

लोक-सभा वाद-विवाद
का
संक्षिप्त अनूदित संस्करण
SUMMARISED TRANSLATED VERSION
OF
LOK SABHA DEBATES

[सोलहवां सत्र
Sixteenth Session]

5th Lok Sabha



[खंड 59 में अंक 11 से 20 तक है]
[Vol. LIX contains Nos. 11 to 20]

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

मूल्य : दो रुपये

Price : Two Rupees

[यह लोक-सभा वाद-विवाद का संक्षिप्त अनूदित 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 16, मंगलवार, 30 मार्च, 1976/10 चैत्र 1898 (शक)

No. 16. Tuesday, March 30, 1976/Chaitra 10, 1898 (Saka)

विषय	SUBJECT	विषय/PAGES
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	Oral Answers to Questions	
तारांकित प्रश्न संख्या 304, 307, 311 से 314, 318, 320, 306 और 315	Starred Questions Nos. 304, 307, 311 to 314, 318, 320, 306 and 315	1-17
प्रश्नों के लिखित उत्तर	Written Answers to Questions	
तारांकित प्रश्न संख्या 301 से 303, 305, 308, 309, 316, 317 और 319	Starred Questions Nos. 301 to 303, 305, 308, 309, 316, 317 and 319	17-21
अतारांकित प्रश्न संख्या 1541 से 1569, 1571 से 1603, 1605 से 1636, 1638 से 1647 और 1649 से 1652	Unstarred Questions Nos. 1541 to 1569, 1571 to 1603, 1605 to 1636, 1638 to 1647 and 1649 to 1652	21-4
खान अब्दुल गफ्फार खां के बारे में सभा पटल पर रखे गये पत्र	Re. Khan Abdul Gaffar Khan Papers laid on the Table	75 75-76
राज्य सभा से संदेश	Messages from Rajya Sabha	76-77
लोक लेखा समिति—	Public Accounts Committee—	
204वां प्रतिवेदन प्रस्तुत	Hundred and Fourth Report presented	77
अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण सम्बन्धी समिति—प्रतिवेदन तथा कार्यवाही सारांश सभा पटल पर रखे गये	Committee on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes—Reports and Minutes laid	77
बेतवा नदी बोर्ड विधेयक—	Betwa River Board Bill—	
विचार करने का प्रस्ताव—	Motion to consider—	
श्री केदार नाथ सिंह	Shri Kedar Nath Singh	78-79

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.

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
श्री के० एम० 'मधुकर'	Shri K. M. 'Madhukar'	79-80
डा० गोविन्द दास रिछारिया	Dr. Govind Das Richhariya	80
श्री नाथू राम अहिरवार	Shri Nathu Ram Abirwar	80-81
श्री शिवनाथ सिंह	Shri Shivnath Singh	81
श्री एस० एम० बनर्जी	Shri S. M. Banerjee	81
श्री शशि भूषण	Shri Shashi Bhushan	81
श्री मूल चन्द डागा	Shri M. C. Daga	82
खण्ड 2 से 24 और 1	Clauses 2 to 24 and 1	83
संशोधित रूप में पारित करने का प्रस्ताव	Motion to pass, as amended	84
श्री केदार नाथ सिंह	Shri Kedar Nath Singh	84
भारतीय मानक संस्था (प्रमाण चिन्ह) संशोधन विधेयक—	Indian Standards Institution (Certification Marks) Amendment Bill—	84
विचार करने का प्रस्ताव—	Motion to consider—	
श्री बी० पी० मौर्य	Shri B. P. Maurya	84-85
डा० सदीश राय	Dr. Saradish Roy	85
श्री मूल चन्द डागा	Shri M. C. Daga	85-87
खण्ड 2 से 4 और 1	Clauses 2 to 4 and 1	87-88
पारित करने का प्रस्ताव—	Motion to pass—	
श्री बी० पी० मौर्य	Shri B. P. Maurya	87
प्रसूति प्रसुविधा (संशोधन) विधेयक—	Maternity Benefit (Amendment) Bill—	
विचार करने का प्रस्ताव—	Motion to consider—	
श्री रघु नाथ रेड्डी	Shri Raghunatha Reddy	88
श्रीमति पार्वती कृष्णन	Shrimati Parvati Krishnan	88-89
श्री राम सिंह भाई	Shri Ram Singh Bhai	89
श्री शिवनाथ सिंह	Shri Shivnath Singh	89
श्री मोहम्मद इस्माइल	Shri Mohammad Ismail	89
श्री जगन्नाथ मिश्र	Shri Jagannath Mishra	89
श्रीमती रोजा देश पांडे	Shrimati Roza Deshpande	89-90
श्री चमलेन्दु भट्टाचार्य	Shri Chapalendu Bhattacharyya	90-91
खण्ड 2, 3 और 1	Clauses 2, 3 and 1	91

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
पारित करने का प्रस्ताव—	Motion to pass —	
श्री रघुनाथ रेड्डी	Shri Raghunatha Reddy	91
केन्द्रीय सड़क निधि के बारे में संकल्प—	Resolution Re. Central Road Fund—	
डा० जी० एस० ढिल्लों	Dr. G. S. Dhillon	92—94
श्री दिनेश जोरदर	Shri Dinesh Joarder	94—96
श्री गिरिधर गोमंगो	Shri Giridhar Gomango	96
श्री रामावतार शास्त्री	Shri Ramavatar Shastri	97
श्री मूल चन्द डागा	Shri M. C. Daga	97-98
श्री बी० वी० नायक	Shri B. V. Naik	98
श्री डी० एन० तिवारी	Shri D. N. Tiwary	99
श्री शिवनाथ सिंह	Shri Shivnath Singh	99-100
श्री वयालार रवि	Shri Vayalar Ravi	100-101
श्री चमलेन्दु भट्टाचार्य	Shri Chapalendu Bhattacharyya	101-102

लोक सभा

LOK SABHA

मंगलवार, 30 मार्च, 1976/10 चैत्र, 1898 (शक)

Tuesday, March 30, 1976/Chaitra 10, 1898 (Saka)

लोक सभा ग्यारह बजे सत्रेते हुई

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]
[MR. SPEAKER in the Chair]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

बोंगईगांव तेल शोधक कारखाने में मिट्टी का तेल साफ करने वाला एकक स्थापित किया जाना

* 304. श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बोंगईगांव तेल-शोधक कारखाना एवं पेट्रोल रसायन उद्योगसमूह में मिट्टी का तेल साफ करने वाला एकक स्थापित करने की मंजूरी दी है ;

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

(ग) सरकार ने आगामी वित्तीय वर्ष में इस परियोजना के लिये कितनी धनराशि मंजूर की है ?

पेट्रोलियम मंत्री (श्री के० डी० मालवीय) : (क) जी, हां ।

(ख) मिट्टी के तेल के उपचार एकक की स्थापित फीड स्टॉक क्षमता 2.30 लाख मीटरी टन प्रति वर्ष होगी । प्रायोजना के लिये अनुमोदित पूंजी लागत 2.90 करोड़ रुपये विदेशी मुद्रा अंश सहित 7.06 करोड़ रुपये होगी । प्रायोजना के कार्यान्वयन में सभी इंजिनियरी कार्य उपकरणों और सामग्रियां स्वदेश में क्रय इंजिनियर्स इण्डिया लि० द्वारा किया जायेगा और रोमानिया के मैसर्स रोमकन्सल्ट द्वारा प्रासेस डिजाइन पैकेज के निरीक्षण की व्यवस्था है । इस एकक के 1978-79 में आरम्भ होने की आशा है ।

(ग) 1976-77 के बजट अनुमानों में इस प्रायोजना के लिये 2 करोड़ रुपये का प्रस्ताव है ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : कई अर्थिक पत्रिकाओं में यह आशंका व्यक्त की गई है कि बोंगईगांव तेल शोधक कारखाने के विभिन्न एककों को चालू करने के कार्य में इस प्रकार समन्वय नहीं हो पाएगा कि जब तक अशोधित तेल परिष्करण एकक तैयार हो, मिट्टी का तेल या 'कोकर' एकक भी

तैयार हो जाएगा ताकि मिट्टी के तेल को साफ करने के बाद उसका उपयोग किया जा सके। मैं मंत्री महोदय से यह भी जानना चाहता हूँ कि मिट्टी के तेल के उपचार एकक, अशोधित तेल को साफ करने का संयंत्र तथा 'कोकर' एकक के निर्माण की निर्धारित समय-सीमा क्या है।

श्री के० डी० मालवीय : इसमें कोई संदेह नहीं कि बोगईगांव तेल शोधक कारखाने के विभिन्न तेल शोधन एककों के निर्माण कार्य में विलम्ब हुआ है। लेकिन वहां के मुख्याधिकारी ने मुझे आश्वासन दिया है कि वर्तमान योजना के अनुसार विभिन्न एकक प्रायः निर्धारित समय पर तैयार हो जायेंगे इन कारखानों में शोधन कार्य वर्ष 1978-79 तक शुरू हो जाएगा।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : 5 मार्च के 'इकनामिक टाइम्स' में कहा गया है कि यद्यपि अशोधित तेल को साफ करने वाला एकक दिसम्बर, 1977 तक तैयार हो जाएगा फिर भी हम दिसम्बर, 1978 अर्थात् एक वर्ष तक इसका उपयोग नहीं कर सकेंगे क्योंकि जैसा कि मुख्य प्रश्न के उत्तर में कहा गया है कि मिट्टी के तेल का उपचार एकक वर्ष 1978-79 से पूर्व तैयार नहीं हो पाएगा और 'कोकर' एकक दिसम्बर, 1978 से पूर्व तैयार नहीं हो पाएगा। क्या उत्पादन-योजना में कुछ असन्तुलन रहा है जिससे हमारा एक अमूल्य वर्ष बेकार चला जाएगा क्योंकि अशोधित तेल को साफ करने वाले एकक का उपयोग हम इसलिए नहीं कर पायेंगे क्योंकि इसके तैयार होने के एक वर्ष बाद तक मिट्टी के तेल का उपचार एकक और 'कोकर' एकक तैयार नहीं होगा। क्या यह सच है अथवा झूठ? यदि यह सच है तो दोषपूर्ण योजना के लिए कौन जिम्मेदार है?

श्री के० डी० मालवीय : जहां तक मुझे जानकारी है, यह पूरी तरह से सच नहीं है। अशोधित तेल साफ करने वाले एकक तथा मिट्टी के तेल शोधक एकक के बीच समय का अन्तर होगा। कुछ महीनों का अन्तर हो सकता है। जैसा कि मैं पहले बता चुका हूँ योजना तथा उपयुक्त व्यक्तियों की उपलब्धता के मामले में कुछ कठिनाइयां रही हैं। लेकिन मेरे विचार में एक साल का अन्तर नहीं होगा; कुछ महीनों का अन्तर हो सकता है। सरकार और मैं यह कोशिश करेंगे कि समय का अन्तर कम से कम किया जाए।

विदेशी मुद्रा बचाने के विचार से रेल मार्गों का विद्युतीकरण

* 307. श्री नीतिराज सिंह चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे का विचार अशोधित तेल की सप्लाई के लिये विदेशों पर निर्भरता से बचने और विदेशी मुद्रा बचाने के लिये बड़े पैमाने पर रेल मार्गों का विद्युतीकरण करने का है ; और

(ख) यदि हां, तो कार्यान्वित की जाने वाली योजना की मुख्य बातें क्या हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) भारतीय रेलों पर विद्युतीकरण की रफ्तार साधनों की उपलब्धता और यातायात के घनत्व पर निर्भर करती है। साधनों की मौजूदा कमी और विद्युतीकरण के आर्थिक प्रभाव को ध्यान में रखते हुए ऐसा प्रतीत नहीं होता कि विद्युतीकरण का काम इससे अधिक बड़े पैमाने पर शुरू किया जाये।

(ख) जिन खंडों पर विद्युतीकरण का काम शुरू करने की संभावना है, उनके सम्बन्ध में अभी सरकार द्वारा विचार किया जा रहा है।

Shri Nitiraj Singh Chaudhary : World Energy Conference, which was held in 1974 made a survey regarding reserves of crude oil all over the world. The total quantity will last for 30 to 50 years. According to Dr. Kirath Pareikh of Statistical Institute reserve of coal will last for two hundred years. In our Country Thorium and Uranium is also found. What are the reasons for importing Crude Oil from foreign countries when we can generate power in our country and utilise it for running trains ? Why not the electrification of railway track is taken up ?

Shri Buta Singh : With the electrification of Railway, economy will be effected and speed of trains will increase and benefit will also accrue in the transportation of goods. But the main obstacle is the availability of funds. Due to paucity of funds, the pace of electrification during fifth, sixth and seventh plan was not as desired. We are not getting sufficient funds. During Fifth Five Year plan we asked for rupees 120 crores but during last 3 years we got only rupees 60 Crores which comes to only 50 per cent. The Cost of electrification has also increased. That is the reason that we have not been able to maintain the pace of electrification.

Shri Nitiraj Singh Chaudhary : The hon. Minister has stated that the sections, which are likely to be taken up for electrification are under consideration. Tracks between Calcutta and Delhi, Calcutta and Nagpur and Bombay and Bhusawal have been electrified. In view of this, can it be expected that track between Bhusawal and Allahabad, Bhusawal and Nagpur and Delhi and Madras will also be electrified and a Centre will be set up at such a place so that work can be done in a phased manner ?

Shri Buta Singh : We shall definitely consider the suggestion given by the hon. Member. If you allow me, I can read out the sections on which work has been done. I am sure that work is in progress.

Shri D.N. Tiwary : There are certain imbalances in the work of electrification. Only broad gauge lines have been touched. Metre gauge lines have not been electrified. Railway track between Lucknow and Assam or railway lines on Northern Eastern Railway or Northern Frontier Railway have not been electrified so far. When this work will be taken up and may I know whether efforts will be made to keep balance in this respect in the country ?

Shri Buta Singh : Our effort is to electrify broad gauge lines first because most of the work is done through these lines. We also want to convert metre gauge and narrow gauge lines into broad gauge lines so as to bring uniformity.

श्री पी० वेंकटसुब्बैया : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या मद्रास और विजयवाडा के बीच रेलवे लाइन के विद्युतीकरण का कार्यक्रम समयानुसार चल रहा है ? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या पर्याप्त धन उपलब्ध है और यह कार्य कब तक पूरा हो जायेगा ?

श्री बूटा सिंह : विजयवाडा और मद्रास के बीच काम समयानुसार चल रहा है और धन उपलब्ध होने पर काम निश्चित समय के भीतर पूरा हो जायेगा ।

अध्यक्ष महोदय : यह निश्चित समय कितना है ?

