसदार भारिक

भारतीय रेलों पर 38,000 से अधिक लाइसेंसदार भारिक हैं जो यात्रियों का सामान ढोते हैं। 1969 में एक अध्ययन दल ने इस श्रमिक दल की काम की परिस्थितियों पर विचार किया था और उनमें सुधार करने के लिए कई सिफारिशों की थी। इन सिफारिशों में से अनेक को स्वीकार कर लिया गया है और उन पर अमल किया गया है। अब मैं भारिकों के विश्राम के लिए उन स्टेशनों पर उपयुक्त सुविधाओं की व्यवस्था करने के प्रश्न पर विचार कर रहा हूँ जहाँ इस समय ये सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं।

वर्ष में श्रमिक सम्बन्ध

इस वर्ष रेल श्रमिकों के साथ सम्बन्ध सामान्यतः सौहार्दपूर्ण रहे। मान्यता प्राप्त संघों के साथ स्थायी वार्ता तंत्र तथा संयुक्त परामर्श तंत्र दोनों के अन्तर्गत नियमित रूप से बैठकें हुईं और इन बैठकों में सभी विवादों का निपटारा किया गया। ऐसी बैठकों के माध्यम से विवादों के समाधान के अतिरिक्त, वर्ष के दौरान श्रमिक क्षेत्र में सामान्य वातावरण ऐसा रहा कि छोटे-छोटे वर्गों द्वारा भी काम रोक देने की घटनाएं, जो पिछले वर्षों में प्रायः बार-बार होती थीं कम हो गयीं।

रेल प्रबन्ध में श्रमिक सहयोग का क्षेत्र बढ़ाने के उद्देश्य से प्रबन्धकों और श्रमिकों के एक संयुक्त उद्यम दल का गठन किया गया है जिसमें रेलवे बोर्ड और दोनों रेलवे श्रमिक संघों के नेता शामिल किए गये हैं। आशा है कि इस दल के माध्यम से प्रबन्धकों और श्रमिकों के बीच विचारों के अबाध आदान-प्रदान की सुविधा होगी जिससे भारतीय रेल उद्यम के अधिक कुशल और सोद्देश्य संचालन में सहायता मिलेगी। इस दल की प्रारम्भिक बैठक नवम्बर, 1972 में हुई थी।

रेलवे अभिसमय समिति

रेलवे अभिसमय समिति, 1971 द्वारा पेश की गयी अन्तरिम रिपोर्ट में 1971-72 और 1972-73 के दो वर्षों के लिए सामान्य राजस्व को लाभांश के भुगतान पर विचार किया गया था। समिति द्वारा दी गयी रियायत और छूट की मात्रा 1971-72 में 22.06 करोड़ रुपये और 1972-73 में 22.19 करोड़ रुपये थी।

दिसम्बर, 1972 में रेलवे अभिसमय समिति ने लेखा सम्बन्धी विषयों पर अपनी पहली रिपोर्ट प्रस्तुत की थी। समिति की पहली रिपोर्ट की सिफारिशों को, जिनका 1973-74 के बजट पर प्रभाव पड़ा है, सदन ने दिसम्बर, 1972 में अनुमोदित किया था। पहले दो वर्षों के लिए समिति द्वारा अनुमत तथा सदन द्वारा अनुमोदित रियायतों और छूटों को 1973-74 तक के लिए बढ़ा दिया गया है जिससे 21.95 करोड़ रुपये की राहत मिलेगी।

समिति ने कुछ सामान्य रेलवे लेखा सम्बन्धी विषयों पर भी विचार किया है और कुछ अधिक अध्ययन के लिए कहा है और उन तरीकों को निर्दिष्ट किया है जिन पर ये अध्ययन किये जाने हैं। इन सिफारिशों के अनुरूप कार्रवाई प्रारम्भ की जा रही है। मैं रेलवे अभिसमय समिति के अध्यक्ष और सदस्यों को उनके अथक परिश्रम तथा रेलवे के कार्य-संचालन के विभिन्न पहलुओं पर उनके उपयोगी सुझावों के लिए धन्यवाद देता हूँ।

क्षेत्रीय परामर्श समितियां

मैं चाहता हूँ कि अपनी रेलों की नीति के निर्माण, विशेष रूप से विभिन्न क्षेत्रीय समस्याओं के निश्चित समाधान के सम्बन्ध में, मैं संसद् सदस्यों और विधायकों का निकट सहयोग प्राप्त करूँ। क्षेत्रीय बैठकें और भी अधिक प्रयोजनपूर्ण हुआ करेंगी। इन की उपयोगिता में हमारी पूर्ण आस्था है और इस दृष्टि से मेरा यह विचार है कि अब से होने वाली प्रत्येक क्षेत्र की अगली क्षेत्रीय बैठक में मैं स्वयं उपस्थित रहूँ।

मुझे यह स्वीकार करने में बड़ी प्रसन्नता का अनुभव हो रहा है कि चालू वर्ष के दौरान रेल कर्मचारियों ने कर्तव्यनिष्ठा और उत्तरदायित्व की उच्च भावना की अपनी गौरवपूर्ण

परम्परा को बनाये रखा है। पिछले वर्ष, सीमा पार से आने वाले शरणार्थियों की अभूतपूर्व बाढ़ से उत्पन्न कठिनाइयों और तनाव और बाद में भारत-पाक संघर्ष से उत्पन्न दुष्कर और दुस्साध्य मांगों के बीच उनके कार्य की सदन में और सदन से वाहर सहाहना की गई थी। इस वर्ष हिंसात्मक बन्दों और आन्दोलनों से उत्पन्न कठिन परिस्थितियों के बीच, अपनी जान की परवाह किये बिना उन्होंने देश की परिवहन जीवन-रेखा को कायम रखा है और इस प्रकार एक बार फिर राष्ट्र की प्रशंसनीय संवा की है। मुझे विश्वास है कि अगले वर्ष और बाद में भी सदैव रेल कर्मचारीगण निष्ठापूर्ण सेवा के अपने उच्च स्तर को बनाये रखेंगे।

समाप्त करने से पूर्व मैं एक शब्द और कहना चाहूँगा। रेलें हमारी राष्ट्रीय सम्पत्ति हैं। वे हमारे देश की मूल्यवान धरोहर और हमारे आर्थिक तथा सामाजिक जीवन का अनिवार्य अंग हैं। अतः यह उचित ही होगा कि इस परमावश्यक जनोपयोगी सेवा की, जिसे हम अपनी प्रजातांत्रिक प्रणाली के अनुरूप जनता की सम्पत्ति मानते हैं और जिसे जनता की ओर से चलाया जाता है, जन प्रतिनिधियों द्वारा अवश्य रक्षा की जाये और उसका विस्तार किया जाये।