श्री बूटा सिंह : धन पहले ही आवंटित किया जा चुका है और कार्य में प्रगति हो रही है ।

श्री पी० वेंकटसुब्बैया : यह बहुत गलत ढंग से उत्तर दिया जा रहा है ।

अध्यक्ष महोदय : क्या आप कुछ प्रकाश डाल सकते हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) : हमने इस सेक्शन पर काम अपने हाथ में ले लिया है और आशा है कि यह 1979-80 तक पूरा हो जायेगा ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मैं जानना चाहता हूँ कि ऐसी कौन-कौन सी महत्वपूर्ण विद्युतीकरण परियोजनाएँ हैं जहाँ निर्माण कार्य हो रहा है ? क्या रेल मंत्रालय की नीति यह है कि जिन परियोजना का कार्य पूरा हो जाय वहाँ पर काम करने वाले कर्मचारियों की छटनी कर दी जाये ? क्या यह ठीक है कि वर्षों से इन परियोजनाओं में कार्य करने वाले कर्मचारियों की छटनी की जा

रही है ? मैं पंस्कुरा-हालदिया लाइन की बात कर रहा हूँ जहाँ काम पूरा हो चुका है, वहाँ काफी संख्या में श्रमिकों को निलम्बित किया जा रहा है। मैं जानना चाहता हूँ कि नीति क्या है, क्या उन्हें अन्य परियोजनाओं में खपाया जायेगा या उनकी छंटनी कर दी जायगी।

श्री बूटा सिंह : जहाँ तक प्रश्न के पहले भाग का सम्बन्ध है, हमारे पास पांच परियोजनाएँ हैं—करिआंदुल-वाल्तेअर, टुंडला-दिल्ली, मद्रास-विजयवाडा, मद्रास-त्रिवेल्लूर और भुसावल-दुर्ग। जहाँ तक नैमित्तिक श्रमिकों की छंटनी का सम्बन्ध है जो किसी विशेष परियोजना में काम करते हैं तो यह तो कार्य ही कुछ इस प्रकार का है कि परियोजना के पूरा होने पर उन्हें जाना पड़ता है। लेकिन हम ऐसे श्रमिकों को अन्य स्थानों पर काम के लिए प्राथमिकता देते हैं। यह कार्य निरंतर चलता रहता है। योजना-दर-योजना विद्युतीकरण का काम चलता है। हम यह भी ध्यान रखेंगे कि श्रमिकों की अनावश्यक छंटनी न की जाये।

Shri Onkar Lal Berwa : How much foreign exchange is spent on oil and what is the difference between dieselisation and electrification ?

Shri Buta Singh : I can tell you as to how much oil is consumed. But please put up a separate question.

Shri Onkar Lal Berwa : You can at least tell the amount of foreign exchange which is being spent.

Shri Hari Kishore Singh : The Hon'ble Minister has told in reply the question of Shri D.N. Tiwari that metre gauge lines are being converted into broad gauge lines and they are not electrifying those tracks. May I know if metre gauge or narrow gauge lines put forth certain technical difficulties in the way of electrification ? I also want to know the time by which electrification of Tundla-Delhi line is likely to be completed ?

Shri Buta Singh : So far as the question of priority is concerned, you very well know that priority is given on certain basis and density of traffic is also taken into account. The electrification of Tundla-Delhi Section is likely to be completed by the end of this very year.

हारमोनों की आवश्यकता और उत्पादन

* 311. श्री नानूभाई एन० पटेल : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में हारमोनों की आवश्यकता कितनी है और देश में किन हारमोनों का उत्पादन किया जाता है ;

(ख) 26 प्रतिशत से कम विदेशी इक्विटी पूंजी वाली फर्मों को हारमोनों के उत्पादन के लिये प्रोत्साहित करने हेतु सरकार ने क्या कार्यवाही की है ; और

(ग) इस क्षेत्र में विदेशी फर्मों का एकाधिकार कब तक समाप्त किये जाने की आशा है ?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सी० पी० लाम्नी) : (क) स्टीरॉयड्स और होर्मोन्स तथा उनके उत्पादन के बारे में देश की आवश्यकताओं के आंकड़े औषध और भेषज उद्योग पर गठित समिति की रिपोर्ट के अध्याय-11, अनुबन्ध-1 में दिये गये हैं। इस रिपोर्ट की एक प्रति 8-5-75 को सभा पटल पर प्रस्तुत की गई थी।

(ख) और (ग). दो भारतीय कम्पनियों को विभिन्न प्रकार के होर्मोन्स और स्टीरॉयड्स का देश में ही उत्पादन करने के लिये लाइसेंस दिये गये हैं। उत्पादों की इस श्रेणी के अन्तर्गत आने वाले कुछ मर्दों के लिये एक और कम्पनी को आशय पत्र दिया गया है। विदेश से आवश्यक

प्रोद्योगिकी को प्राप्त करने के लिये भारतीय क्षेत्र को भी सहायता दी जा रही है। होर्मोन्स और स्टीरायडस के निर्माण की प्रोद्योगिकी अत्याधिक नाजुक किस्म की है। तथापि उद्योग के भारतीय क्षेत्र को निर्माण योजनाओं की स्वीकृति देने में प्राथमिकता दी जाती है।

श्री नानूभाई एन० पटेल : क्या यह सच है कि मैसर्स सीबा, जानविडे, आर्गेनान, ग्लेक्सो तथा अन्य विदेशी फ़र्म शरारतपूर्ण ढंग से कार्य कर रही है और हमारे देश में जो हारमोन तैयार किये जा रहे हैं उन के विरुद्ध मंत्री जो को काफ़ी शिकायतें मिली है। यदि हां तो कितनी शिकायतें प्राप्त हुई है और क्या कार्यवाही की जा रही है? क्या यह बात भी सच नहीं है कि लगभग 40 लाख रुपये के निवेश से वे 1600 लाख रुपये कमा रही है?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : विदेशी निर्माताओं द्वारा ऐसी चीजें बनाये जाने के बारे में हमें कोई शिकायत मिलने की जानकारी नहीं है। यदि सदस्य महोदय कोई विशिष्ट शिकायत मुझे दें तो मैं निश्चय ही उस पर विचार करूंगा।

श्री नानूभाई एन० पटेल : क्या यह सच नहीं कि वे बहुत धन कमा रहे हैं। आपने इस बात का उत्तर नहीं दिया।

श्री पी० सी० सेठी : हारमोनस की कीमतें बी० आई० सी० पी० फ़र्मूले द्वारा विनियमित की जाती है और उत्पादन लागत इत्यादि का पता लगाया जाता है। अतः इस बात की सम्भावनायें कम है कि वे बहुत अधिक लाभ कमा रहे हैं।

श्री नानूभाई एन० पटेल : क्या सरकार हारमोनों की कीमतें समयबद्ध कार्यक्रम के अंतर्गत 15 दिन में नियत करने के लिये सहमत होगी और क्या एक महोदय के भीतर 500 किस्म के हारमोनों के मूल्यों में कमी की जायेगी? यदि नहीं, तो क्यों?

श्री पी० सी० सेठी : मैं प्रश्न को नहीं समझा।

श्री के० एस० चावड़ा : 1972-73 में मैसर्स जान वायथ ने हमारे देश में 2 करोड़ रुपये मूल्य के हारमोनों की तस्करी की थी। मंत्री महोदय का इस ओर ध्यान दिलाये जाने पर फ़र्म ने संबंधित अधिकारी का तबादला कर दिया। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार उस फ़र्म को काली सूची में रखेगी या उक्त अधिकारी को आसुका में या विदेशी मुद्रा विनियमन तथा तस्करी गतिविधि निवारण अधिनियम के अंतर्गत जेल में बंद किया जायेगा।

अध्यक्ष महोदय : यह कार्य के लिये एक सुझाव है।

श्री के० एस० चावड़ा : नहीं, मैं जानकारी चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है आप तस्करी वाले प्रश्न का उत्तर दे सकते हैं।

श्री पी० सी० सेठी : जैसा सदस्य महोदय ने स्वयं कहा है यह घटना 1973 में हुई थी। मुझे पिछला सारा रिकार्ड देखना होगा।

तेज रफतार वाली रेल गाड़ियाँ चलाना

* 312. श्री जगन्नाथ मिश्र :

श्री प्रबोध चन्द्र :

क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार से जनता के लिये तेज रफतार वाली रेलगाड़ियाँ चलाने का अनुरोध किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या दिल्ली आने जाने वाले यात्रियों के लिये सबसे तेज रफतार वाली उपनगरीय रेल गाड़ियाँ चलाने का कोई प्रस्ताव है ?

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

(ख) जी नहीं, तथापि उपनगरीय गाड़ियों को तेज करना एक सतत प्रक्रिया है ।

Shri Jagannath Mishra : May I know whether there is any institution in the Railways which looks after the work of development, modernisation and strengthening of the track and development of locomotive ; and if so, the name, location and achievements thereof? What is the cost of strengthening one kilometre of track ?

Shri Mohd. Shafi Qureshi : There is one Member (Mechanical) in the Railway Board. A full department is there for this work. R. D. S. looks after the track, speed and efficiency. So far as modernisation of track is concerned, electrification of one kilometre costs Rs. 13 lakhs. If the track is to be modernised, its expenditure depends on the terrain.

Shri Jagannath Mishra . It is clear from the reply of the Minister that the Railways want to speed up the trains by strengthening the track. I want to know what benefits are likely to accrue to the Railways and the general public by speeding up the trains ?

Shri Mohd. Shafi Qureshi : The hon. Minister of Railways has stated in his Budget speech that the policy of the Railways is to have only one gauge in our Country. At present we have got three types of gauges which results in slow speed and increase of transshipment points. Our efforts are that wherever there is conversion of gauge, speed must be increased by strengthening the track as well as by strengthening the signalling and communications. It is a continuous process.

श्री प्रबोध चन्द्र : क्या मैं सरकार से जान सकता हूँ कि यदि एक ही रेलपथ पर तेज रफतार गाड़ी या एक्सप्रेस या मेल गाड़ियाँ अधिक रफतार से चल सकती हैं तो इसके कारण क्या हैं कि एक्सप्रेस या मेल गाड़ियों के अलावा अन्य गाड़ियाँ उसी रेलपथ पर उसी रफतार से क्यों नहीं चल सकतीं ?

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : यह इंजन की क्षमता पर निर्भर करता है, क्या गाड़ी में डीजल इंजन है या बिजली का इंजन है या भाप का इंजन है, गेज और ट्रैक के प्रश्न पर भी यह बात निर्भर करती है । जहाँ पर रेलपथ को मजबूत बनाया गया है, वहाँ पर 130 किलोमीटर की रफतार से गाड़ियाँ चलती हैं जो एक भारी उपलब्धि है ।

श्री प्रबोध चन्द्र : मेरा प्रश्न यह है कि जहाँ एक ही प्रकार के रेलपथ पर मेल या एक्सप्रेस गाड़ियाँ अधिक रफतार से चलती हैं वहाँ अन्य गाड़ियाँ उसी रेलपथ पर उसी रफतार से नहीं चलतीं इसका क्या कारण है ?

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : इसका कारण यह है कि यह गाड़ियाँ भाप के इंजनों से चलाई जाती हैं । डीजल इंजनों के साथ रफतार अधिक होती है ।

Shri R.B. Sharma : The policy of the Railways is to run fast trains for the benefit of people. I want to know whether there is any proposal to run a fast train from Jhansi to Banaras via Banda and Manipur in the near future ?

Shri Mohd. Shafi Qureshi : If it is possible to run a fast train there, I will look to it.

श्री दिनेश चन्द्र गोस्वामी : तेज रफतार की गाड़ियां चलाने की सरकार की नीति देश के महानगरों तक ही सीमित है। परन्तु दूरस्थ स्थानों के लोगों की कठिनाई वास्तविक है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार के पास दूरस्थ स्थानों में तेज गाड़ियां चलाकर उन्हें महानगरों से जोड़ने का कोई प्रस्ताव है ?

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : राज्यों की राजधानियों को देश की राजधानी से जोड़ने की नीति है। उस के लिये रेलवे लाइन विछाई जाती है और रेल पथ का आधुनिकीकरण किया जाता है। इसके पूरा होने पर राज्य की राजधानियों और देश की राजधानी के बीच सीधी गाड़ियां होंगी।

कार्य संचालन व्यय में कमी

* 313. श्री हरी सिंह : क्या रेल मन्त्री यह बताने की वृत्ता करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे में कार्य संचालन व्यय में कमी सुनिश्चित करने के लिये अपने प्रयास तेज कर दिये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में क्या कदम उठाये गये हैं तथा पिछले वर्ष इस के क्या परिणाम निकले ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) एक विवरण सभा पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) जी हां।

(ख) हाल के वर्षों में अपने संचालन व्यय में वृद्धि के कारण रेलें अत्यधिक चिन्तित हैं और किफायत बरतने के लिये अनेक उपाय अपनाये जा रहे हैं। इन उपायों में अन्य बातों के साथ साथ निम्नलिखित शामिल कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि पर कड़ा नियंत्रण डीजल और विजली कर्षण का योजनाबद्ध विकास, अधिकतम कार्य निष्पादन हेतु महत्वपूर्ण यार्डों का यांत्रिकीकरण और विस्तार, टूट फूट को न्यूनतम करने तथा अनुरक्षण कार्य में कमी लाने के उद्देश्य से पटरियों के जोड़ों की झलाई, आयात को जाने वाली मर्दों के स्थान पर देशी वस्त्रों का उपयोग, माल डिब्बों का बेहतर उपयोग करने तथा ईंधन का फेरा राशन पर नियंत्रण रखने के लिये बड़े लाइन के माल डिब्बों के संचालन का संगणकीकरण आदि। इन उपायों के अलावा यार्डों में माल डिब्बों के संचालन में तेजी लाने और क्षतिग्रस्त चल स्टाक की मरम्मत तथा रेल परिसम्पतियों का अधिक गहन एवं लाभप्रद उपयोग करने के लिये भी कदम उठाये गये हैं।

खर्च में अत्यन्त संयम एवं किफायत बरतने के लिये प्रधानमंत्री की अपील पर, संचालन व्यय में कटौती करने के लिये और भी ठोस उपाय किये गये हैं। ये उपाय इस प्रकार हैं :-

- (1) यात्रा तथा दैनिक भत्तों में दस प्रतिशत कटौति।
- (2) सम्मेलनों तथा गोष्ठियों के आयोजन अत्यधिक कटौती।

- (3) आकस्मिक खर्चों में दस प्रतिशत कटौति और कामज, लेखन सामग्री, फर्नीचर तथा कार्यालय उपस्कर के उपयोग एवं स्टाफ कार, टेलिफोन आदि के प्रयोग में अधिकाधिक किफायत।
- (4) मिट्टी गाड़ियों के उत्पादक उपयोग पर कड़ी निगरानी।
- (5) इंजनों में आग चालू करने के समय में तथा उन के प्रतीक्षा समय में कमी करके और गाड़ियों की रास्ते में, टर्मिनलों से पहले और विन्यास यादों में न रोक कर कोयले की खपत में कमी।
- (6) रद्दी सामान, सिंडर और राख के निबटारे के लिये एक अधियान चलाया गया है।
- (7) प्रशासन, परिचालन तथा अनुरक्षण के विभिन्न क्षेत्रों में किफायत बरतने के उद्देश्य से त्वरित कार्य अध्ययन करने के आदेश दिये गये हैं।

किफायत सम्बन्धी इन विभिन्न उपायों के फलस्वरूप 1974-75 में क्षेत्रीय रेलों के संचालन व्यय में सब मिलाकर 55.27 करोड़ रुपये की बचत हुई थी।

Shri Hari Singh : The pay scales of all the higher officers working in the Railways were upgraded in 1974-75. I want to know what was its impact on Railway's found ? Whether Government have any scheme to effect economy in Raiways by reducing the salary of those officers whose salary was raised improperly ?

Shri Buta Singh : It is correct that there has been promotion and up gradation in class I and II. No decision has yet been taken in regard to Class III and IV. It is still under consideration and a decision will be taken soon. Information regarding a additional expenditure involved has been gien in the budget papers.

Shri Hari Singh : The Railways suffer loss of lakhs of rupees due to pilferage of coal throughout the country. I want to know whether any specific scheme wilj be formulated to check pilferage of coal and to tighten economy measures so that the Railways can earn profit ?

Shri Buta Singh : Such measures rather more strict measures have been taken as result of which Railways have made economy of Rs. 55 crores last year. We are proud of this.

Shri Nathuram Abirwar : May I know whether it is a fact that special promotions have been made of class I and class II officers the number of class III and class IV has been reduced and retrenchment has been made which has resulted in saving of Rs. 55 crores to the Railways ?

The Miniser of Railways (Shri Kamlapati Tripathi) : The reduction has been made. The question of up gradation of class III and class IV staff is still under consideration. A decision will be taken very soon in the matter.

Shri K. M. Madhukar : So far as reduction in working expenses is concerned, whether in the name of economy drive Government have thought of effecting a cut in the travelling allowance of high railway officers ?

श्री बूटा सिंह : विवरण में बताया गया है कि रेल यात्रा और दैनिक भत्तों में 10 प्रतिशत कटौती की गई है, सम्मेलनों तथा गोष्ठियों के आयोजन में अत्याधिक कटौती की गई है, आकस्मिक खर्चों में 10 प्रतिशत कटौती, गाड़ियों के उत्पादक उपयोग पर कड़ी निगरानी और समयोपरि भत्ते में भारी कमी की गई है।

ये सब कदम उठाये गये हैं।

श्री बी० के० दासचौधरी : विवरण में माननीय मंत्री ने बताया है कि संचालन व्यय में कमी करने के लिये कई एक उपाय किये गये हैं। मैं माननीय मंत्री से जानना चाहूंगा कि क्या इन संचालन व्ययों में करने के लिये यंत्रियों को पहले ही से उपलब्ध सुविधाओं और सेवाओं को समाप्त किया जा रहा है? उदाहरण के तौर पर तीन या चार

पहले दर्जे के डिब्बों के लिये एक कोच अटेंडेंट होता है और कोई नहीं। पहले टिकट कलेक्टर होते थे। परन्तु अब तीन या चार डिब्बों के लिये टिकट कोच अटेंडेंट द्वारा चैक किये जाते हैं।

संचालन व्यय में कमी करने के नाम पर रेल कर्मचारियों पर कार्य भार बहुत बढ़ा है। परन्तु अधिकारियों की संख्या में वृद्धि हुई है। यदि वह उपचारात्मक उपायों पर विचार करते हुए रोजगार अनुपात संबंधी प्रतिवेदन को देखें तो गत चार वर्षों में अधिकारियों की संख्या में काफी वृद्धि हुई परन्तु निम्न ग्रेड के कर्मचारियों की संख्या में नहीं। रेल मंत्री की क्या नीति है ?

श्री बूटा सिंह : रेलों पर कर्मचारियों की संख्या में वृद्धि पर कड़ी निगरानी रखी जाती है। परन्तु जहां तक संचालन और परिचालन कर्मचारियों जैसे रनिंग कर्मचारियों, कोच परिचरों और टिकट कलेक्टरों का संबंध है, मैं इस सभा को बताना चाहता हूँ कि इनकी संख्या में कोई कमी नहीं की गई है।

संसद सदस्यों को पत्र लिखने पर आरोप-पत्र दिए गए रेल-कर्मचारी

*314. श्री जगदीश भट्टाचार्य : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) संसद सदस्यों को पत्र लिखने के कारण गत वर्ष कितने रेल कर्मचारियों के विरुद्ध अनुशासन और अवील संबंधी नियमों के अंतर्गत आरोप-पत्र दिये गये ;

(ख) क्या इस संबंध में मंत्रालय को कोई अभ्यावेदन भेजा गया है ; और

(ग) यदि हां, तो उस पर क्या निर्णय किया गया ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) एक।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

श्री जगदीश भट्टाचार्य : मंत्री जी ने अपने उत्तर में स्वीकार किया है कि अपनी शिकायतों को दूर कराने के लिए संसद सदस्य को पत्र लिखने के कारण एक कर्मचारी के विरुद्ध अनुशासनात्मक कार्यवाही की गई है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या अपनी शिकायतों को दूर कराने के लिए संसद सदस्य को पत्र लिखना किसी भी सदस्य का वैध और संवैधानिक अधिकार नहीं है ?

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : वर्तमान नियमों के अधीन रेलवे सेवा अधिनियम के नियम 20 में इस प्रकार का उपबन्ध है :—

कोई भी रेल कर्मचारी सरकार के अधीन अपनी सेवा से सम्बन्धित मामलों के बारे में अपने हितों के लिये रेलवे या अन्य कार्यालय में किसी वरिष्ठ प्राधिकारी को नहीं लायेगा या लाने का प्रयास नहीं करेगा।

इस नियम के अधीन एक कर्मचारी के विरुद्ध कार्यवाही की गई है। परन्तु इन मामलों को देखते हुए, क्योंकि हमने सारी सूचना सभा को दे दी है, मंत्री स्तर पर निर्णय लिया गया है कि संसद सदस्यों से प्राप्त सभी प्रार्थनापत्रों या शिकायतों पर यह नियम नहीं लागू होगा।

श्री जगदीश भट्टाचार्य : मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या सम्बन्धित संसद सदस्य, जिनके पास चार्जशीट किया गया वह कर्मचारी अपनी शिकायत लेकर गया था, सत्कार दल या विरोधी दल से सम्बन्धित था ? मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि यदि इस प्रकार के विशिष्ट

मामले मंत्री महोदय के ध्यान में लाये जाते हैं, तो क्या वह संसद् सदस्यों द्वारा निष्पक्ष जांच करवाने के लिये सहमत होंगे ?

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : मुझे बताया गया है कि उन संसद् सदस्य का नाम श्री इब्राहीम कालानिया है जो राज्य सभा के सदस्य हैं और सत्तारूढ दल के नहीं हैं। परन्तु इसका सत्तारूढ या विरोधी दल से कोई सम्बन्ध नहीं है। प्रश्न यह है कि क्या किसी संसद् सदस्य को मंत्रालय के साथ मामले के बारे में अभ्यावेदन करने का अधिकार है और हमने निर्णय लिया है कि ऐसे मामलों में नियम 20 लागू नहीं होगा।

Shri D.N. Tiwary : Railway employees too belong to this country and the members of their family come from our constituencies. If the members of their families come and represent to us about the cases of their menfolk about which the railway employees have no concern; is there any hurdle in taking up those cases ?

Shri Mohd. Shafi Qureshi : No, there is no such hurdle. I have made it clear that we do not apply out dated rule and we will not apply in case a Member of Parliament representing any case.

श्री पी० वेंकटसुब्बया : मुझे प्रसन्नता है कि मंत्री महोदय ने स्थिति स्पष्ट कर दी है। मैं उन्हें यह जानकारी देना चाहूंगा कि मैं दक्षिण मध्य रेलवे कर्मचारी संघ का अध्यक्ष हूँ। मैं मंत्री महोदय को इस आशय के पत्र लिखता रहा हूँ कि प्रशासन के लोगों में उन वफादार कर्मचारियों को दण्डित करने की प्रवृत्ति पाई जाती है जिन्होंने हड़ताल के समय सरकार का साथ दिया था। शायद वे इन कर्मचारियों को पसन्द नहीं करते। मैं ऐसे अनेक उदाहरण उनकी जानकारी में ला चुका हूँ किसी भी कारणवश, ऐसा प्रतीत होता है कि प्रशासनिक अधिकारी इन वफादार कर्मचारियों की न्यायोचित शिकायतों के प्रति सहानुभूति नहीं बरत रहे हैं जिनके फलस्वरूप वे हर किसी के पास, संसत्सदस्यों आदि के पास पहुंच रहे हैं। इसलिये क्या मंत्री महोदय इस मामले में व्यक्तिगत रूप से जांच करेंगे, उनकी शिकायतों को देखेंगे और इन वफादार कर्मचारियों को न्याय देंगे जिन्होंने भारी संकट के समय सरकार का साथ दिया ?

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : मैं माननीय सदस्य द्वारा दिया गया सुझाव स्वीकार करता हूँ।

कलकत्ता में भूमिगत रेलवे

* 318. **श्री शंकर राव सावंत :** क्या रेल मंत्री यह बताने की वृत्ता करेंगे कि :

(क) कलकत्ता में भूमिगत रेलवे के लिये की गई खुदाई की अब तक क्या गहराई है; और

(ख) प्रस्तान्ति मार्ग के ऊपर इमारतों की स्थिरता की सुरक्षा के लिये क्या सावधानी बरती गई है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) अभी तक लगभग 7 मीटर की गहराई तक जमीन की खुदाई की गयी है।

(ख) समुचित रूप से संयोजित डायफ्राम, बाल और शीट पइल वाली मिट्टी धारक संरचनाओं का इस्तेमाल किया जा रहा है ताकि साथ वाली इमारतें सुरक्षित रहें।

श्री शंकर राव सावंत : मंत्री महोदय ने निकटवर्ती इमारतों की सुरक्षा की बात कही है। मेरा विशिष्ट प्रश्न यह है कि इमारत न केवल सुरंग के समीप है बल्कि प्रस्तावित रेल-लाइन के ऊपर है। इस तथ्य की दृष्टि से कि केवल सात मीटर गहरी खुदाई हुई है जिसमें से 3½ मीटर चौड़ी तो सुरंग होगी और शेष 3½ मीटर चौड़ाई की मिट्टी की तह उसके ऊपर होगी, और कलकत्ता में चट्टाने नहीं हैं बल्कि केवल मिट्टी ही है। इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए क्या मैं यह जान सकता हूँ कि रेलवे ट्रैक के ऊपर विद्यमान इमारतों की रक्षा के लिये क्या सावधानियां बरती जा रही हैं ?

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : ऊपर इमारतें हैं और नीचे हमें सुरंग बनानी है । गहराई काफी ज्यादा करनी होगी । यह आशा की जाती है कि यह गहराई लगभग 17 मीटर होगी । यह गहराई भूतल के नीचे होगी । अतः इमारतें सुरक्षित रहेंगी । जब खुदाई खुले में होती है तब खुदाई करके फिर पाटने वाला तरीका इस्तेमाल किया जाता है । इस तरह आस-पास की इमारतों को कोई खतरा नहीं है ।

श्री शंकर राव सावंत : अब तक खोदी गई सुरंग की कुल लम्बाई कितनी है और यह कब पूरी हो जायेगी ?

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : ऐसे सैक्शनों में काम चल रहा है । मुझे अपने नोट से काफी पढ़ना पड़ेगा । पहला कांट्रैक्ट सैक्शन संख्या-1 है जो पूर्व रेलवे के डमडम रेलवे स्टेशन तथा यार्ड के समीप स्थित है । 0.93 किलोमीटर लम्बे उत्तर सैक्शन के लट्ठा नींव तथा प्रबलित सीमेंट कंकरीट (आर० सी० सी०) ढांचे पर काम पूरा हो गया है । आधी से अधिक लम्बाई पर प्रबलित सीमेंट कंकरीट गर्डर डाले जा चुके हैं और इस पर काम वर्ष 1976 के मध्य तक पूरा हो जाने की आशा है ।

दूसरे, 0.92 किलोमीटर लम्बे निकटवर्ती कांट्रैक्ट सैक्शन संख्या 2 पर, सैक्शन 1 को आगे बढ़ाते हुए 0.34 किलोमीटर लम्बाई पूरी कर ली गई है और यह कार्य बेलगात्तिया रोड तक पहुंच चुका है जो कि खोदने और पाटने वाले तरीके द्वारा शीट पाइलो की सहायता से भूमिगत हिस्से का निर्माण करने हेतु ट्राम डिपो तक की पड़ी है । इस समय उपरोक्त कार्यक्रम ही चल रहे हैं ।

विश्व बैंक द्वारा सरकारी क्षेत्र की उर्वरक परियोजनाओं के लिये सहायता

* 320. **श्री अर्जुन सेठी :** क्या रसायन और उर्वरक मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विश्व बैंक ने सरकारी क्षेत्र की उन पांच परियोजनाओं के लिये सहायता देना मंजूर कर लिया है जिन्हें पांचवीं पंच-वर्षीय योजनावधि में क्रियान्विति की स्वीकृति दी गई है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं ?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में उप मंत्री (श्री सी० पी० भास्कर) : (क) और (ख) एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

सरकारी क्षेत्र में भटिण्डा, पानीपत, मथुरा, ट्राम्बे (V) और प्रदीप में पांच उर्वरक प्रायोजनाओं की स्थापना करने की पांचवीं योजना के प्रारूप प्रलेख में परिकल्पना थी । जब कि इन प्रायोजनाओं में से किसी को भी विश्व बैंक द्वारा सहायता नहीं की जा रही है, विश्व बैंक सरकारी क्षेत्र में चल रही कुछ प्रायोजनाओं की विदेशी मुद्रा का और सहकारिता क्षेत्र में 'इफ्रको' प्रायोजना, जिसे कार्यान्वयन के लिये शुरू किया जा रहा है, को वित्तीय सहायता देता है । विश्व बैंक द्वारा दी जा रही, वित्तीय सहायता वाली, चल रही प्रायोजनाएं ट्राम्बे (V) नांगल विस्तार, सिन्दरी आधुनिकीकरण और कोचीन 11 हैं । इसके अतिरिक्त, विश्व बैंक सरकारी क्षेत्र में संयंत्र परिचालन सुधार के लिए अमेरिकन 17 मिलियन डालर और सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्र दोनों में विद्यमान उर्वरक यूनिटों के परिचालन सुधार के लिए 105 मिलियन डालर का सेक्टरल क्रेडिट दिया है

श्री अर्जुन सेठी : श्रीमन्. विवरण में मंत्री महोदय ने कहा है कि जो उर्वरक परियोजनाएँ पहले से ही चल रही हैं उन्हें छोड़ कर विश्व बैंक किसी नई परियोजना के लिए वित्त नहीं दे रहा है । क्या मैं जान सकता हूँ कि पांचवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान स्थापना के लिये परिकल्पित इन पांच परियोजनाओं सम्बन्धी स्थिति क्या है, और क्या इन परियोजनाओं को चालू करने के लिए भारत सरकार आवश्यक विदेशी मुद्रा के लिये विश्व बैंक से अनुरोध कर रही है ?

श्री सी० बी० भास्ती : मसौदा योजना में, सार्वजनिक क्षेत्र के अन्तर्गत पांच उर्वरक परियोजनाओं की स्थापना की परिकल्पना की गई है, ये परियोजनाएं भटिण्डा (पंजाब), पानीपत (हरियाणा), मथुरा (उत्तर प्रदेश), ट्राम्बे (महाराष्ट्र) और पारादीप (उड़ीसा) में होंगी। इन में से भटिण्डा, ट्राम्बे और पानीपत परियोजनाओं पर काम पहले ही शुरू किया जा चुका है। शेष दो परियोजनाओं—यथा मथुरा और पारादीप को, संसाधनों की कमी के कारण, क्रियान्विति हेतु मंजूरी अभी नहीं मिली है। निर्माणाधीन भटिण्डा, पानीपत तथा ट्राम्बे इन तीनों परियोजनाओं में से किसी को भी विश्व बैंक से ऋण सहायता नहीं मिल रही है। भटिण्डा तथा पानीपत परियोजनाओं पर 32.9 बिलियन येन का जापानी येन ऋण योजना के अधीन वित्त लगाया जा रहा है। ट्राम्बे के मामले में वित्तीय करार अभी पूरे नहीं हुए हैं परन्तु वर्तमान संकेतों के अनुसार इस परियोजना पर मुक्त विदेशी मुद्रा अथवा यू०के०—फ्रांस ऋण करार के अधीन धन लगाया जायेगा।

श्री अर्जुन सेठी : मंत्री महोदय ने अभी बताया है मथुरा और पारादीप को छोड़ कर शेष तीनों परियोजनाओं पर धन लग रहा है और वे क्रियान्वित हो रही हैं। क्या मैं जान सकता हूँ कि पारादीप तथा मथुरा परियोजनाओं पर विदेशी मुद्रा का खर्च कितना होगा? क्या यह सच है कि हाल ही में, भारत सरकार पारादीप उर्वरक परियोजना पर विदेशी मुद्रा का खर्च वहन करने के लिये पश्चिम जर्मनी की सरकार से बातचीत कर रही थी?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : जैसा कि मेरे सहयोगी मंत्री ने बताया है, इस समय हमारे हाथ में केवल तीन परियोजनाएँ यथा भटिण्डा, पानीपत और ट्राम्बे (V) हैं। भटिण्डा और पानीपत के लिये 33 बिलियन येन ऋण का करार हो चुका है। ट्राम्बे (V) के बारे में ये संकेत हैं कि हमें मुक्त विदेशी मुद्रा मिल जाये जिसमें यू०के०—फ्रांस ऋण के मिलने की सर्वाधिक संभावना है। परन्तु अभी तक यह पूरी तरह निश्चित नहीं हुआ है।

मथुरा और पारादीप के लिये भारत की ओर से भी संसाधनों की कमी है और जब इस सम्बन्ध में अन्तिम रूप से निर्णय हो जायेगा तब हमें यह देखना होगा कि इन दो परियोजनाओं के लिये कौन-सा ऋण उपलब्ध है।

श्री नवल किशोर सिंह : ये सभी परियोजनाएँ, अलग-अलग, कब तक चालू हो जायेंगी और उनमें कितनी मात्रा में और किस तरह के उर्वरक तैयार होंगे?