धन्यवाद।

समुद्री तोपखाना अभ्यास (संशोधन) विधेयक SEAWARD ARTILLERY PRACTICE (AMENDMENT BILL)

रक्षा मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जे०वी० पटनायक) : मैं प्रस्ताव करता हूँ,

“कि समुद्र तोपखाना अभ्यास अधिनियम, 1949 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर राज्य सभा द्वारा पास किये गये रूप में विचार किया जाये”

यह एक साधारण सा विधेयक है। नौसेना के कार्यकरण को कुशल बनाने के लिये यह आवश्यक है कि तोपखाने तथा तट पर गोली चलाने का जल्दी जल्दी अभ्यास किया जाये। वर्तमान अधिनियम राज्य सरकार को इस सम्बन्ध में आवश्यक अधिसूचना जारी करने का अधिकार देता है। वर्तमान अधिनियम में यह व्यवस्था भी है कि विशेष अभ्यास के लिये दो मास पूर्व नोटिस दिया जाये।

[श्री सेझियान पीठासीन हुये]
[Shri Sezhiyan in the Chair]

नौसेना के कार्यकरण को सरल और कुशल बनाने के लिए यह आवश्यक है कि राज्य सरकारों के स्थान पर केन्द्रीय सरकार को आवश्यक अधिसूचना जारी करने के लिये शक्ति प्रदान करने हेतु इस अधिनियम में संशोधन किया जाये।

इस विधेयक में यह व्यवस्था भी की गई है कि यदि केन्द्रीय सरकार ने इस सम्बन्ध में अधिसूचना जारी करने के लिये राज्य सरकारों को शक्ति प्रदान करना आवश्यक समझा तो वह ऐसा कर सकती है। दूसरे पूर्व सूचना के लिये दो मास की अवधि को कम करके दो सप्ताह करने का प्रस्ताव है।

अध्यक्ष महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुए :

‘ कि समुद्री तोपखाना अभ्यास अधिनियम, 1949 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर राज्य सभा द्वारा पास किये गए रूप में विचार किया जाये ।

श्री माधुर्य्य हालदार* (मथुरापुर) : विधेयक में सूचना देने की अवधि को दो मास से कम करके दो सप्ताह करने का प्रस्ताव है । इस सम्बन्ध में महत्वपूर्ण बात यह है कि ऐसा वैकल्पिक प्रबन्ध किया जाना चाहिये जिससे तटीय क्षेत्रों के लोगों अथवा तटीय सागर का उपयोग करने वालों पर कुप्रभाव न पड़े ।

यह सर्वविदित है कि गरीब मछुये तटीय क्षेत्रों में मछली पकड़ने के लिये जाते हैं । यह उनकी जीविका का एक मात्र साधन है । यदि तोपखाने का अभ्यास कुछ समय तक जारी रहता है तो ये मछुये जीवकोपार्जन से वंचित रह जायेंगे । विधेयक में बताया गया है कि हानि के लिये क्षतिपूर्ति दी जायेगी परन्तु यह बात स्पष्ट नहीं की गई है कि क्षतिपूर्ति किसे दी जायेगी ना ही यह बताया गया है कि कितनी क्षतिपूर्ति दी जायेगी । विधेयक में केवल इतना ही उल्लेख किया गया है कि क्षतिपूर्ति न्यूनतम दर पर दी जायेगी । इस बात का स्पष्टीकरण न होने से स्थिति और खराब हो गई है । तोपखाने के अभ्यास के परिणामस्वरूप गरीब मछुये कुछ दिनों के लिये बेकार हो जायेंगे । मछली बाजार में बिक्री के लिए नहीं पहुंचेगी परिणामस्वरूप कुछ और लोग बेकार हो जायेंगे और इस समय जबकि वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि हो रही है मछली के मूल्य भी बढ़ जायेंगे । अतः मैं इस विधेयक का विरोध करता हूँ । यह अच्छा होगा यदि तोपखाने का अभ्यास समुद्रतट पर न करके तट से दूर किया जाये ।

Shri Hukam Chand Kachwai (Morena) : A Point of order, Sir. there is no quorum in the House'

सभापति महोदय : घण्टी बजाई जा रही है अब गणपूर्ति हो गई है । श्री एस०एम० बनर्जी ।

श्री एस०एम० बनर्जी (कानपुर) : मैं इस बात से सहमत हूँ कि तोपखाने के अभ्यास के नाम में सेना द्वारा जो भूमि ली जाती है उसका कभी कभी दुरुपयोग भी किया जाता है । बहुत सी छावनियों में जैसे बबीना में, सरकार द्वारा तोपखाने के अभ्यास के नाम में जो भूमि ली जाती है उसके लिए किसानों को दिया जाने वाला मुआवजा बहुत ही असंतोषजनक है । चांदपुर, बालासौर आदि में अभ्यास के लिए जो भूमि ली गई वहाँ मछुओं को कोई मुआवजा नहीं दिया गया । इस भूमि पर निर्भर रहना ही उनका जीविका-उपार्जन था ।

इसके अतिरिक्त जहाँ ऐसा अभ्यास निरन्तर रूप से चलता है वहाँ कुछ व्यक्तियों की मृत्यु हो जाने का भय भी रहता है । अभ्यास की दिशा में व्यक्तियों के न जाने की घोषणा केवल कागजों पर ही रहती है । वास्तव में उस क्षेत्र के व्यक्तियों को पता नहीं चल पाता और परिणाम स्वरूप बहुत से व्यक्तियों को, बच्चों की मृत्यु हो जाती है । उन्हें केवल इसी आधार पर कोई मुआवजा नहीं दिया जाता कि इस सम्बन्ध में उपयुक्त अधिसूचना जारी की गई थी, और घोषणा भी की गई थी अतः ये व्यक्तियों का दोष है सैनिकों का नहीं ।

* बंगाली में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का संक्षिप्त हिन्दी रूपान्तर ।

Summarised translated version based on English translation of the speech delivered in Bengali

सैनिकों का अभ्यास तो होना ही चाहिए परन्तु इस सम्बन्ध में उठने वाली कुछ समस्याओं की ओर मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिए। अभ्यास के नाम में उपजाऊ भूमि ले ली जाती है। कुछ लोगों द्वारा वहां व्यापार आरम्भ कर दिया जाता है। वे छोटे छोटे बच्चों को 25,50 अथवा 80 पैसे देकर धातु एकत्र कराते हैं। ऐसे मामले हुए हैं कि जब ये बच्चे धातु एकत्र करते जाते हैं तो गोलाबारी का शिकार हो जाते हैं। बबीना और जालंधर में ऐसे मामले हुए हैं। इस विधेयक को पास करने से पहले इन मामलों पर ध्यान दिया जाना चाहिए। लोगों की रक्षा का प्रबन्ध किया जाना चाहिए। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय बतायें कि भविष्य में क्या प्रक्रिया अपनाई जाएगी, लोगों को किस प्रकार चेतावनी दी जाएगी और उनकी किस प्रकार रक्षा की जायेगी। वह यह भी बतायें कि मुआवजा कितना दिया जायेगा, क्या यह तत्कालीन बाजार दर पर दिया जायेगा ?