श्री पी० सी० सेठी : भटिण्डा परियोजना की उत्पादन-क्षमता पूरा होने पर प्रति दिन 900 टन अमोनिया और 1550 टन यूरिया प्रति दिन की होगी जो कि 2.37 लाख टन नाइट्रोजन प्रति-वर्ष के बराबर होगी। फ्रीट-स्टाफ़ के रूप में यह संयंत्र ईंधन-तेल का उपयोग करेगा। पानीपत परियोजना को फरवरी, 1975 में मंजूरी मिली थी और इसकी कुल लागत 174.21 है, यह संयंत्र भटिण्डा संयंत्र जैसा ही होगा और ये दोनों परियोजनाएँ शायद अप्रैल, 1978 तक पूरी हो जायेंगी।

श्री बी० बी० नायक : चालू वर्ष के दौरान विशेषकर सार्वजनिक क्षेत्र में उर्वरक का उत्पादन अपने लक्ष्य तक पहुंच गया है। क्या मैं जान सकता हूँ कि (क) प्रभावी मांग को देखते हुए क्या हम अपनी उर्वरक संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने में आत्म-निर्भर हैं, और (ख) क्योंकि उर्वरक बहुत बुरे प्रदूषक भी है जैसे मेरे चुनाव क्षेत्र के समीप गोआ में जुआरी के, प्रदूषक जहां समुद्र में छोड़े गये प्रदूषकों के कारण सैकड़ों टन मछलियां मर गई हैं तो क्या उन उर्वरक कारखानों से निकलनेवाले बेकार प्रदूषकों का पुनर्चक्रण करने के

लिये विदेशी प्रौद्योगिक मशीनरी तथा सहायता का उपयोग किया जा सकता है क्योंकि ये कारखाने मछुओं तथा अन्य लोगों के लिये काफी परेशानियां पैदा करते हैं ?

श्री पी० सी० सेठी : जहां तक उर्वरक उत्पादन का संबंध है, मैं सभा को बताना चाहता हूं कि हम समय से पहले ही इस वर्ष का लक्ष्य प्राप्त कर चुके हैं और अगले वर्ष हम संभवतः 18 या 19 लाख टन का लक्ष्य प्राप्त कर लेंगे। नाइट्रोजन वाले उर्वरक की हमारी मांग 22 लाख टन की है इस तरह 6-7 लाख टन का अन्तर है / जहां तक फोस्फेट वाले उर्वरक के उत्पादन का संबंध है, मांग की कमी के कारण हम अपनी अधिष्ठापित क्षमता तक भी उत्पादन नहीं कर सके। परन्तु मूल्यों में पुनरीक्षण को देखते हुए हमें आशा है कि मांग बढ़ेगी और हम अपनी 7 लाख टन की अधिष्ठापित क्षमता का 60-70 प्रतिशत उपयोग कर सकेंगे।

प्रदूषण का जहां तक प्रश्न है, मैं अपनी यादाश्त के बल पर कह रहा हूं—ट्राम्बे और जुआरी दोनों ही स्थानों पर प्रदूषण को रोकने के लिये हर सावधानी बरती जाती है। जुआरी के बारे में हमें बहुत ही शिकायतें मिली थी और तुरन्त ही कुछ उपाय किये गये थे। प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड की सलाह के अनुसार मध्यावधि प्रस्ताव भी क्रियान्वित किये गये हैं। आन्तरिक रूप से क्रियान्वयन की अभी प्रतीक्षा है।

Shri Nathu Ram Ahirwar : The home Minister has mentioned the names of certain projects for which finance is not available and a lot of foreign exchange is involved therein. I want to know the present position in regard is the coal-based fertilizer plant at Korba for which the Prime Minister had laid the foundation stone on April, 14, 1975 i.e. during his tenure as Chief Minister ?

Shri P. C. Sethi The foundation stone is very firmly intact there; but the progress is some what slow for want of funds.

श्री पी० वेंकटसुब्बैया : सभा पटल पर रखे गये विवरण के अनुसार विश्व बैंक ने सार्वजनिक क्षेत्र में सन्यन्त्रों की स्थापना तथा सुधार के लिये लगभग 170 लाख डॉलर का तथा सरकारी एवम् गैर सरकारी दोनों ही क्षेत्रों में वर्तमान उर्वरक एककों का उत्पादन बढ़ाने के लिये 100 लाख डॉलर का सैक्टरल ऋण दिया है। क्या इस ऋण का पूरा उपयोग किया गया है? यदि हां, तो इस ऋण के उपयोग से क्या परिणाम निकले ?

श्री पी० सी० सेठी : विश्व बैंक का ऋण का ट्राम्बू IV, नांगल विस्तार, सिन्दरी आधुनिकीकरण और कोर्चीन-II में पूरा पूरा उपयोग किया गया है। फूलपुर के लिए विश्व बैंक ने सहायता का वचन दिया है परन्तु यह परियोजना सहकारी क्षेत्र में है और इसे अभी हाथ में नहीं लिया गया है। इस तरह 170 लाख डॉलर के ऋण का उपयोग सन्यन्त्रों सम्बन्धी कार्यों में सुधार के लिये किया जा रहा है। वर्तमान उर्वरक कारखानों में कार्यकरण में सुधार करने हेतु 1050 लाख डॉलर के ऋण का उपयोग किया जा रहा है और कुछ सन्यन्त्र तो अब 'न लाभ न हानि' की स्थिति में काम कर रहे हैं और कुछ अपनी 95 प्रतिशत क्षमता पर कार्यरत हैं।

Shri R. S. Pandey : Before the foundation was laid for the Korba Coal-based fertilizer Plant, there was a controversy whether or not be coal based fertilizer would be economical and cheap. Later on it was reported that it would not be cheap and economical. Thereafter it was decided that since coal was available in plenty, it was necessary to have production of coal-based fertilizer. The foundation was laid during your tenure as Chief Minister, and a provision of RS. 100 crore was made. I want to know whether clearance for the same has since been received or not ? If not why ?

Mr. Speaker : And when will it be available ?

Shri P. C. Sethi : Mr. Speaker, in so far as the question of all-based fertilizer technology is concerned, it is perhaps beyond the scope of this question. Whether there will be coal-based technology or not. I can only say that the work in this connection at Talcher and Ramagundam is going on very fast. Its utility has been well-proved at other places in the world; and therefore it is not so that the work is blocked up because of this technology. We have already invested a sum of Rs. 20—25 crores; we have received some equipments also. But the cost of the project at the moment has gone very high. Now as against our earlier estimates, it is going to cost us Rs. 200 Crores. Work is not progressing because of financial constraint. We would push it forward as soon as we get the clearance.

Shri Shri Krishna Agarwal : The hon. Minister has stated that Rs. 25 crores have been spent on the Korba Project. Lest this amount should go waste and since the work at other places is going on smoothly. The work on this project of Madhya Pradesh should also be resumed, what is the hurdle therein ?

Mr. Speaker : He has assured that it would be resumed in case he gets funds.

वर्ष 1976-77 में अशोधित तेल के आयात का कार्यक्रम

* 306. श्री त्रिदिव चौधरी :

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही :

क्या पेट्रोलियम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1976-77 के लिए अशोधित तेल के आयात के कार्यक्रम को अन्तिम रूप दिया जा चुका है और भारत में स्थित तेलशोधक कारखानों की वर्ष भर की अशोधित तेल की मांग पूरी करने के लिए तेल निर्यातक देशों के साथ ठोस प्रबन्ध कर लिये गये हैं; और

(ख) यदि हां, तो किन देशों से कितनी-कितनी मात्रा में अशोधित तेल का आयात किया जायेगा ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) और (ख) स्वदेशी कच्चे तेल के अनुमानित उत्पादन को विचार में रखते हुए 1976-77 के दौरान 13.5 मिलियन मीटरी कच्चे तेल के आयात किये जाने का अनुमान है।

1976 के दौरान कच्चे तेल के आयात के लिये निम्नलिखित प्रबन्ध सुनिश्चित किये गये हैं:—

देश का नाम	मात्रा मिलियन मीटरी टन में
य० ए० ई०	1
साऊदी अरेबिया	1.1

मद्रास शोधनशाला की 1976 के लिये कच्चे तेल के आयात की आवश्यकता कच्चे तेल की सप्लाई के लिये उनके ईरान के साथ दीर्घकालीन समझौते के अनुसार पूरी की जायेगी। हिन्दुस्तान पेट्रोलियम शोधनशाला को कच्चे तेल की सप्लाई के लिये एकसान के साथ समझौते के अन्तर्गत व्यवस्था की गई है। 1976 के दौरान अन्य तेल उत्पादक देशों से कच्चे तेल की सप्लाई के प्रबन्ध समझौते के विभिन्न चरणों में है।

श्री त्रिदिव चौधरी : आयात किये जाने वाले कच्चे तेल की अनुमानित लागत क्या होगी ?

श्री जिआउरहमान अंसारी : वर्ष 1976-77 के दौरान आयात किये जाने वाले कच्चे तेल पर लगभग 11000 करोड़ रुपये की लागत आयेंगी।

श्री एस० एन० बनर्जी : क्या यह बात सच है कि देश पांच छः वर्ष के बाद तेल के मामले में आत्म निर्भर हो जायेगा। यदि नहीं, तो वास्तविकता क्या है ?

श्री जिआउरहमान अंसारी : हम इसका उत्तर पहले वाले प्रश्न के उत्तर में दे चुके हैं कि 1980 तक हम देश के अन्दर तेल का और उत्पादन कर लेंगे। लेकिन यह कहना कठिन है कि हम आत्म निर्भर हो जायेंगे। इसके लिये अभी कुछ और समय लगेगा।

श्री एस० एन० बनर्जी : : क्या हम आत्म निर्भरता प्राप्त कर सकेंगे।

श्री राजा कुलकर्णी : अखबारों में यह समाचार प्रकाशित हुये हैं कि वर्ष 1976-77 के दौरान आयात किये जाने वाले कच्चे तेल के मूल्य अन्य तेल की खत करने वाले विकासशील देशों के लिये निश्चित मूल्यों से कुछ अधिक होंगे। क्या यह सच है कि भारत कच्चे तेल के मामले में मध्य पूर्व के देशों से कोई लाभ नहीं उठा रहा ? क्या यह भी सच है कि तेल आयात सम्बन्धी विभिन्न करारों में मूल्य सम्बन्धी प्रावधान में परिवर्तन की गुंजाइश कम है और भारत को हानि होने वाली है क्योंकि चालू वर्ष के दौरान कच्चे तेल के मूल्य में वृद्धि होने की कोई सम्भावना नहीं है लेकिन अधिक छूट के कारण मूल्य में कमी होने की सम्भावना है। क्या मन्त्री महोदय करार तथा मूल्य सम्बन्धी स्थिति को स्पष्ट करेंगे ?

श्री जिआउरहमान अंसारी : मैं पहले ही कह चुका हूँ कि करारों पर विभिन्न स्तरों पर वार्ता हो रही है और यह परम्परा रही है कि भारत द्वारा अन्य देशों के साथ किये गये करारों की शर्तों को राष्ट्रीय हित में प्रकाशित न किया जाये।

अध्यक्ष महोदय : क्या आप यह कहने की स्थिति में हैं कि भारत अन्य विकासशील देशों के ही समान मूल्य प्राप्त कर रहा है ?

श्री जिआउरहमान अंसारी : नहीं, मैं इस स्थिति में नहीं हूँ।

डा० हेनरी आस्तिन : इस बात को ध्यान में रखते हुये कि कच्चे तेल के मूल्य में वृद्धि हो गयी है और मूल्य कम होने की कोई सम्भावना नहीं है, क्या मन्त्री महोदय सभा को बतायेंगे कि सरकार नये तेल निक्षेपों का पता लगाने के लिये क्या कदम उठा रही है ? आठ स्थलों पर तट दूर खुदायी होगी। यदि हम तेल का पता लगाने सम्बन्धी कार्य में कुछ तेजी लायें तो हम विदेशी मुद्रा व्यय करने के बजाये 1980 तक आत्म निर्भरता प्राप्त कर लेंगे।

श्री जिआउरहमान अंसारी : इस दिशा में हर प्रकार के प्रयत्न किये जा रहे हैं। इसका उत्तर सभा में कई बार दिया जा चुका है। कच्चे तेल का उत्पादन बढ़ाने के लिये तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग तथा अन्य एजेंसियां खोज का कार्य कर रही हैं।

समाचार पत्रों के मूल्य

* 315. श्री एच. एन० मुकर्जी : क्या विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मन्त्रो यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एकाधिकार और निर्बन्धात्मक व्यापार प्रक्रियाएं आयोग ने इण्डियन एण्ड ईस्टर्न न्यूज पेपर सोसाइटी को समाचारपत्रों के मूल्य बढ़ाने अथवा नियत करने से मना किया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में उपमन्त्री श्री वेदव्रत बरुआ (क) तथा (ख) अपेक्षित सूचना युक्त एक विवरण-पत्र सन्लग्न है।

विवरण

एकाधिकार एवं निर्बन्धनकारी व्यापार प्रथा आयोग ने, एकाधिकार एवं निर्बन्धनकारी व्यापार प्रथा अधिनियम, 1969 की धारा 10 (क) (4) के अन्तर्गत, अपने अखबारों का मूल्य निश्चित करने से सम्बन्धित एकाधिकार व्यापार प्रथाओं में निरत रहने के आरोपों के लिये कुछ दैनिक अंग्रेजी पत्रों के प्रकाशन एवं बिक्री में संलग्न, बम्बई, मद्रास, लखनऊ, नई दिल्ली एवं कलकत्ता के अपने सदस्यों सहित, इण्डियन एवं ईस्टर्न न्यूजपेपर सोसाइटी नई दिल्ली (जिसे इसमें इसके पश्चात् आई० ई० एन० एस० कहा गया है) के विरुद्ध अगस्त, 1975 में स्वयं प्रस्ताव से जांच की थी। आई० ई० एन० एस० के विरुद्ध यह आरोप था कि सम्बन्धित अखबारों के मूल्यों में वृद्धि करने तथा अखबार उपक्रमों (जो आई० ई० एन० एस० के सदस्य हैं) द्वारा साझे मूल्य निश्चित करने में उनके द्वारा सम्मिलित रूप से जो कार्यवाही की गई प्रतीत हुई, वह या तो इन्होंने आपस में अनौपचारिक परामर्श से, अथवा संलेखीय माध्यम से इस सोसाइटी अथवा इसकी प्रादेशिक समितियों की सहायता या परामर्श से की थी। आई० ई० एन० एस० द्वारा एकाधिकार एवं निर्बन्धनकारी व्यापार प्रथा अधिनियम, 1969 की धारा 37 के अन्तर्गत अपने संकथन का विरोध किये बिना, आयोग के लिये एक ऐसे आदेश के प्रस्तुत करने के लिये कि यह आरोपित निर्बन्धनकारी व्यापार प्रथाओं की दोषी नहीं है, के प्रस्ताव युक्त एक आवेदन-पत्र पर, आयोग ने चार जांचों में से प्रत्येक में, 27 फरवरी, 1976 को निम्नांकित आदेश पारित किया ; यथा :—

- (1) आई० ई० एन० एस० तथा इसकी प्रादेशिक समितियों को, इस आदेश की तारीख से, अखबार उपक्रमों की व्यक्तिगत रूप से अथवा सामूहिक रूप से, सहायता करने, प्रतिश्रय देने अथवा परामर्श देने, आपस में अथवा उन व्यक्तियों जो जांच कार्यवाहियों में पक्षधर नहीं हैं, के साथ सम्मिलित रूप से कार्यवाही करने तथा उनके द्वारा प्रकाशित अखबारों के मूल्यों को निर्धारित करने, संधारण करने अथवा वृद्धि करने में माध्यम बनने से, नियन्त्रित व निषेधित किया जाता है ; तथा
- (2) आई० ई० एन० एस० को पुनः 1976, 1977, व 1978 की समाप्ति पर आयोग के आदेश के प्रभावी बनाने की प्रक्रिया बताते हुये एक अणय-पत्र प्रस्तुत करना होगा।

श्री एच० एन० मुकजी : क्या मैं जान सकता हूँ कि इन अनेक समाचार पत्रों ने विज्ञापन आय में वृद्धि होने के बावजूद भी समाचार पत्रों के मूल्यों में वृद्धि की है जबकि एकाधिकार विरोधी कुछ समाचार पत्रों के परेशानी का सामना करना पड़ रहा है क्योंकि सरकार विज्ञापन द्वारा उन्हें संरक्षण नहीं दे रही है और गैर सरकारी क्षेत्र के विरोध के कारण उनके पास धन की कमी हो गयी है।

श्री वेदव्रत बरुआ : एकाधिकार आयोग केवल इसी प्रश्न पर विचार करता है कि क्या उन्होंने उस संस्था के तत्वाधान में आपस में मिलकर काम किया था ? यह मंत्रालय विज्ञापन सरीखे कार्यों से सम्बन्धित नहीं है। फिर भी सरकार की नीति विज्ञापनों द्वारा छोटे पत्रों को सहायता देने की है।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

पंजाब और हरियाणा के लिये पृथक उच्च न्यायालय

* 301. श्री वीरेन्द्र सिंह राव : क्या विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब और हरियाणा राज्यों के लिये पृथक उच्च न्यायालय स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो हरियाणा राज्य के लिये पृथक उच्च न्यायालय कब तक स्थापित कर दिया जाएगा ?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री एच० आर० गोखले) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

सऊदी अरब से अशोधित तेल का आयात

* 302. मौलाना इसहाक सम्भली : क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतवर्ष 1976 में सऊदी अरब से अशोधित तेल आयात करेगा ;

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

(ग) भारत द्वारा इस अशोधित तेल की कितनी कीमत दी जाएगी ?

पेट्रोलियम मंत्री (श्री के० डी० मालवीय) : (क) से (ग) 1976 में एक मिलियन मीटरी टन कच्चे तेल के सप्लाई के लिये भारतीय तेल निगम और सऊदी अरबिया के पेट्रोमिन के बीच एक समझौता हुआ है। इण्डियन आयल कारपोरेशन जिन वाणिज्यिक शर्तों पर विदेशों से अपनी खरीद करती है उनका प्रकट न करना अभिमत परिपाटी है।

भाप से चलने वाले इंजनों का रख-रखाव

* 303. श्री सरोज मुखर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय भाप से चलने वाले कितने इंजिन काम में लाये जा रहे हैं और उनमें से कितने ऐसे हैं जिनकी चलते रहने की अवधि समाप्त हो गई है ;

(ख) इन इंजनों के लिए पुर्जे प्राप्त करने के लिए क्या विशिष्ट कदम उठाये जा रहे हैं ; और

(ग) गत वर्ष ऐसे कितने इंजिन, जिनकी चलते रहने की अवधि समाप्त हो गई थी, दुर्घटना के शिकार हुए या फेल हुए ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) : (क) बड़ी लाइन के 5096 और मीटर लाइन के 3015 कार्यरत भाप रेल इंजनों में से बड़ी लाइन के 606 और मीटर लाइन के 293 रेल इंजन गतायु हैं ।

(ख) कुछ ऐसे अनिवार्य पुर्जों को, जिनके बनाने के लिए रेलवे के मरम्मत कारखानों में पर्याप्त क्षमता उपलब्ध नहीं है, चित्तरंजन रेल इंजन कारखाना, चित्तरंजन में बना कर उनकी कमी पूरी की जा रही है ।

(ग) दक्षिण और पूर्वोत्तर सीमा रेलवे पर क्रमशः बड़ी लाइन और मीटर लाइन का केवल एक-एक रेल इंजन दुर्घटनाग्रस्त हुआ । पिछले वर्ष बड़ी लाइन के 54 और मीटर लाइन के 28 गतायु रेल इंजन फेल हुए ।

औद्योगिक कच्चे माल को निर्यात की जाने वाली षटों के लिए रियायती दरें

* 305. श्री सी० जनार्दनन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे औद्योगिक कच्चे माल और निर्यात की जाने वाली अन्य वस्तुओं की ढुलाई रियायती दरों पर कर रही है ;

(ख) क्या यह रियायती दर ऐसे माल की लागत से कम है ; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं ।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) से (ग) निर्यात के लिए भेजे जाने वाले सभी प्रकार के यातायात पर दी जाने वाली भाड़ा रियायतें 1 अप्रैल, 1975 से समाप्त कर दी गयी हैं ।

औद्योगिक कच्चे माल की भाड़ा दरें सामान्यतः लागत खर्च पूरा करने के उद्देश्य को सामने रखकर निश्चित की जाती है । जहां लागत पूरी नहीं हो पाती वहां समय-समय पर दरों में उपयुक्त संशोधन करने के लिए कार्रवाई की जाती है ।

स्ट्रेप्टोमाईसीन का मूल्य

* 308. श्रीमती रोजा विद्यावर देशपांडे : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्ट्रेप्टोमाईसीन के मूल्य पुनः बढ़ाये गये हैं और यदि हां, तो क्यों, और

(ख) सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्रों में स्ट्रेप्टोमाईसीन का उत्पादन कितना है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) जैसा कि टैरिफ आयोग ने सिफारिश की थी स्ट्रेप्टोमाईसीन का मूल्य 30-4-70 से 295 रुपये प्रति किलोग्राम निर्धारित किया गया था कच्चे माल की कीमतों में वृद्धि के कारण पड़ने वाले भार को पूरा करने के लिये 48 रुपये प्रति किलोग्राम की अंतरिम राहत देकर, 8-8-74 से मूल्य 343 रुपये तक बढ़ाया गया था। पूर्ण लागत-एवं-तकनीकी जांच के आधार पर औद्योगिक लागत और मूल्य ब्यूरो ने इस औषधि के उचित विक्रय मूल्य पर अपनी रिपोर्ट अक्टूबर 1975 में दी थी। इस रिपोर्ट के आधार पर सरकार ने दो मूल्य अधिसूचित किये हैं—यानी सिन्बायोटिक्स के लिये 415.71 रुपये प्रति किलोग्राम तथा अन्य निर्माताओं के लिये 498 रुपये प्रति किलोग्राम। मूल्य में इस संशोधन की स्वीकृति पूर्ण लागत एवं तकनीकी जांच और तकनीकी जांच में निर्धारित किया गया उपभोग मानकों के आधार पर तीन वर्षों के लिये किये गये पूर्वानुमान के आधार पर तथा कच्चे माल की लागत में वृद्धि और अन्य सम्बन्ध कारकों को विचार में रख कर दी गई थी।

(ख) 1975 के दौरान सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्र में स्ट्रेप्टोमाईसीन सल्फेट का उत्पादन क्रमशः 107.28 मीटरी टन और 84.81 मीटरी टन था।

नये उर्वरक संयंत्रों का चालू किया जाना

*309. श्री डी० के० पंडा : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1976 के दौरान कितने नये उर्वरक संयंत्र चालू किये जायेंगे ; और

(ख) इससे उर्वरकों के उत्पादन में कितनी वृद्धि होगी ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख) विवरण पत्र सभा पटल पर प्रस्तुत है।

विवरण

1976-77 के दौरान चालू किए जाने वाले नए संयंत्रों का विस्तार	स्थापित क्षमता ('000' मी० टन)	
	'एन'	बी 2 औ 5
(1) नामरूप विस्तार	152	--
(2) बरौनी	152	--
(3) कोचीन II	40	114
(4) मद्रास विस्तार	12	27
(5) विजाग विस्तार	3	31
(6) जूतीकोरिन	--	51
(7) सिन्दरी सुव्यवस्थीकरण	--	150
(8) खेतरी	--	90

160,000 मी० टन नाइट्रोजन का निर्माण करने की क्षमता वाले मंगलोर फर्टिलाइजर संयंत्र ने 20 मार्च, 1976 से उत्पादन करना आरम्भ कर दिया है इस यूनिट से उत्पादन की दिशा में आगामी वित्तीय वर्ष के दौरान महत्वपूर्ण सहयोग मिलेगा।

(ख) उन के चालू हो जाने और परिचालन सुस्थिर होने पर इस संयंत्र से उपलब्ध हो सकने वाले सम्भावित अतिरिक्त उत्पादन के बारे में सही स्थिति का पता चल पावेगा।

रेलवे की वित्तीय व्यवस्था के बारे में रिजर्व बैंक आफ इंडिया द्वारा अध्ययन

* 316. श्री एस० राक्ष गोपाल रेड्डी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे की वित्तीय व्यवस्था को सुदृढ़ करने के लिये रिजर्व-बैंक आफ इण्डिया ने उपाय सुझाये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार ने क्या निर्णय लिया है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

विदेशी औषध कम्पनियों द्वारा बाहर भेजी गई धनराशि

* 317. श्री श्री. आथ चटर्जी : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान योजना आयोग के उपाध्यक्ष द्वारा 17 फरवरी, 1976 को लखनऊ में दिये गये भाषण को ओर दिलाया गया है जिसमें उन्होंने औषध तथा भेषज उद्योग में बड़ी बहु-राष्ट्रिक कम्पनियों द्वारा देश के दुर्लभ साधनों का बाहर भेजा जाना रोकने का जोरदार तर्क दिया है ;

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

(ग) भारत में चल रही विदेशी स्वामित्व की औषध फ़र्मों ने गत तीन वर्षों के दौरान वर्षवार, कुल कितनी धनराशि बाहर भेजी है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) जी, हां।

(ख) भारत में विदेशी कम्पनियों के कार्यकलापों का विदेशी मुद्रा विनियमन अधिनियम 1973 के उपबन्धों के अधीन विनियमन किया जाता है और कथित अधिनियम की धारा 29 को लागू करने के लिए मार्गदर्शक सिद्धांत भी जारी किए गए हैं।

(ग) 1971/1971-72 और 1972/1972-73 के दौरान विदेशी औषध फ़र्म द्वारा भेजी हुई रकम का ब्यौरा औषध और भेषज उद्योग समिति की रिपोर्ट के अध्याय V के अनुबन्ध V में दिया है, जिसकी एक प्रति दिनांक 8-5-75 को सभा पटल पर प्रस्तुत की गई थी।

1974/1974-75 के दौरान विदेशी औषध फ़र्मों द्वारा भेजी गई रकम के आंकड़े एकत्र किए जा रहे हैं और सभा पटल पर प्रस्तुत किए जाएंगे।

उर्वरक और रसायन के सम्बन्ध में परियोजना परामर्श क्षमता का विकास

* 319. श्री डी० डी० देसाई : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय उर्वरक निगम ने उर्वरक और रसायन के सम्बन्ध में परियोजना परामर्श क्षमता का विकास किया है ; और

(ख) क्या भारतीय उर्वरक निगम इस परामर्श क्षमता को पश्चिम एशिया और दक्षिण-पूर्व एशिया के बाजारों में बेचने का प्रयत्न कर रहा है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख). कारपोरेशन ने उर्वरकों और सम्बद्ध रसायनों के क्षेत्र में तकनीकी परामर्श सेवाओं को देने के सम्बन्ध में अनिवार्य सुविधा का विकास किया है। कारपोरेशन ने कुछ खाड़ी देशों, बंगला देश में और फिलिपिन्स में उर्वरक संयंत्रों की स्थापना करने के सम्बन्ध में तकनीकी आर्थिक सम्भाव्यता का अध्ययन किया है और यह अब उसी प्रकार कार्यों के कहीं और करने की स्थिति में है।

Rail Link for Jhabua in Madhya Pradesh and Other Places in Rajasthan

1541. **Shri Bhagirath Bhanwar** : Will the Minister of Railways be pleased to state whether any scheme has been formulated to provide rail links to Jhabua, in Madhya Pradesh and Dungarpur, Udaipur, Banswara in Rajasthan to provide cheap transportation of mineral deposits of rock phosphate and Maganese ore from there ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : Udaipur and Dungarpur are already linked by rail. Surveys carried out in the past for rail links between Indore and Dohad *via* Jhabua and Ratlam and Dungarpur *via* Banswara, had shown that these rail links would not be financially viable. These proposals were therefore shelved. Surveys are in progress to consider afresh construction of a new railway line between Ratlam and Banswara. The possibility of further extension upto Dungarpur in future is also being considered. The proposal for the construction of Ratlam-Banswara new line will be considered in detail after results of the surveys in progress are known.

बेलाडिला और कोट्टवलसा के बीच यात्री गाड़ी

1542. श्री अनादि चरण दास : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डी० बी० के रेलवे पर बेलाडिला और कोट्टवलसा के बीच यात्री गाड़ी चलाये जाने की जनता की ओर से काफी मांग है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने इस सम्बन्ध में अब तक क्या कार्यवाही की है और इस लाइन पर यात्री गाड़ी चलाने का सरकार का कब तक विचार है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां।

(ख) बेलाडिल्ला कोट्टवलसा लाइन पर सीमित सवारी गाड़ियों की व्यवस्था करने के प्रश्न पर इस समय विचार किया जा रहा है।

डी० बी० के० रेलवे लाइन पर निजी सामान की बुकिंग

1543. श्री के० प्रशान्ती : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण-पूर्व रेलवे के अन्तर्गत डी० बी० के० रेलवे लाइन पर जयपुर रेलवे स्टेशन से कोटा वल्सा रेलवे स्टेशन तक एक वैगन कच्चा लोहा और एक वैगन निजी सामान बुक कराने पर रेल भाड़े में क्या अन्तर होगा ; और

(ख) क्या सरकार का कोरापुट और बस्तर जिलों, जहां पर कोई अन्य रेल लाइन नहीं है, जैसे पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिये निजी सामान बुक कराने की अनुमति देने का विचार किया है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री(श्री बूटा सिंह) : (क) चूकि अलग-अलग पण्यों की भाड़ा दरें अलग-अलग हैं और पण्य का नाम नहीं दिया गया है, इसलिए एक लौह अयस्क से लदे माल डिब्बे और प्राइवेट माल से भरे एक माल डिब्बे के रेलवे भाड़े का अन्तर बताना संभव नहीं है। इसके अलावा, किरान्दुल-कोट्टवलसा रेलवे लाइन को प्राइवेट माल की बुकिंग के लिए अभी खोला नहीं गया है।

(ख) इस लाइन का निर्माण मूलतः निर्यात किये जाने वाले लौह अयस्क के यातायात की ढुलाई के लिए किया गया था और उक्त यातायात के विस्तार को ध्यान में रखते हुए एवं सीमित क्षमता के कारण इस खंड को प्राइवेट माल की बुकिंग के लिए खोलने का अभी प्रस्ताव नहीं है।

उच्च न्यायालयों और उच्चतम न्यायालय में आपराधिक और सिविल मामले

1544. श्री राम सहाय पांडे : क्या विधि, न्याय और कम्पनी-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उच्च न्यायालयों और उच्चतम न्यायालय में अब तक कितने आपराधिक और सिविल मामले लम्बित हैं ;

(ख) क्या इन मामलों को शीघ्र निपटाने के लिये कोई नए कदम उठाये गए हैं ; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी मुख्य बातें क्या हैं ?