श्री मोहनराज कालिगारायर (पोलाची) : सरकार इस संशोधन विधेयक को 23 वर्ष के पश्चात क्यों लायी है। इस अधिनियम में संशोधन करने की आवश्यकता नहीं है हम यह कह कर नियमों का संशोधन कर सकते हैं कि राज्य सरकार द्वारा अधिसूचना जारी करने के लिये 14 दिनों की अवधि पर्याप्त है, दो माह की अवधि बहुत अधिक है।

मुआवजे के सम्बन्ध में, मंत्री महोदय को स्पष्ट रूप से बताना चाहिये कि यदि कोई दुर्घटना होती है तो उसके लिये मुआवजे की राशि क्या होगी। क्या इस अवधि में कोई ऐसी दुर्घटना हुई है और इस संशोधन को लाने का मुख्य उद्देश्य क्या है।

Shri Bharat Singh Chauhan (Dhar) : Fishermen and sailors living in Coastal areas belong to poor backward class. The Government should consider giving them maximum help if they lose anything due to the artillery practice.

In view of the present circumstances and in view of enhancing our Naval power, it is necessary to have such practices on a large scale. But if these coastal people are denied their livelihood and are displaced due to these practices the Government should take care to rehabilitate them and to help them. The procedure of compensation should also be made easy. Some alternative jobs should be provided so that these fishermen are not kept out of job because of these exercises. With these words I support the Bill.

श्री पी० के० देव (कालाहांडी) : इस विधेयक में दो महत्वपूर्ण परिवर्तनों की परिकल्पना की गई है। एक यह है कि केन्द्रीय सरकार द्वारा राज्य सरकारों की शक्तियों को लिया जा रहा है दूसरे यह कि अधिसूचना के लिए दो महीनों की अवधि को कम करके 15 दिन किया जा रहा है।

यह बात मेरी समझ में नहीं आती कि केन्द्रीय सरकार राज्य सरकार की सहायता के अभाव में तोपखाने के अभ्यास की सूचना लोगों को किस प्रकार देगी। आज भी समुद्री तथा मत्स्यपालन सम्बन्धी बढ़ी हुई गतिविधियों के संदर्भ में तोपखाने के अभ्यास में जीवन का भय बना रहता है।

क्या मछुओं और दूसरे पौतों को सुरक्षित क्षेत्र में पहुँचने के लिए 15 दिन की पूर्व सूचना पर्याप्त होगी। मंत्री महोदय को इस बात पर पुनर्विचार करना चाहिए।

मुआवजे के सम्बन्ध में सदन में जो मांग की गई है उन्हें पूरा किया जाना चाहिये। इस अवधि के लिये जिसमें अभ्यास चलता है मछुओं के लिये वैकल्पिक आजीविका की व्यवस्था की जानी चाहिये।

केन्द्र द्वारा उन परीक्षण परियोजनाओं को जिन्हें बालासोर तट पर भानूबाली नामक स्थान में किये जाने का प्रस्ताव था इस राज्य से बाहर ले जाने का प्रस्ताव है। उड़ीसा के समुद्र तट पर बालासोर में परीक्षण केन्द्र है। यह स्थान इस कार्य के लिये बहुत उपयुक्त समझा जाता है। यह कार्य 1896 से चल रहा है वर्ष 1967 से इसमें बहुत वृद्धि हुई है। कर्मचारियों की संख्या 300 से बढ़कर 700 हो गई है। बेरोजगारी की समस्याओं को देखते हुए कर्मचारियों की छंटनी नहीं की जानी चाहिए जैसाकि मुझाव दिया गया है। बालासोर की चान्दवाली स्थित परीक्षण परियोजनाओं को स्थानान्तरित नहीं किया जाना चाहिए। उड़ीसा के युवक इस कट्टा को सहन नहीं कर सकेंगे। यह बात प्रमाणित हो गई है कि इटारसी के परीक्षण केन्द्र में एक मशीन ने संतोषजनक कार्य नहीं किया। इसके परिमाणस्वरूप कुछ यूनियटें इटारसी से बालासोर में स्थानान्तरित कर दी गई है। मंत्री महोदय को स्पष्ट रूप से बताना चाहिए कि उड़ीसा से किसी भी परीक्षण परियोजना को स्थानान्तरित नहीं किया जायेगा। दूसरे वहाँ पर कार्य करने वाले किसी भी सिविल कर्मचारी की छंटनी नहीं की जायेगी। तीसरे परियोजनाओं को स्थानान्तरित करने के बजाय उन्हें दुगना किया जायेगा क्योंकि यह सर्वोत्तम स्थल है और यहां की परियोजनाएं संतोषजनक रूप से कार्य कर रही हैं।

श्री बी० वी० नायक (कनारा) : लगभग एक पक्ष पूर्व मैसूर के तट पर उत्तर कनारा जिले के बाहर नतरानी नामक एक द्वीप में 14 लोगों के द्वारा नौ सेना द्वारा छोड़ा हुआ एक गोला देखा गया। ये सभी 14 व्यक्ति मारे गये। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या अभ्यास के पश्चात नौसेना के कर्मचारियों द्वारा कोई खोज की जाती है। मंत्री महोदय को इस मामले की जाँच करानी चाहिये।

विधेयक का स्वागत करते हुये मैं केन्द्रीय सरकार से अनुरोध करूंगा कि मैसूर तट पर नेतरानी द्वीप में मारे गये 14 निर्दोष व्यक्तियों के बारे में जाँच की जानी चाहिये और नौसेना के कर्मचारियों को अभ्यास करते समय सम्बद्ध स्थानीय अधिकारियों की सलाह की ओर उचित ध्यान देना चाहिये।

श्री जे० बी० पटनायक : प्रस्तुत विधेयक से संशोधनों द्वारा सरकार को और अधिकार नहीं दिये गये हैं

जिस देश में भी नौसेना है वहाँ इस प्रकार के अभ्यास किये जाते हैं। हमारे देश में यह नई बात नहीं है।