विधि न्याय और कम्पनी-कार्य मंत्री (श्री एच० आर० गोखले) : (क) अपेक्षित जानकारी देने वाला विवरण संलग्न है।

(ख) और (ग). उच्च न्यायालयों और उच्चतम न्यायालय में लम्बित मामलों के निपटारे जाने में तेजी लाने के लिए हर प्रकार का प्रयास किया जा रहा है।

विवरण

क्रम सं०	उच्च न्यायालय का नाम	31-1-75 को निपटारे के लिए लम्बित मामले	
		सिविल	आपराधिक
1	इलाहाबाद	81287@	21742@
2	आन्ध्र प्रदेश	17919	1834
3	मुम्बई	44584	3401
4	कलकत्ता	68942@	5172@
5	दिल्ली	20962	1228
6	गोहाटी	5039	1251
7	गुजरात	11396	1291
8	हिमाचल प्रदेश	2885	372
9	जम्मू-कश्मीर	2334	571

@30-6-75 को जो स्थिति थी उसके अनुसार लम्बित मामले।

क्र० सं०	उच्च न्यायालय का नाम	31-12-75 को निपटारे के लिए जम्बित मामले	सिविल	आपराधिक
10	कर्नाटक	.	15,622	553
11	केरल	.	32,848	975
12	मध्य प्रदेश	.	21,902	8,472
13	मद्रास	.	35,804	2,621
14	उड़ीसा	.	4,967	1,024
15	पटना	.	17,888	7,722
16	पंजाब और हरियाणा	.	26,864	5,541
17	राजस्थान	.	11,087	3,400
18	सिक्किम*	.	—	—
	उच्चतम न्यायालय		9150%	1222%
			+1003£	+36£

*सिक्किम उच्च न्यायालय की स्थापना मई, 1975 में हुई है।

% 1-3-76 को जो स्थिति थी उसके अनुसार।

£ अनुच्छेद 32 के अधीन अर्जियां।

भारतीय खाद्य निगम, नामरूप (आसाम) के कर्मचारियों की आवास समस्या

1545. श्री नुहल हुडा : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय खाद्य निगम, नामरूप (आसाम) के कर्मचारियों को काफी समय से गम्भीर आवासीय समस्या का सामना करना पड़ रहा है और सरकार का ध्यान इस समस्या की ओर आकर्षित किया गया था ;

(ख) क्या सरकार ने अपेक्षित संख्या में श्रमिक क्वार्टरों के निर्माण हेतु आवश्यक धनराशि मंजूर नहीं की है ; और

(ग) क्या अधिकारियों के कुछ क्वार्टर काफी समय तक खाली रहे हैं ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) से (ग) : सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर प्रस्तुत की जाएगी।

बड़ी लाइनों को बदलने की परियोजनाओं की प्रगति

1546. श्री नारायण चन्द पराशर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में नैरोगेज लाइन को ब्राड गेज लाइन तथा मीटर गेज लाइन को ब्राड गेज लाइन में बदलने की कौन-कौन सी परियोजनाएं प्रारम्भ की गईं, प्रत्येक परियोजना की अनुमानित लागत क्या है और किन-किन राज्यों में ये स्थित हैं ; और

(ख) इनमें से प्रत्येक योजना पर आज तक क्या प्रगति हुई है और इन्हें कब तक पूरा किया जा सकेगा ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) . एक विवरण संलग्न है।

विवरण

गत तीन वर्षों के दौरान नीचे लिखी मीटर लाइनों के बड़ी लाइन में आमान-परिवर्तन का कार्य प्रारम्भ/अनुमोदित किया गया है। प्रत्येक लाइन की लम्बाई, अनुमानित लागत, कार्य की प्रगति और पूरा किये जाने की निर्धारित तारीख आदि प्रत्येक सामने दी गयी है :—

क्रम सं०	परियोजना का नाम	राज्य जिसके अन्तर्गत आती है	लम्बाई (कि०मी०में)	अनुमानित लागत (करोड़ रुपयों में)	स्वीकृत होने की तारीख	पूरा किये जाने की निर्धारित तारीख	प्रतिशत प्रगति
----------	-----------------	-----------------------------	--------------------	----------------------------------	-----------------------	-----------------------------------	----------------

1	न्यू बोंगाईगांव-गुवाहाटी	असम	160.00	24.79	1-11-75	(रंगियम-न्यू बोंगाईगांव भाग को 7.26 करोड़ रुपये की लागत पर स्वीकृत किया गया है)। कार्य अभी शुरू किया ही गया है।	
2	समस्तीपुर-दरभंगा	बिहार	38.80	4.75	अनुमोदित कार्य, अभी स्वीकृत नहीं किया गया।	अन्तिम स्थान-निर्धारण सर्वेक्षण किया जा रहा है।	
3	गुंटर-माचेली	आंध्र प्रदेश	130.00	8.14	अनुमोदित कार्य, अभी स्वीकृत नहीं किये गये हैं।	अन्तिम स्थान-निर्धारण सर्वेक्षण पूरा किया जा चुका है।	
4	मनमाड-पुरली बजनथ	महाराष्ट्र	354.00	30.43			

पहले से स्वीकृत नीचे लिखी आमान-परिवर्तन परियोजनाओं का कार्य अभी भी चालू है :—

	कि०मी०	
1. बाराबंकी-समस्तीपुर	603.89	समस्तीपुर-मुजफ्फरपुर भाग (53 कि०मी०) पर कार्य पूरा हो चुका है और उसे 2-1-1975 से यातायात के लिए खोल दिया गया है।
2. गुन्तकल्लु-बंगलूर	280.29	
3. एर्नाकुलम-तिरुवनन्तपुरम	220.14	कोल्लम-एर्नाकुलम भाग (155 कि०मी०) को 25-8-1975 से यातायात के लिए खोल दिया गया है।
4. वीरमगाम-ओखा-पोरबन्दर	556.97	

भारतीय तेल निगम के विपणन विभाग में काम करने वाले कर्मचारी

1547. श्री शशि भूषण : क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नयी दिल्ली स्थित भारतीय तेल निगम के विपणन विभाग में काम करने वाले विभिन्न श्रेणी के कर्मचारियों की श्रेणीवार संख्या क्या है ;

(ख) उनमें से प्रत्येक श्रेणी में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के कर्मचारियों की संख्या क्या है ; और

(ग) क्या उक्त विभाग में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए आरक्षित कोटा पूरा कर दिया गया है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और आरक्षित कोटे को भरने के लिए क्या विशेष प्रयास किये जा रहे हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उप मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) और (ख) देहली/नई देहली में भारतीय तेल निगम के मार्केटिंग प्रभाग के कार्यालय में वर्ग अनुसार कुल कर्मचारियों की संख्या तथा उनमें अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों की संख्या निम्न प्रकार है :—

वेतनमान के आधार पर वर्ग	कर्मचारियों की कुल संख्या	कुल कर्मचारियों में अनुसूचित जातियों/अनुसूचित जनजातियों के कर्मचारियों की संख्या
1700-2100	1	—
1400-1760	6	—
1250-1630	23	—
850-1450	63	—
550-1230	134	1
470-895	43	—
295-520	39	3
280-714	328	5
251-404	152	19
241-347	15	—
180-291	192	35

(ग) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर प्रस्तुत की जायेगी ।

औषधि कम्पनियों को दिये गये औद्योगिक लाइसेंस

1548. श्री सोमचन्द्र सोलंकी : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 26 प्रतिशत से अधिक विदेशी इक्विटी-पूजी वाली विभिन्न कंपनियों को वर्ष 197 में दिये गये आशयपत्रों और औद्योगिक लाइसेंसों की मुख्य शर्तें, औषधि का नाम और उत्पादन क्षमता संबंधी ब्यौरा क्या है ; और

(ख) क्या कुछ विदेशी कंपनियों को ऐसे फ़ार्मुलेशनों की स्वीकृति दी गई है जो 'बल्क' औषध उत्पादन से सम्बद्ध नहीं है और यदि हां, तो ऐसे मर्दों के नाम और उनकी उत्पादन क्षमता क्या है और ऐसे मर्दों के लिए स्वीकृति देने के कारण क्या हैं ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख) 26% से अधिक विदेशी मुद्रा वाले विभिन्न कंपनियों को 1975 के दौरान औषधों के नाम आशयपत्रों तथा औद्योगिक लाइसेंस की क्षमता तथा मुख्य शर्तों से संबंधित विवरण पत्र-I में तथा 1975 के दौरान विदेशी कंपनियों को ऐसे यंत्रों की स्वीकृत हेतु कारण तथा प्रपुंज औषध उत्पादन, क्षमता के लिए असम्बद्ध सूत्रयोगों के नाम से संबंधित विवरण-II संलग्न है [ग्रंथालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी० 10572/76]

उड़ीसा में चौकीदार वाले और बिना चौकीदार वाले रेल फाटकों के प्रस्तावों की क्रियान्विति

1549. श्री श्याम सुन्दर महापात्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) उड़ीसा जोन में चौकीदार वाले और बिना चौकीदार वाले रेल फाटकों के कितने प्रस्ताव अभी क्रियान्वित किये जाने शेष हैं ;
 (ख) इसमें विलम्ब के क्या कारण हैं ; और
 (ग) उनमें से कितने प्रस्ताव बालासोर और मयूरभंज जिलों से संबंधित हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) बिना चौकीदार वाले समापारों के केवल 16 प्रस्ताव ।

(ख) अभी तक राज्य सरकार से केवल छः समापारों के लिए अनुमोदन प्राप्त हुए हैं ।

दो समापारों पर काम शुरू किया जा रहा है । तीन समापारों के लिए विस्तृत जांच पूरी हो चुकी है और अनुमानों को अंतिम रूप दिया जा चुका है । एक समापार के प्रस्ताव की विस्तृत जांच की जा रही है ।

(ग) सोलह प्रस्तावों में से 5 बालासोर जिले से और 2 मयूरभंज जिले से संबंधित हैं ।

Defective Meters of Petrol Pumps in and around Bhopal

1550. Shri Hukam Chand Kachwai : Will the Minister of Petroleum be pleased to state :

(a) whether Government have received complaints about keeping of defective meters by dealers at petrol pumps in and around Bhopal ; and

(b) whether cases have been filed in courts against them, if so, the number of cases filed during the last three years and the results thereof ?

The Minister of Petroleum (Shri K.D. Malaviya) : (a) and (b) In the surprise raids made by the State Government on some petrol pumps and diesel pumps in August, 1975 it was noticed that a few retail outlets were not delivering the product in correct measures. A total of nine dispensing units were sealed and nine cases were filed in courts against nine persons. In two cases, two persons have been convicted and the remaining seven cases are still pending in courts.

The Oil Companies are not aware of any other cases filed in courts against their dealers in the last three years.

Dacoities in Trains during 1975-76

1551. Shri Janeshwar Misra : Will the **Minister of Railways** be pleased to state :

- (a) the number of incidents of dacoity in trains in the year 1975-76;
- (b) how do these figures compare with those of the previous year ; and
- (c) the steps taken by Government to check the recurrence of such incidents ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : (a) and (b) 94 cases of dacoities occurred in running passenger trains during the period from 1-3-75 to 29-2-76 whereas 124 dacoities took place in the previous year from 1-3-74 to 28-2-75.

(c) The following preventive measures are claimed to have been taken by the Government Railway Police under the control of the State Governments to prevent crimes on railway trains :—

1. Escorting of some of the important trains at night by armed guards by G.R.P.
2. Beat patrolling at station platforms/waiting halls.
3. Surveillance over criminals and known bad characters.
4. Prosecuting criminals for specific offences and also detailing persons suspected to be involved in commission of such crimes under MISA where sufficient grounds exist.

“Drilling in Madhya Pradesh”

1552. Shri G.C. Dixit : Will the **Minister of Petroleum** be pleased to state :

- (a) whether drilling work has been undertaken at some places in Madhya Pradesh during the last three years on the basis of surveys conducted earlier ; and
- (b) if so, the names of those places ?

The Deputy Minister in the Ministry of Petroleum (Shri Z. R. Ansari) : (a) No, Sir.

- (b) Does not arise.

Fertilizer Factories at Jhabua and Sarguja in Madhya Pradesh

1553. Dr. Laxminarayan Pandeya : Will the **Minister of Chemicals and Fertilizers** be pleased to state :

(a) whether with the availability of considerable raw material for fertilizers in Madhya Pradesh, there are advantages for fertilizer factories being set up at Jhabua and Sarguja and a demand has also been made by the State in this regard ; and

- (b) if so, the action taken by Government in this regard ?

The Minister of Chemicals and Fertilizers (Shri P. C. Sethi) : (a) and (b) While no proposal has been formulated for setting up a fertilizer plant in Madhya Pradesh based on the rock phosphate available there, every effort is being made to ensure that indigenous rock-phosphate is used to the maximum extent possible in the production of phosphatic fertilizers in India.