यह कहना उचित नहीं है कि व्यक्तियों को उचित मुआवजा नहीं दिया जा रहा है। ऐसे कोई भी मामले सरकार के सामने नहीं लाये गये हैं जिनमें सरकार ने उचित मुआवजा नहीं दिया हो। वास्तव में केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों द्वारा निर्धारित मुआवजे का भुगतान किया है। केन्द्रीय सरकार मुआवजे की धनराशि निर्धारित नहीं करती हैं। राज्य सरकारें ऐसा करती हैं और केन्द्रीय सरकार तो राज्य सरकारों द्वारा मुआवजे की राशि निर्धारित करने के बाद उसका भुगतान करती हैं।

केन्द्रीय सरकार ने दो मामलों में ही मुआवजे का भुगतान किया है। तमिलनाडु में एक मामले में लगभग 1,100 रुपये और एक अन्य मामले में लगभग 13,000 रुपये का भुगतान किया गया है। मुआवजे के भुगतान के बारे में और कोई जानकारी सरकार के सामने नहीं लाई गई।

इस संशोधन से केन्द्रीय सरकार को अतिरिक्त अधिकार प्राप्त नहीं हुए हैं और राज्य सरकारों से भी अधिकार नहीं लिये गये हैं। विधेयक में चण्डीपुर और बालासोर जिले में जाँच और प्रायोगिक प्रतिष्ठान स्थापित करने का उल्लेख नहीं किया गया है।

सम्बद्ध मछियारों को उचित नोटिस देने के लिये पर्याप्त कार्यवाही की गई है। कार्य कुशलता के हित में उन्हें 2 महीने के स्थान पर 15 दिनों का नोटिस दिया जाता है और चेतावनी देने के लिए यह पर्याप्त समय है।

नी सेना द्वारा छोड़े गये शैलों (बमों) से मारे गये व्यक्तियों को दिये गये मुआवजे के बारे में सरकार अवश्य जाँच करेगी और उन्हें मुआवजा दिलाए जाने का प्रयत्न किया जाएगा।

नी सेना के और अधिक कुशलता से काम करने के लिये यह संशोधन आवश्यक है। मेरा अनुरोध है इस विधेयक पर विचार किया जाये।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है।

कि समुद्री तोपखाना अभ्यास अधिनियम, 1949 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर राज्य सभा द्वारा पास किये गये रूप में, विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The Motion was adopted

सभापति महोदय : खंड 2 और 3 के बारे में कोई संशोधन नहीं है। प्रश्न यह है “कि खंड 2 और 3 विधेयक का अंग बनें”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The Motion was adopted

खंड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिए गए

Clauses 2 and 3 were added to the Bill

खंड—1

संशोधन किया गया

पृष्ठ 1, पंक्ति 4:—

“1972” के स्थान पर “1973” रखा जाये।

(श्री जे० बी० पटनायक)

सभापति महोदय : प्रश्न यह है।

“कि खंड 1, संशोधित रूप में विधेयक का अंग बने।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The Motion was adopted

खंड 1, संशोधित रूप में विधेयक में जोड़ दिया गया

Clause 1, as amended, was added to the Bill

अधिनियमन सूत्र

संशोधन किया गया—

पृष्ठ 1, पंक्ति 15,

'Twenty-Third' ('तेईस') के स्थान पर

'Twenty four' ('चौबीस') रखा जाये

(श्री जे० बी० पटनायक)

सभापति महोदय : प्रश्न यह है ।

“कि अधिनियमन सूत्र संशोधित रूप में विधेयक का अंग बने”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The Motion was adopted

अधिनियमन सूत्र संशोधित रूप में विधेयक में जोड़ दिया गया

The Enacting Formua, as amended, was added to the Bill

विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिया गया

The Title was added to the Bill

श्री जे० बी० पटनायक : मैं प्रस्ताव करता हूँ :—

“कि विधेयक को संशोधित रूप में पारित किया जाये ।”

सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :—

“कि विधेयक को संशोधित रूप में पारित किया जाये”

श्री ज्योतिर्मय बसु (डायमण्ड हार्बर) : नौ सेना द्वारा अभ्यास करते समय नाविकों और मछिआरों को मछली पकड़ने नहीं दी जाती है जो उनकी जीविका का साधन है । सरकार इस अभ्यास के परिणामस्वरूप उनको कैसे मुआवजा देगी ? इससे उनके मूलभूत अधिकारों का उल्लंघन होता है । ये गरीब लोग न्यायालयों में जाने में समर्थ नहीं हैं और सरकार के विरुद्ध लेख याचिका नहीं ला सकते हैं । सरकार को यह आश्वासन देना चाहिए कि यदि नौ सेना द्वारा किये गये अभ्यास से नाविकों और मछिआरों को अपने काम में बाधा पड़ती है तो उन्हें पर्याप्त मुआवजा दिया जाना चाहिए ।

श्री जे० बी० पटनायक : इसके लिए अधिनियम में पर्याप्त व्यवस्था की गई है । ऐसे मामलों में जिला मैजिस्ट्रेट एक राजस्व अधिकारी की नियुक्ति करता है जो उस विशेष स्थान पर जाता है और प्रभावित व्यक्तियों, चाहे वे मछिआरे हों अथवा किसान, के लिये मुआवजा निर्धारित करता है । यदि प्रभावित व्यक्ति निर्धारित मुआवजे की दर से सन्तुष्ट नहीं होता तो वह जिला मैजिस्ट्रेट को अपील कर सकता है जो इसका पुनरीक्षण कर सकता है ।

श्री ज्योतिर्मय बसु : अधिनियम में लोगों की सम्पत्ति और फसल को हुई हानि का मुआवजा देने का उपबन्ध है । मैं नाविकों और मछिआरों के व्यावसाय और उनके जीविका के साधन को हुई हानि का उल्लेख कर रहा हूँ । क्या यही सरकार का समाजवाद है ?

श्री जे० बी० पटनायक : अधिनियम में तोपखाने द्वारा अभ्यास करने से लोगों की सम्पत्ति और उनके अधिकारों और विशेषाधिकारों को हुई हानि का मुआवजा देने की

व्यवस्था है केन्द्रीय सरकार का इससे कोई सम्बन्ध नहीं है।

श्री जे० बी० पटनायक : यह प्रत्येक राज्य के लिए अलग अलग है।

Shri Hukam Chand kachwal : The hon. Minister has not Stated that at what rate they pay compensation to them.

श्री जे० बी० पटनायक : यह प्रत्येक राज्य के लिए अलग-अलग है।

श्री ज्योतिर्मय बसु : किसी भी मामले में नाविकों अथवा मछिआरों को जिला अधिकारियों ने कोई मआवजा नहीं दिया है।

श्री जे०बी० पटनायक : अस्थानीय अधिकारी मुआवजे की राशि निर्धारित करते हैं और केन्द्रीय सरकार उसका भुगतान करती है। केन्द्रीय सरकार के सामने जो भी मामले लाये गये हैं उनमें भुगतान किया गया है (अन्तर्बाधाएँ)

सभापति महोदय: "विधेयक को संशोधित रूप में पारित किया जाये"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The Motion was adopted

राजनयिक और कौंसलीय आफिसर (शपथ और फीस) (जम्मू-कश्मीर पर विस्तार) विधेयक

DIPLOMATIC AND CONSULAR OFFICERS (OATHS AND FEES) EXTENSION TO JAMMU AND KASHMIR) BILL

विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुरेन्द्रपाल सिंह) : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि राजनयिक और कौंसलीय आफिसर (शपथ और फीस) अधिनियम, 1948 का जम्मू-कश्मीर राज्य पर विस्तार करने का उपबन्ध करने वाले विधेयक पर, राज्य सभा द्वारा पास किये गए रूप में, विचार किया जाये।"

राजनयिक और कौंसलीय आफिसर (शपथ और फीस) जम्मू-कश्मीर पर विस्तार विधेयक, 1972 का उद्देश्य राजनयिक और कौंसलीय आफिसर (शपथ और फीस) जम्मू-कश्मीर पर विस्तार) अधिनियम, 1948 जम्मू और कश्मीर पर लागू करना है।

मूलतः अधिनियम, 1948 का क्षेत्र भारत के प्रान्तों तक ही सीमित था।

इस विधेयक का मुख्य उद्देश्य उन दस्तावेजों को, जो हमारे कौंसलीय अधिकारियों के सामने तैयार किये गये हो, जम्मू और कश्मीर राज्य के न्यायालयों में साक्ष्य के रूप में पेश करने पर उन्हें उमी प्रकार वैध माना जाये जिस प्रकार अन्य राज्यों के न्यायालयों में माना जाता है। इसके साथ साथ 1948 के अधिनियम के अधीन बनाये गये नियमों को भी भारत संघ के अन्य राज्यों के समान जम्मू और कश्मीर राज्य पर लागू किया जाये।

1948 के अधिनियम की धारा 8 के अधीन अधिनियम के प्रयोजनों के लिए नियम बनाने का अधिकार दिया गया है और ऐसे विशिष्ट नियमों का उल्लेख किया गया है जिनके बारे में नियम बनाये जा सकते हैं। उक्त धारा में ऐसा कोई उपबन्ध नहीं है कि इन नियमों को संसद में

रखा जाये। इन शब्दों के साथ मैं विधेयक को सभा में विचार करने के लिए प्रस्तुत करता हूँ :—

सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

“कि राजनयिक और कौंसिलीय आफिसर (शपथ और फीस) अधिनियम, 1948 का जम्मू-कश्मीर राज्य पर विचार करने का उपबन्ध करने वाले विधेयक पर, राज्य सभा द्वारा पास किये गए रूप में, विचार किया जाय।”

श्री सोमनाथ चटर्जी (बर्दवान) : इस अधिनियम पर पुनर्विचार किया जाना चाहिये क्योंकि यह अधिनियम 1948 में बना था। मंत्री महोदय को यह उल्लेख करना चाहिये कि विधेयक में किये गए उपबन्धों को कितनी बार लागू किया गया क्योंकि भारतीय विदेशों में हमारे दूतावास अथवा वाणिज्य दूतावासों में जाने से घबराते हैं क्योंकि उनके साथ वहाँ असहानुभूतिपूर्ण व्यवहार किया जाना है। ;रकार को इस महत्वपूर्ण पहलू की ओर ध्यान देना चाहिए।

सिविल दण्ड प्रक्रिया संहिता के अधीन ऐसे उपबन्ध है कि शपथपत्रों की पुष्टि किस प्रकार की जाये और न्यायालयों में उन्हें कैसे प्रस्तुत किया जाये। इन अधिनियमों को वास्तव में लागू नहीं किया जा रहा है क्योंकि देश में न्यायालय उन शपथपत्रों पर अधिक ध्यान नहीं देते हैं जो अधिनियम के अन्तर्गत प्रस्तुत किए जाते हैं। मंत्री महोदय को इस बारे में पूरी जानकारी देनी चाहिये कि उक्त उपबन्ध कहां तक प्रभावी हैं।

(श्री के०एन० तिवारी पीठासीन हुए)

Shri K.N Tiwari in the chair

इन शपथपत्रों को जो विदेशों में सक्षम अधिकारी द्वारा पुष्ट किये जाते हैं, हमारे न्यायालयों में न्यायिक कार्यवाही के दौरान स्वीकार नहीं किया जाता है। आज की स्थिति में ऐसी व्यवस्था की जानी चाहिए कि विदेशों में सक्षम अधिकारियों के सम्मुख पुष्ट किये गए शपथ-पत्र को स्वीकार कर लिया जाए।

जहां तक विधेयक के खंड 2 का प्रश्न है, मूल अधिनियम और उसके अधीन बनाए गए सभी नियमों को जम्मू और कश्मीर राज्य पर लागू किया जाना चाहिए। मैं समझता हूँ कि यदि इस अनियम को भूतलक्षी प्रभाव से लागू किया जाता है तो अधिक उचित होता। मंत्री महोदय को यह स्पष्ट करना चाहिए कि क्या विदेशों में सक्षम अधिकारी द्वारा पुष्ट शपथ-पत्र को हमारे न्यायालयों में स्वीकार कर लिया जाएगा।

उक्त नियमों को संसद में प्रस्तुत किए जाने का उपबन्ध प्रशंसनीय है। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि अधिनियम के अन्तर्गत बनाए गए नियमों को सभापटल पर रखा जाए जिससे संसद आवश्यकतानुसार अधिनियम की धारा 8 की उपधारा (3) के अन्तर्गत अपने अधिकारों का प्रयोग कर सके।

श्री जे० माता गौडर* (नीलगिरि) : वर्ष 1948 में पारित किये गये वर्तमान अधिनियम को जम्मू और काश्मीर पर लागू करने पर मुझे कोई आपत्ति नहीं है। इस संशोधित विधेयक में

*तमिल में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का संक्षिप्त हिन्दी रूपान्तर।

Summarised translated version based on English translation of the speech delivered in Tamil

यह उपबन्ध किया जा रहा है कि संशोधित विधेयक को दोनों मभाओं के पटल पर रखा जाये। मंत्री महोदय को यह बताना चाहिये कि अब तक उक्त प्रक्रिया को न अग्रसर करने का क्या कारण है। ऐसा न कर सरकार इन वर्षों में संसद् के अधिकारों का उल्लंघन करने की दोषी है। सरकार को इस बारे में निन्दा की जानी चाहिये। इस बारे में यह भी स्पष्ट नहीं है कि उक्त संशोधन को स्वीकार करने के बाद भी वर्तमान नियमों और विनियमनों को सभा पटल पर रखा जायेगा अथवा नहीं।

मंत्री महोदय को इस सम्बन्ध में बिना समय नष्ट किये संशोधित विधेयक लाना चाहिये।

Shri R. V. Bade (Khargone) : I welcome the Diplomatic and Consular Officers (Oaths and Fees) (Extension to Jammu and Kashmir) Bill. This Bill has been brought before the House because at present the attested affidavits are not valid in the coast of Jammu and Kashmir. By bringing this Bill the Government has strengthened the hands of the High Court and other Courts. The Jan Sangh has always been in favour of abolishing Article 370 of the constitution. So that there may not be any necessity of bringing a Bill like the present one.