क्विलोन-त्रिवेन्द्रम लाइन को ब्राडगेज लाइन में बदलना

1554. श्री वयालार रवि : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या क्विलोन से त्रिवेन्द्रम तक की लाइन को ब्राडगेज लाइन में बदलने के कार्य में विलम्ब हो रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

हिन्दुस्तान इंसेक्टीसाइडज लिमिटेड द्वारा 'टेक्नीकल बी० एच० एल०' के मूल्य में कमी

1555. श्री पी० गंगादेव : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान इंसेक्टीसाइडज लिमिटेड ने अपने 'टेक्नीकल बी० एच० एल०' का मूल्य घटा दिया है ; और

(ख) यदि हां, तो वर्तमान मूल्य क्या है और मूल्य में कमी किये जाने के पूर्व यह कितना था ।

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख). जी हां । 17 फरवरी, 1976 से मूल्य प्रति मीटरी टन 4500 रुपये से घटा कर 4350 रुपये किया गया है ।

तीसरी तथा चतुर्थ श्रेणी के रेल कर्मचारियों की अनिवार्य सेवा निवृत्ति

1556. श्री दशरथ देव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 50 वर्ष की आयु अथवा 30 वर्ष की सेवा पूरी कर लेने के बाद प्रत्येक जोन में तीसरी तथा चतुर्थ श्रेणी के कितने कर्मचारियों को पिछले वर्ष सेवा निवृत्त किया गया ; और

(ख) इस सेवा निवृत्ति के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख). एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

1-1-1975 से 31-12-1975 तक की अवधि में अकुशल और संदिग्ध निष्ठा के कारण श्रेणी III और IV के अनिवार्य रूप से सेवानिवृत्त किये गये रेल कर्मचारियों की संख्या को दिखाने वाला विवरण ।

रेलवे का नाम	श्रेणी III	श्रेणी IV
1. उत्तर	168	115
2. दक्षिण	210	228

रेलवे का नाम	श्रेणी III	श्रेणी IV
3. पूर्व	83	79
4. पश्चिम	424	197
5. मध्य	170	451
6. पूर्वोत्तर	151	80
7. पूर्वोत्तर सीमा	94	64
8. दक्षिण पूर्व	172	133
9. दक्षिण मध्य	163	418
10. चि० रे० इ० कारखाना	17	--
11. डी० रे० इ० कारखाना	6	8
12. सवारी डिब्बा कारखाना	20	--
13. अन्य संगठन	1	3
	-----	-----
जोड़	1679	1776
	-----	-----

न्यू मंगलौर हार्बर तथा आप्टा के बीच रेल लाइन

1557. श्री पी० रंगनाथ शिनाथ : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या न्यू मंगलौर हार्बर (पनम्बूर) तथा बम्बई के निकट आप्टा के बीच रेल लाइन बिछाने की भारी मांग है ; और

(ख) उक्त लाइन को न्यूनतम संभव समय में बिछाने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) आप्टा-मंगलूर रेल लाइन के आप्टा से दसगांव तक के भाग के लिए अन्तिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है। दसगांव और रत्नगिरि के बीच अन्तिम स्थान-निर्धारण सर्वेक्षण का काम तथा रत्नगिरी और मंगलूर के बीच स्थल-जांच का काम जारी है। आप्टा-दसगांव रेलवे लाइन के लिए यातायात सर्वेक्षण और वित्तीय मूल्यांकन सम्बन्धी काम, जिस पर 85,000 रुपये खर्च होने का अनुमान है, 1976-77 के रेलवे बजट में शामिल कर लिया गया है। इस परियोजना के निर्माण के सम्बन्ध में तभी विचार किया जायेगा जब प्रस्तावित सर्वेक्षण और वित्तीय मूल्यांकन का काम पूरा हो जायेगा, बशर्ते कि इसके लिए धन भी उपलब्ध हुआ ।

कोयला व राख (ऐश) उतारने-चढ़ाने का काम

1558. श्री दिनेश जोरदर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मियाभाय न्यायाधिकरण ने निर्णय दिया है कि कोयला व राख उतारने-चढ़ाने का काम नियमित रूप का है ; और

(ख) क्या संविदा श्रम (विनियमन तथा उन्मूलन) अधिनियम 1970 रेलवे में कोयले व राख की ढुलाई का काम करने वाले श्रमिकों पर लागू होता है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह): (क) रेल श्रम अधिकरण, 1969 ने अपनी रिपोर्ट में यह विचार व्यक्त किया था कि विभागीय तौर से काम पर लगाये गये नैमित्तिक मजदूरों द्वारा लोको शेडों में इंजन के टैंडरों में कोयला भरने का काम सविरामा, सामयिक और छुटपुट किस्म का प्रतिष्ठ नहीं होता ।

(ख) भारतीय रेलों के रेल इंजन शेडों में कोयला सम्हलाई और राख के गड्ढों की सफाई के काम में ठेकेदारों द्वारा लगाये गये मजदूर, ठेका श्रम (विनियमन और उन्मूलन) अधिनियम, 1970 की धाराओं द्वारा शासित होते हैं ।

कोचीन तेल शोधक कारखाना स्टेशन और त्रिपुणित्तरा स्टेशन के बीच मीटर गेज लाइन का बदला जाना

1559. श्री ए० के० गोपालन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का कोचीन तेल शोधक कारखाना स्टेशन और त्रिपुणित्तरा स्टेशन के बीच मीटर लाइन को बदलने का प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो ऐसा कब किया जायेगा ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

लोको शेडों में कर्मचारियों के कार्यभार में वृद्धि

1560. श्री रोबिन सेन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भाप से चलने वाले ऐसे इंजनों को जिनकी चलते रहने की अवधि समाप्त हो चुकी है, मरम्मत और रखरखाव के कारण लोकोशेडों में कार्यभार बढ़ गया है ; और

(ख) यदि हां, तो वहां कार्यभार में कितनी वृद्धि हुई है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

रांची-हजारी बाग कोडरमा रेलवे लाइन

1561. सरदार स्वर्ण सिंह सोखी :

श्री सुखदेव प्रसाद वर्मा :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रांची-हजारीबाग-कोडरमा रेलवे लाइन के निर्माण में प्रगति हुई है ; और

(ख) उक्त ब्राड गेज लाइन यातायात के लिये कब खोल दी जायेगी ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह): (क) और (ख) . रांची रोड से हजारीबाग टाउन, हजारी बाग रोड, गिरीडीह तक प्रस्तावित रेल सम्पर्क के निर्माण तथा दुमका होकर मधुपुर से रामपुर हाट तक उसके विस्तार के लिए हाल ही में सर्वेक्षण किये गये हैं और उनकी रिपोर्टों की जांच की जा रही है । समग्र कठिन वित्तीय स्थिति को देखते हुए निकट भविष्य में प्रस्तावित रेल सम्पर्क को प्रारम्भ करना संभव नहीं हो पायेगा ।

हावड़ा स्टेशन पर बेचे गये टिकट और वहाँ पकड़े गये बिना टिकट यात्री

1562. श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हावड़ा स्टेशन पर क्रमशः 20, 21, और 22 फरवरी, 1976 को कितने मूल्य के कुल कितने टिकट बेचे गये ; और

(ख) हावड़ा स्टेशन पर क्रमशः 20, 21 और 22 फरवरी, 1976 को कुल कितने बिना टिकट यात्री गिरफ्तार किये गये ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह): (क) 20, 21 और 22 फरवरी 1976 को हावड़ा स्टेशन पर बेचे गये टिकटों की कुल संख्या और उनसे प्राप्त आमदनी नीचे दी गयी है :—

तारीख	टिकटों की संख्या	आमदनी
		र० पै
20-2-76	45,438	3,63,572.00
21-2-76	55,674	4,34,157.00
22-2-76	64,704	4,22,038.00

(ख) 20, 21 और 22 फरवरी को हावड़ा स्टेशन पर गिरफ्तार किये गये बिना टिकट यात्रियों की कुल संख्या क्रमशः 10, 4 और 5 थी ।

औषधि उद्योग में ब्रिटिश और अमरीकी कम्पनियों द्वारा पूंजी निवेश

1563. श्री भोगेन्द्र झा : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में औषधि के क्षेत्र में अमरीकी और ब्रिटिश कम्पनियों ने कुल कितना पूंजी निवेश किया है और गत तीन वर्षों के दौरान इन कम्पनियों ने अमरीका और ब्रिटेन को कुल कितनी धनराशि भेजी और इन देशों से कुल कितनी कीमत का आयात किया गया ; और

(ख) विदेशी पूंजी निवेश और आयात को रोकना सुनिश्चित करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी): (क) औषधि और भेषज क्षेत्र में अमरीका और इंग्लैंड की कंपनियों के संबंध में विदेशी साम्य पूंजी के रूप में कुल निवेश 38 करोड़ रुपये के अनुसार है । वर्ष 1971/1972-73, 1972/1972-73 और 1973/1973-74 के दौरान भेजी हुई रकमों का व्यौरा औषधि और भेषज उद्योग समिति की रिपोर्ट के अध्याय के परिशिष्ट 5 में

दिया है। इन कम्पनियों द्वारा किए गए कच्चे माल का आयात वर्ष 1972-73 और 1973-74 के दौरान क्रमशः 915 लाख रुपये और 747 लाख रुपये के अनुसार था। विभिन्न कम्पनियों द्वारा इस प्रकार के कच्चे मालों के आयात स्रोत उपलब्ध नहीं हैं और उनके संग्रह में जितना समय और परिश्रम लगेगा उससे उतने अच्छे परिणाम नहीं निकले। वर्ष 1974-75 के दौरान आयातों से सम्बन्धित सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर प्रस्तुत की जाएगी।

(ख) देश में प्रपुंज औषधों और रसायनों के उत्पादन को प्रोत्साहित करने के लिए सारे प्रयास किए जाते हैं और उसके द्वारा उनका कम आयात करने पर असर पड़ा। समय-समय पर लागू सरकार की आयात व्यापार नियन्त्रण नीति के अनुसार कच्चे माल के आयात करने की अनुमति दी जाती है।

भारत में विद्यमान विदेशी निवेशों और नई विदेशी पूंजी के निवेश का विनियमन विदेशी मुद्रा विनियमन अधिनियम, 1973 और उसके अन्तर्गत निर्धारित मागदर्शक सिद्धांतों द्वारा नियन्त्रण किया जाता है।

6 अमरीकी औषध फर्मों पर मुकदमा चलाया जाना

1564. श्री भान सिंह भौरा : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमरीकी सुप्रीम कोर्ट ने लोअर कोर्ट के उस फैसले का समर्थन किया है जिसमें लोअर कोर्ट ने भारत द्वारा ईरान और फिलीपीन के साथ मिलकर एंटीट्रायटिक्स की बिक्री के लिए कथित मूल्य निर्धारण के आरोप में 6 अमरीकी औषध फर्मों पर मुकदमा चलाने के प्रयत्नों को रद्द कर दिया था ; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं और उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख) अमरीका के एक जिला न्यायालय में पड़े हुए हमारे एक औषध केस से सम्बन्धित कानूनी मामले यानी विदेशी सरकार द्वारा अपने नागरिकों की ओर से क्षतिपूर्ति का दावा करना—में अपील न्यायालय के निर्णय के विरुद्ध ईरान और फिलीपीन्स के साथ भारत सरकार ने एक रिट याचिका दायर की थी। इस याचिका के लिए उच्चतम न्यायालय ने स्वीकृति नहीं दी है।

अमरीका के उच्चतम न्यायालय के निर्णय का हमारे एटार्नी द्वारा जांच की जा रही है और कानूनी परामर्श भी प्राप्त किया जा रहा है।

हिमालय क्षेत्र में तेल की खोज

1565. श्री बसन्त सांठे : क्या पट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि हिमाचल क्षेत्र में तथा आसाम और गुजरात के कुछ भागों में तेल की खोज के लिए क्या कार्यवाही की गई है अथवा किये जाने का विचार है ?

पट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जिधाउर्रहमान अंसारी) : हिमाचल क्षेत्र में चिनाव से यू० पी०—नेपाल सीमा पर शारदा नदी तक समस्त गिरिपाद पट्टी का विस्तार पूर्वक भूवैज्ञान-

निक नक्शा बनाया गया है और पंजाब बेसिन तथा सरक्सोल-उप-बेसिन सहित गंगा घाटी क्षेत्र में विस्तृत भूमितिकी सर्वेक्षण किये गये हैं। ज्वालामुखी, जनौरी तथा अन्य संरचनाओं में खुदाई की गई है। भूकम्पाय कार्य के अतिरिक्त जम्मू काश्मीर और पंजाब बेसिन तथा गंगा घाटी के हिमालय प्रदेश के क्षेत्रों में और खुदाई करने का प्रस्ताव है।

अपर असम में पहले से ही हो रहे कार्य के अतिरिक्त असम क्षेत्र में नागा थ्रस्ट पट्टी और कछार तथा अन्य क्षेत्रों में अन्वेषण कार्य को और गहन करने का प्रस्ताव है। गुजरात में, कम्बे बेसिन में पहले से ही हो रहे कार्य के अतिरिक्त, सौराष्ट्र क्षेत्र में अन्वेषण कार्य आरम्भ किये जाने का प्रस्ताव है।

विदेशी औषध निर्माताओं का कच्ची सामग्री का जब्त किया जाना

1566. श्री भालजी भाई राव जी भाई परमार :

श्री वसन्त साठे :

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

(क) क्या यह सच है कि 26 प्रतिशत से अधिक इक्विटी पूंजी वाली विदेशी औषध निर्माता फार्मों द्वारा आयातित कतिपय कच्ची सामग्री को वर्ष 1976 के दौरान सीमाशुल्क अधिकारियों ने जब्त कर लिया है ;

(ख) यदि हां, तो जब्त की गई कच्ची सामग्री का नाम तथा उसकी मात्रा कितनी है, उन फर्मों के नाम क्या हैं और वह सामग्री किन-किन अन्तिम-उत्पादों के प्रयोजनार्थ थी; और

(ग) उन फर्मों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है जिन्होंने उस कच्ची सामग्री का आयात करने का प्रयास किया था जिसके लिए उन्हें अन्यथा अनुमति नहीं थी।

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री ी० सी० सेठी) : (क) से (ख) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर प्रस्तुत की जायेगी।

आसाम आयल कम्पनी द्वारा अपनी सम्पत्ति का बिक्रय

1567. श्री रघुनन्दन लाल भाटिया : क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम आयल कम्पनी ने हाल ही में अपनी सम्पत्ति का वैध रूप से विक्रय किया है ; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपायुक्त (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) और (ख) सरकार ने 1975 के मध्य में असम तेल कम्पनी को चल और अचल परिसम्पत्ति के विक्रय तथा निपटान के लिए मार्ग दर्शन सिद्धांत बताये थे। इसके अतिरिक्त विदेशी मुद्रा नियंत्रण अधिनियम 1973 के अन्तर्गत अचल परिसम्पत्ति के क्रेत में रिजर्व बैंक आफ इंडिया को पूर्वस्वीकृति

लेना आवश्यक है। चल परिसम्पत्ति के लिए भी असम तेल को सरकार का पूर्वानुमोदन प्राप्त करना होता है। हाल के महीनों में असम तेल कम्पनी द्वारा परिसम्पत्ति के गैर कानूनी विक्रय तथा निपटान का कोई उदाहरण सरकार के नोटिस में नहीं आया है।

“Oil Exploration in Rajasthan”

1568. **Shri Lalji Bhai :** Will the Minister of Petroleum be pleased to state :

(a) whether the Oil and Natural Gas Commission has been exploring oil in different parts of Rajasthan ; and

(b) if so, the results achieved so far ?

The Deputy Minister in the Ministry of Petroleum (Shri Z. R. Ansari) : (a)

Yes, Sir.

(b) Except for a small gas find at Manhere Tibba, which was not of commercial significance, no hydrocarbon have so far been found in Rajasthan. Oil exploration is still in progress in that State.