The provision of the present Bill should have retrospective effect so that the affidavits presented before presenting the Bill may be held valid.

I do not understand why Article 370 has not been abolished so far. In case it has been abolished the House would have not wasted its useful time in discussing this Bill.

There should be provision for enacting the old rules. It is a great lacuna which should be abolished. It should be removed by bringing some amendment.

Shri M. C. Daga (Pali) : How far the executive agencies benefit from the powers delegated by the Parliament and to what extent these are misused.

Shri Hukam Chand Kachwai : On a point of order. There is no quorum in the house.

Mr. Chairman : Bell is ringing. There is quorum in the House now.

Shri M. C. Daga : Under the Rules of Procedure and conduct of Business it is necessary that these may be laid on the table of the House. The Act was passed in 1948. Were these rules which were framed by the executive agencies were ever examined by Parliament through the Subordinate Legislation Committee. Thus the rules framed under 1948 Act were implemented. Why does not same committee examine these Rules.

The courts can examine these rules and see whether these rules are in accordance with the Act or not. If these Rules thus framed are implemented without examination they are valid. Either the court can examine its validity or else the Parliament should be given power to examine them. The only purpose for bringing this Bill is to implement this on the state of Jammu & Kashmir.

श्री इन्द्रजीत मल्होत्रा (जम्मू) : मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूँ। केन्द्रीय सरकार को ध्यान में रखना चाहिए कि अब से जो विधेयक लाये जायें उनमें 'जम्मू और काश्मीर राज्य को छोड़कर' यह शब्द न रखे जायें।

श्री बड़े ने बताया है कि केन्द्रीय सरकार जम्मू और काश्मीर के बारे में सदा संवेदनशील रहती है। परन्तु वास्तव में जम्मू-काश्मीर राज्य के बारे में जनसंघ सर्वथा संवेदनशील रहता है।

श्री आर० बी० बड़े : अनुच्छेद 370 समाप्त हो जाना चाहिए।

श्री इन्द्रजीत मल्होत्रा : मेरी कठिनाई यह है कि सदस्य महोदय अनुच्छेद 370 को समझते ही नहीं हैं। जम्मू काश्मीर के लोग भली प्रकार जानते हैं कि उनकी भलाई किस बात में है।

श्री आर० बी० बड़े : हम तो चाहते हैं कि जम्मू और काश्मीर पूरी तरह से हिन्दुस्तान का अंग बने।

श्री इन्द्रजीत महोत्रा यदि शेख अब्दुल्ला के साथ समझौते द्वारा वहाँ की राजनीतिक स्थिति सुधारी जाती है तो जनसंघ को कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए। राज्य के लोग राजनीतिक स्थिति को सामान्य बनाना जानते हैं।

श्री एस० एम० बनर्जी : मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ तथा माननीय सदस्यों द्वारा व्यक्त इस विचार से कि मभी भावी विधेयक जम्मू तथा काश्मीर पर भी लागू हों, से सहमत हूँ। यदि जनमत संग्रह मोर्चा प्रगति शील दल में विलीन हो जाता है तो मैं इसका अवश्य स्वागत करूँगा।

यह विधेयक हमें विदेश जाने वाले भारतीयों के साथ किये जाने वाले दुर्व्यवहार का स्मरण कराता है। विदेशों में हमारे राजनयिक निराश्रित लोगों को सहायता नहीं देते हैं। सम्भवतः उनको इस बारे में हानि न हो।

एक माननीय सदस्य : प्रयत्नों का अभाव।

श्री एस० एम० बनर्जी : प्रयत्नों का अभाव हो सकता है। हमें संसार को यह बताना है कि भारत एक संपूर्ण प्रभुसत्ता सम्पन्न राज्य है।

खेद की बात है कि जब देश में बेरोजगारी और भुखमरी है तब विदेशों में हमारे राजनयिक इतनी फजूलखर्ची क्यों करते हैं। सामान्य रूप से हमारे दूतावास हमें सहायता नहीं देते हैं। श्री सुब्रह्मण्यम के इंजीनियरों के विदेशों से भारत बुलाने के वक्तव्य पर आवेदन पत्र मिले हैं। दूतावासों ने उन आवेदन पत्रों को भी भारत नहीं भेजा है। मैंने इस पर दो तीन पत्र लिखे हैं।

इस विधेयक से यह प्रतीत होता है कि कोई भी शपथ पत्र देश में स्वीकृत किया जा सकता है। परन्तु जम्मू काश्मीर में उसे स्वीकार नहीं किया जा सकता। मुझे विश्वास है कि उच्च न्यायालय ऐसे शपथ पत्र स्वीकार नहीं करते हैं।

खण्ड 3 में उपबन्ध है कि इस अधिनियम के अन्तर्गत बनाये गये सभी नियम संसद के दोनों सदनों में रखे जायेंगे। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या 1948 में निर्मित अधिनियम के अनुसार सभी नियम सभा पटल पर रखे गये थे। यदि उन्हें सभा पटल पर नहीं रखा गया है तो 1972 में निर्मित अधिनियम के अनुमार बने नियमों का क्या बनेगा। मैं इस बारे में स्पष्ट आश्वासन चाहता हूँ। मैं आपसे भी इस बारे में आश्वासन चाहता हूँ।

सभापति महोदय : व्यवस्था की कोई आवश्यकता नहीं है।

श्री सुरेन्द्र पाल सिंह : मैं माननीय सदस्यों को इस वाद-विवाद में भाग लेने के लिए धन्यवाद देता हूँ। जम्मू और काश्मीर राज्य पर इसे लागू करने का सभी ने समर्थन किया है। 1948 के अधिनियम की कमियों का अध्ययन करने का समय आ गया है। जम्मू और काश्मीर राज्य के न्यायालय देश के बाहर लिये शपथ पत्रों को स्वीकार करते हैं।

श्री सोमनाथ चटर्जी : क्या इस बारे में कुछ उदाहरण हैं ?

श्री सुरेन्द्र पाल सिंह : इस अधिनियम की जम्मू और काश्मीर में क्रियन्विति में अभी तक कोई कठिनाई सामने नहीं आई है।

राजदूतावासों का सहायक न होने का मामला बिल्कुल अलग है। उनका यह कर्तव्य है कि विदेशों में भारतीय राष्ट्रजनों को पूरी पूरी सहायता दी जा सके। यदि इसमें कुछ गड़बड़ी

है तो उस पर हम ध्यान देने को उद्यत हैं। समग्र रूप से दूतावास संतोषजनक ढंग से कार्य कर रहे हैं।

श्री बड़े और श्री इन्द्रजीत मल्होत्रा ने जम्मू और काश्मीर के मामले को व्यापक रूप में लिया है।

श्री आर० वी० बड़े : आपने इसे भूतलक्षी प्रभाव से लागू क्यों नहीं किया है ?

श्री सुरेन्द्रपाल सिंह : उन्होंने मुख्य रूप से अनुच्छेद 370 को समाप्त किये जाने के लिए कहा है। सदस्यगण जम्मू और काश्मीर की सांविधानिक पृष्ठ भूमि से परिचित हैं। क्रमशः अधिकाधिक उपबन्धों को राज्य पर लागू किया जा रहा है। जम्मू और काश्मीर राज्य वैसे ही भारत का अंग है जैसा कि कोई भी अन्य राज्य।

इस विधेयक को भूतलक्षी प्रभाव देने की आवश्यकता नहीं है।

1948 के अधिनियम के अनुसार बने नियमों को यदि सदस्य चाहें तो सभा पटल पर रखा जा सकता है और वह तब उनको पढ़ सकते हैं।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है।

“कि राजनयिक और कौंसलीय आफिसर (शपथ और फीस) अधिनियम, 1948 का जम्मू-काश्मीर राज्य पर विस्तार करने का उपबन्ध करने वाले विधेयक पर, राज्य सभा द्वारा पास किए गये रूप में, विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted

सभापति महोदय : अब इस विधेयक पर खंडवार विचार करेंगे।

खण्ड 2 और 3 पर कोई संशोधन नहीं हैं।

प्रश्न यह है :

“कि खण्ड 3 और 3 विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

खण्ड 2 और 3 विधेयक में जोड़ दिये गये

Clauses 2 and 3 were added to the Bill

खण्ड 1

सभापति महोदय : खण्ड एक में श्री सुरेन्द्र पाल सिंह का एक संशोधन है।

श्री सुरेन्द्र पाल सिंह : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

पृष्ठ 1, पंक्ति 4 में :—

“1972” के स्थान पर “1973” रखा जाये।

(संख्या 2)

सभापति महोदय : प्रश्न यह है कि :

पृष्ठ 1, पंक्ति 4 में :—

“1972” के स्थान में “1973” रखा जाये। (संख्या 2)

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The Motion was adopted.

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

‘कि खण्ड 1, संशोधित रूप में विधेयक का अंग बने’

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted.

खण्ड 1, संशोधित रूप में विधेयक में जोड़ दिया गया।

Clause 1, as amended, was added to the Bill.

सभापति महोदय : अधिनियमन सूत्र में भी श्री सुरेन्द्र पाल सिंह का एक संशोधन है।

श्री सुरेन्द्र पाल सिंह : मैं प्रस्ताव करता हूँ कि :

पृष्ठ 1, पंक्ति 1 में :—

‘Twenty third’ (तेइसवें) के स्थान पर ‘Twenty fourth’ (चौबीसवां) रखा जाये। (संख्या 1)

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

पृष्ठ 1, पंक्ति 1 में :—

‘Twenty third’ (तेइसवें) के स्थान पर ‘Twenty fourth’ (चौबीसवां) रखा जाये।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted.

सभापति महोदय : प्रश्न यह है कि :

“अधिनियमन सूत्र, संशोधित रूप में विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted.

अधिनियमन सूत्र, संशोधित रूप में विधेयक में जोड़ दिये गये।

The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.

विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिया गया।

The Title was added to the Bill.

श्री सुरेन्द्र पाल सिंह : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक को संशोधित रूप में पारित किया जाये।”

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक को संशोधित रूप में पारित किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted.

चल-चित्र (संशोधन) विधेयक

Cinematograph (Amendment) Bill.

सूचना और प्रसारण मंत्रालय में उपमंत्री (श्री धर्मवीर सिंह) : मैं श्री आई० के० गुजराल की ओर से प्रस्ताव करता हूँ :

‘कि चलचित्र अधिनियम, 1952 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर, राज्य सभा द्वारा पास किये गये रूप में विचार किया जाये।’

यह संशोधन विधेयक, चलचित्र अधिनियम को जम्मू और काश्मीर में लागू करने लिए लाया जा रहा है।

इस समय राज्य के 1933 के पुराने अधिनियम के अनुसार चलचित्रों का नियमन होता है।

श्री ज्योतिर्मय बसु (डायमंड हार्बर) : मुझे जम्मू और काश्मीर का उक्त अधिनियम नहीं मिला।

श्री धर्मवीर सिंह : इस बारे में राज्य सरकार हमारे साथ सक्रिय सहयोग कर रही है। इस संशोधन के पारित होने पर इस बारे में पूरे देश में एकरूपता आ जाएगी।

इस लघु संशोधन का उद्देश्य अधिनियम के अन्तर्गत संसद को भी अभिस्वीकृति देना है।

मैं विधेयक को विचार के लिये रखता हूँ।

सभापति महोदय : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :—

‘कि चलचित्र अधिनियम, 1952 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर, राज्य सभा द्वारा पास किये गये रूप में विचार किया जाये।’

श्री रेणुपद दास (कृष्णनगर)* : मैं इस विधेयक का पूरा समर्थन नहीं करता। इसके द्वारा मुख्य अधिनियम, 1952 के कारण देश भर में फैले भ्रष्टाचार का जम्मू और काश्मीर में विस्तार किया जा रहा है। अच्छा होता यदि मूल अधिनियम में अपेक्षित संशोधन पहले कर दिये जाते। सरकार ने जनता पर सिनेमा के प्रभाव को ठीक से अनुभव नहीं किया। इस उपेक्षा के कारण अनेक चलचित्रों में ऐसी अश्लीलता चल रही है।

फिल्मों को प्रदर्शन योग्य घोषित करने से पूर्व सेंसर बोर्ड कम ही ध्यान देता है जिसके कारण असामाजिक, असांस्कृतिक फिल्मों द्वारा देश को हानि होती है। चुम्बन आलिंगन आदि पर खुले रूप में चर्चा करना भी हमारी संस्कृति के विरुद्ध है। आधुनिकता के नाम पर फिल्मों में अश्लील प्रदर्शनों की अनुमति नहीं दी जा सकती है। देश की अधिकांश जनसंख्या अनपढ़, गरीब है और उस पर इस प्रकार के अश्लील प्रदर्शनों का अनुचित प्रभाव पड़ता है।

सरकार का ध्यान साइन फिल्म रिफार्म एसोसियेशन आफ इण्डिया, कलकत्ता ने फिल्मों द्वारा अश्लील प्रदर्शनों की ओर दिलाया है। परन्तु उसका कुछ परिणाम नहीं निकला है।

जरूरत, दोराहा, बुनियाद, रामपुर का लक्ष्मण, शहजादा, बाबुल की गलियाँ, डा० एक्स, दोस्त और दुश्मन नामक हिन्दी फिल्मों में अत्यन्त अश्लील प्रदर्शन हुए हैं।

मैं समझता हूँ कि चलचित्र अधिनियम 1952 ही इन बातों के लिए उत्तरदायी है। उक्त

*बंगला में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का संक्षिप्त हिन्दी रूपान्तर।

Summarized translation version of English translation of speech delivered in Bengali

अधिनियम के अनुसार सेंसर बोर्ड के चेयरमैन तथा अन्य सदस्यों की नियुक्ति दोषपूर्ण ढंग से हुई है। वे लोग संभवतः कोई फिल्म देखते हैं। यौन आकर्षण वाली फिल्मों से ही हाऊस भरे हुए रहते हैं। विभिन्न समितियों के सदस्यों को 10 रुपए यात्रा भत्ता प्रतिदिन मिलता है 10 रुपये दैनिक पर कैसे सदस्य मिल सकते हैं।

मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि अंशों में कानून बनाने की अपेक्षा एक विस्तृत कानून रखा जाये जिसमें मूल अधिनियम की सभी कमियों को दूर किया जाये। सेंसर बोर्ड में शिक्षित और विद्वान व्यक्ति रखे जाये तभी ऐसी फिल्मों का निर्माण हो सकेगा। जिनका शिक्षा तथा मनोरंजन की दृष्टि से उचित प्रभाव होगा।

श्री एम० कतामुत्त* (नागापट्टनम) : चलचित्र (संशोधन) विधेयक 1972

एक छोटा सा विधेयक है जिसके द्वारा चलचित्र अधिनियम, 1952 को जम्मू और काश्मीर राज्य पर लागू किया जा रहा है।

मूल अधिनियम 21 वर्षों से लागू है। सरकार को उसकी कमियों के सम्बन्ध में पर्याप्त अनुभव प्राप्त हुए होंगे। यदि उन कमियों को दूर करते हुए व्यापक विधेयक लाया जाता तो अधिक अच्छा रहता।

1952 से अब तक चलचित्र उद्योग पर कई समितियाँ नियुक्त हुई जिन्होंने उपयोगी सुझाव दिये। खोसला समिति की सिफारिशों अधिक व्यापक थी। मंत्री महोदय ने राज्य सभा में इस बारे में व्यापक कानून लाने का आश्वासन दिया है। ऐसा ही उन्होंने पिछले क्षेत्र में लोक सभा में भी आश्वासन दिया था। परन्तु इस बारे में अभी तक कुछ नहीं किया गया है।

मूल अधिनियम के अंतर्गत 1952 से सरकार ने कई नियम एवं विनियम बनाये होंगे। सरकार के उन सबको सभा पटल पर रखने में आपत्ति क्यों है मैं सरकार से सभी नियमों, विनियमों को सभा पटल पर रखने का अनुरोध करता हूँ।

फिल्मों का आजकल के जीवन की विभिन्न समस्याओं से निपटने के लिए उदार विचारों, समाजवादी विचारों के प्रसार के लिए उपयोग किया जाना चाहिए। खेद की बात है कि ऐसा नहीं होता है। अपितु अश्लील आदि फिल्मों का निर्माण होता है। सरकार इस माध्यम का सही दिशा में उपयोग करने में विफल रही है।

चलचित्र उद्योग कुछ फिल्म निर्माताओं के लिए धन कमाने का साधन बना हुआ है। वर्तमान विधेयक द्वारा मूल अधिनियम के दोष दूर करने की दिशा में कोई कार्यवाही नहीं की गई है।

चलचित्र उद्योग में प्रमुख कलाकारों के अतिरिक्त अन्य कार्यकर्ताओं की स्थिति अत्यन्त दयनीय है। खेद है कि उन्हें अभी भी कोई कानूनी संरक्षण नहीं दिया गया है। मैं मंत्री महोदय से इस बारे में व्यापक विधेयक रखने का आग्रह करता हूँ।

Shri Rudra Pratah Singh (Bara Banki) : The purpose of this Bill is to extend the scope of the original Act. to Jammu and Kashmir. This would bring about uniformity of laws in the country. It is a step further to bring about emotional integrating in the country.

* तमिल में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का संक्षिप्त हिन्दी रूपान्तर।

* Summarised translation version of English translation of speech delivered in Tamil

I whole teartedly support this Bill.

श्री सी० टी० दंडपाणि (धारापुरम) : इस विधेयक का अत्यन्त सीमित उद्देश्य है। बीस वर्ष पूर्व बने मूल अधिनियम में संशोधन लाते समय सरकार को अपने अनुभवों से लाभ लेना चाहिए था। सरकार ऐसे सुधार लाने में सर्वथा विफल रही है।

चलचित्र एक शक्तिशाली माध्यम हैं। चलचित्र केन्द्र का विषय है। यह शिक्षा का माध्यम होने के नाते राज्य की समस्या है। हमारा देश विभिन्न संस्कृतियों का संगम है। अतएव केन्द्रीय अधिनियम द्वारा कार्य सिद्ध नहीं हो सकती है। इस लिए इसे राज्यों को सौंपा जाना चाहिए। राज्य सरकारें जनता की इच्छाओं का अध्ययन कर तदानुसार कार्यवाही कर सकेंगी।

1952 में पटेल समिति तथा 1970 में खोसला समिति गठित हुई थी। परन्तु खोसला समिति की सिफारिशों क्रियान्वित नहीं की गई है।

सैंसर बोर्ड में सरकार ने कुछ सदस्य मनोनीत किये हैं। उनकी नियुक्ति की क्या शर्तें हैं।

सभापति महोदय : माननीय सदस्य अपना भाषण कल जारी रखें।

कार्य मंत्रणा समिति

Business Advisery committee

तेईसवां प्रतिवेदन

संसदीय कार्य विभाग में उप मंत्री (श्री बी० शंकरानन्द) : मैं कार्य मंत्रणा समिति का तेईसवां प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

इसके पश्चात् लोक सभा, बुधवार 21 फरवरी, 1973, 2 फाल्गुण 1894 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the clock on Wednesday, Farbruary 21 1971 Phalgun 2, 1894 (Sake).