तिरपुर रेलवे स्टेशन (दक्षिण रेलवे) के निकट नई रेलवे वर्कशाप

1569. **श्री एम० के० कृष्णन :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे अधिकारियों ने एक रेलवे वर्कशाप की स्थापना के लिए तिरपुर रेलवे स्टेशन (दक्षिण रेलवे) के निकट बट्टारहाडी में एक स्थल का निरीक्षण किया है ;

(ख) यदि हां, तो उन अधिकारियों द्वारा प्रस्तुत रिपोर्ट की मुख्य रूपरेखा क्या है ;
और

(ग) उक्त वर्कशाप संभवतः कब तक बननी शुरू हो जायेगी ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठता।

कास्टिक सोडे के विक्रय के लिए योजना

1571. **श्रीमती पार्वती कृष्णन :** क्या विधि न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एकाधिकार और निर्बन्धात्मक व्यापार प्रक्रिया आयोग ने कास्टिक सोडे का वास्तविक उपभोक्ताओं को विक्रय करने की कोई योजना निश्चित की है; और

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

विधि न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में उप मंत्री (श्री वेदवत बरुआ) : (क) हां, श्री मान्जो। एकाधिकार एवं निर्बन्धनकारी व्यापार प्रथा अधिनियम, 1969 की धारा 37 के साथ पठित धारा 10(क)(4) के अन्तर्गत कास्टिक सोडा के विनिर्माणकर्ता, विक्रेता और वितरण करने में कुछ कम्पनियों के विरुद्ध गठित निर्बन्धनकारी व्यापार प्रथा जांच के अनुसरण में,

एकाधिकार एवं निर्बन्धनकारी व्यापार प्रथा आयोग ने वास्तविक प्रयोगकर्ताओं को कास्टिक सोडा के वितरण की योजना की व्यवस्था करते हुए प्रत्येक जांच में अलग-अलग आदेश पारित किये हैं। कुछ अन्य उपक्रमों के सम्बन्ध में जांच कार्यवाहियाँ अभी तक प्रगति कर रही है।

(ख) एकाधिकार एवं निर्बन्धनकारी व्यापार प्रथा आयोग द्वारा जांच कार्यवाहियों में से एक में जारी आदेश का नमूना जो आयोग द्वारा उल्लिखित वितरण की योजना की प्रमुख बातों को स्थापित करता है, संलग्न है। (ग्रंथालय में रखा गया। देखिए संख्या एल०टी० 10573/76)।

देहरादून एक्सप्रेस गाड़ी के दूसरे दर्जे के डिब्बे में डकैती

1572. श्री सरजू पांडे :

श्री हुकम चन्द कछवाय :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 27 फरवरी, 1976 को कुछ डकैतों ने उत्तर रेलवे के लक्सर-बरेली सैक्शन में देहरादून एक्सप्रेस रेलगाड़ी के एक दूसरे दर्जे के डिब्बे के सभी यात्रियों को लूटा था;

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

(ग) रेलगाड़ियों में यात्रियों को सुरक्षा प्रदान करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां, 27/28-2-1976 की रात को उत्तर रेलवे के लक्सर-मुरादाबाद खंड पर स्योहारा और मेवा नवादा स्टेशनों के बीच, 10 डाउन दून एक्सप्रेस के दूसरे दर्जे के एक डिब्बे में लूटपाट की एक घटना हुई थी।

(ख) श्री धर्म प्रकाश नामक एक यात्री ने 27/28-2-1976 को सरकारी रेलवे पुलिस, मुरादाबाद के पास यह रिपोर्ट लिखवायी कि वह 10 डाउन (देहरादून-हावड़ा एक्सप्रेस) के एक दूसरे दर्जे के एक डिब्बे में यात्रा कर रहे थे और जब गाड़ी स्योहारा और मेवा नवादा स्टेशनों के बीच जा रही थी, तब 4/5 व्यक्तियों ने उन्हें तथा अन्य 19 यात्रियों को पिस्तौल दिखाकर, 2950 पये मूल्य की नकदी, हाथ की घड़ियाँ और जेवरात लूट लिये। डिब्बे का होज पाइप अलग करके लुटेरे लूट का माल लेकर भाग निकले। यह शिकायत लक्सर को अन्तरित कर दी गयी जहाँ भारतीय दण्ड संहिता की धारा 392/397 के अन्तर्गत जुर्म संख्या 40 के अधीन एक मामला दर्ज कर लिया गया। इस घटना की सूचना मिलने पर रेलवे पुलिस अधीक्षक, मुरादाबाद, वरिष्ठ पुलिस अधीक्षक, मुरादाबाद पुलिस अधीक्षक, बिजनौर, सर्किल अधिकारी/बिजनौर और सर्किल अधिकारी, रेलवे, मुरादाबाद घटना स्थल पर गये और उन्होंने सन्दिग्ध व्यक्तियों के घरों पर छापे मारे, लेकिन कोई पकड़ा न जा सका।

19-3-76 को बलबीर सिंह नामक एक अभियुक्त गिरफ्तार किया गया और इस मामले से सम्बन्धित एक हाथ-घड़ी उसके पास से बरामद हुई। इस अभियुक्त ने एक अन्य अभियुक्त का नाम रामा भान्तु बताया और अपने दो अन्य साथियों का भी जिक्र किया। उन सब को पकड़ने के लिए प्रयास किये जा रहे हैं।

(ग) यात्री गाड़ियों की मार्ग-रक्षा के लिए दो अतिरिक्त सशस्त्र सरकारी रेलवे पुलिस गाड़ों की व्यवस्था की गयी है। अराधियों पर निगाह रखने और आसूचना इकट्ठी करने के लिए सादे कपड़ों में सरकारी रेलवे पुलिस के सी० आई० ए० कर्मचारियों को भी तैनात किया जाता है।

मंगलौर केमिकल्स फर्टिलाइजर्स लिमिटेड

1573. श्री के० लक्ष्मण : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मंगलौर केमिकल एण्ड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड में उत्पादन आरम्भ हो गया है; और

(ख) यदि हां, तो अरब सागर का दूषण से बचाने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) जी हां। कम्पनी ने 20-3-76 से यूरिया का उत्पादन आरम्भ किया है।

(ख) निस्सारी के उपचार तथा निपटान के लिए करनाटक राज्य बोर्ड द्वारा अनुमोदित एक परियोजना को कम्पनी ने पूरा किया है।

मुजफ्फरपुर-बाराबंकी ब्राडगेज लाइन का पूरा होना

1574. श्री हरि किशोर सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मुजफ्फरपुर-बाराबंकी की ब्राडगेज लाइन के निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार पूरा होने की संभावना है;

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

(ग) स्थिति में सुधार करने के लिए क्या कार्यवाही किये जाने का विचार है?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) मुजफ्फरपुर से सोनपुर तक का खंड लगभग पूरा हो चुका है और यातायात के लिए इसके शीघ्र ही खोले जाने की आशा है। सोनपुर और बाराबंकी के बीच लाइन के शेष भाग का कार्य साधनों की सीमित उपलब्धता के अनुसार निरन्तर प्रगति कर रहा है।

ठेका श्रम (विनियमन और उत्पादन) अधिनियम 1970 की क्रियान्विति

1575. श्री बीरेन दत्त : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे में ठेका श्रम (विनियमन और उत्पादन) अधिनियम, 1970 की क्रियान्विति सम्बन्धी स्थिति क्या है ;

(ख) क्या इस अधिनियम के अन्तर्गत रेलवे के लिए कोई बोर्ड गठित किया गया है ;

(ग) इस अधिनियम के बाद से कितने श्रमिकों को विभागीय श्रमिक किया गया है ;

(घ) क्या विभागीय श्रम द्वारा किया जा रहा कोई काम वर्ष 1975 में ठेकेदारों को सौंपा जा चुका है ; और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ; और

(ङ) क्या इस सम्बन्ध में सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ; और यदि हां, तो इस पर क्या कार्यवाही की गई ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) ठेके पर श्रमिक नियुक्त करने वाली रेल स्थापनाओं ने संविदा श्रम (नियमन एवं उत्पादन) अधिनियम, 1970 के अधीन पंजीकरण करा लिया है और रेलों पर संविदा श्रमिकों की नियुक्ति इस अधिनियम की व्यवस्थाओं द्वारा नियमित होती है।

(ख) संविदा श्रम (नियमन एवं उत्पादन) अधिनियम, 1970 के अधीन स्थापित संविदा श्रम केन्द्रीय सलाहकार बोर्ड द्वारा नियुक्त समिति इस समय रेलवे के लोको शेडों में कोयले की सफाई और राख के गड्ढों की सफाई का काम करने के लिए संविदा श्रम के उत्पादन से सम्बन्धित प्रश्न के विभिन्न पहलुओं का अध्ययन कर रही है।

(ग) इस समय रेलों पर जो काम संविदा श्रमिकों द्वारा किया जा रहा है, सरकार ने उस काम को विभागों से कराने का निर्णय नहीं किया है।

(घ) चूंकि बिल्कुल आवधिक किस्म के कुछ कामों पर लगे हुए नेमित्तिक श्रमिकों की छटनी कर दिये जाने पर आंदोलन हुए थे इसलिए ऐसे काम ठेकेदारों को सौंप दिये गये थे।

(ङ) प्राप्त अभ्यावेदन पर उचित विचार किया गया था।

जून 1975 के बाद रेल कर्मचारियों पर किए गए जुर्मानों के विरुद्ध अपीलें

1576. श्री सरदीश राय : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने ऐसे मामले हैं जिनमें रेल कर्मचारियों पर जून, 1975 के बाद, 100 रुपए अथवा उससे अधिक के जुर्माने किये गये हैं और उसके कारण क्या हैं ;

(ख) क्या उक्त जुर्माने करने से पूर्व कर्मचारियों की सुनवाई की गई थी ; और

(ग) क्या इन जुर्मानों के विरुद्ध अपीलों की गई हैं तथा उनके क्या परिणाम निकले ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

हावड़ा-आमता-शेखला लाइट रेलवे के कर्मचारियों को खपाया जाना

1577. श्री श्याम प्रसन्न भट्टाचार्य : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हावड़ा-आमता-शेखला लाइट रेलवे के रेल कर्मचारियों को पूर्व/दक्षिण पूर्व रेलवे में खपाये जाने का कोई आश्वासन दिया गया था ; और

(ख) इन दो रेलवे में उनमें से कितने कर्मचारियों को खपाया गया है तथा कितने कर्मचारियों को अन्य रेलवे में खपाया गया है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) शुरू में यह तय किया गया था कि हावड़ा-आमता और हावड़ा-शियाखला लाइट रेलों के कर्मचारियों को पूर्व और दक्षिण पूर्व रेलों पर समाहित किया जाये। लेकिन, नियमित पदों पर नियुक्ति की प्रतीक्षा कर रहे नैमित्तिक मजदूरों की ओर से और मान्यताप्राप्त यूनियनों की ओर से विरोध किये जाने के कारण भूतपूर्व मार्टिन लाइट रेलवे के कर्मचारियों को समाहित किये जाने के बारे में इन दो रेलों पर कुछ दिक्कतें थीं। इसलिए इस मामले पर पुनर्विचार किया गया और यह विनिश्चय किया गया कि पूर्व रेलवे द्वारा इन कर्मचारियों की छान-बीन की जाये और जिन्हें ठीक पाया जाए, उन्हें, पूर्व, दक्षिण-पूर्व और पूर्वोत्तर सीमा रेलों के अलावा अन्य रेलों को भेजा जाये। तदनुसार, इस विषय में आगे कार्रवाई की गयी।

(ख) केवल एक एल एम एफ डाक्टर नियुक्ति के लिए पूर्व रेलवे को आवंटित किया गया और 1445 कर्मचारी नियुक्ति के लिए दूसरी रेलों को आवंटित किये गये।

गुंटाकाट-सिकन्दराबाद मीटरगेज लाईन को बड़ी लाईन में बदलना

1578. श्री दाई० ईश्वर रेड्डी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार गुंटाकाट-सिकन्दराबाद मीटरगेज लाईन को बड़ी लाईन में बदलने के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस कार्य को चालू वित्त वर्ष के दौरान आरम्भ किया जायेगा?

(क) रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

पेट्रोलियम निर्यातकर्ता देशों के संगठन द्वारा मूल्य विभेदीकरण में एकरूपता लाना

1579. श्री राजदेव सिंह : क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पेट्रोलियम निर्यातकर्ता देशों का संगठन अपने 13-सदस्य देशों के लिए मूल्य विभेदीकरण स्थापित करने की एक जैसी पद्धति निकालने का प्रयास कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या नई पद्धति अथवा मूल्य प्रणाली से अशोधित तेल के खरीदार कुछ देशों से सस्ती दर पर तेल प्राप्त करने से वंचित हो जायेंगे ;

(ग) क्या विभिन्न निर्यातकर्ता देशों द्वारा अपनाई जाने वाली विभिन्न नीतियों मूल्य नीति की एक दर प्रणाली बनाने के मार्ग में बाधक है; और

(घ) क्या हम अलग-अलग देशों से अलग-अलग मूल्य पर अशोधित तेल खरीद रहे हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जि. थारुंरुमान अंसारी) : (क) और (ख) प्रेस रिपोर्टों से ऐसा प्रतीत होता है कि अशोधित तेल के विभिन्न प्रकार के मूल्यों में मूल्य विभिन्नताओं की स्थापना में एक रूप पद्धति को तैयार करने के बारे में अब तक कोई

अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया है। कुछ समय पहले तेल मूल्य में विभिन्नताओं पर चर्चा करने के लिए विएना में ओपीईसी तेल मंत्रियों की एक बैठक 20 दिसम्बर, 1975 को हुई थी जिसमें कोई निर्णय नहीं लिया गया था।

(ग) सरकार के पास कोई सूचना नहीं है।

(घ) भारत द्वारा आयात फिर जाने वाले विभिन्न प्रकारों के अशोधित तेल का क्रय मूल्य अशोधित तेल प्राप्त होने वाले स्थान तथा उसके गुणों पर निर्भर है।

वर्ष 1973 के बाद लिपिक कर्मचारियों की भर्ती

1580. श्री नाथू राम अहिरवार : क्या रेलमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे ने वर्ष 1973 के बाद कितने लिपिक कर्मचारी भर्ती किये;

(ख) उन में से अनुसूचित जनजातियों के कितने उम्मीदवार भर्ती किये गये; और

(ग) अनुसूचित जनजातियों की तालिका के अनुसार आज तक कितने पद आगे भर्ती के लिये रिक्त रखे गये ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

Charging of Excess Fare from passengers

1581. Shri Shankar Dayal Singh : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether Government have received complaints about charging excess fare from passengers or issuing wrong tickets to them by booking clerks at railway stations in various big cities; and

(b) if so, the steps taken by Government to put an end to this practice and the results thereof ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : (a) Yes.

(b) The various steps taken by the Railway Administrations to put an end to this practice are indicated below :—

- (i) At every station fare list showing the correct fares for important stations is exhibited at a conspicuous place near the booking counter.
- (ii) Passengers are warned through Notice displayed on the Notice Board to verify the correctness of the ticket and change before leaving the counter as it would be difficult to rectify the mistakes afterwards.
- (iii) Booking clerks have instructions to declare their private cash in a register when they come on duty and this is frequently checked by officers and supervisory staff during inspection.
- (iv) Surprise checks are conducted frequently at Booking Counters to prevent such irregularities.
- (v) Disciplinary action is taken against the defaulting staff.

पेट्रोल और कुकिंग गैस के मूल्यों में वृद्धि

1582. श्री प्रसन्नभाई मेहता : क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत दो वर्षों में पेट्रोल और कुकिंग गैस के मूल्यों में कितनी बार वृद्धि की गई है और प्रत्येक बार कितने प्रतिशत वृद्धि की गई है; और

(ख) क्या सरकार का विचार कुकिंग गैस के मूल्य में कमी करने का है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) एक विवरण पत्र सभा पटल पर प्रस्तुत है ।

(ख). इस समय मूल्यों में कमी करने का प्रस्ताव नहीं है ।

विवरण

30 मार्च, 1976 को लोक सभा में पूछे जाने वाला आतारांकित प्रश्न संख्या 1582 के भाग (क) के उत्तर में 2-3-1974 से पेट्रोल (एम एस 83 ओ एन) तथा घरेलू गैस (तरल पेट्रोलियम गैस) में प्रति शत वृद्धि दर्शाने वाला विवरण पत्र ।

जब से लागू	पेट्रोल (मोटर स्प्रीट 83 ओएन)	घरेलू गैस
	मूल अधिकतम बिक्री प्रतिशत वृद्धि मूल्य (बाम्बे से) (रु०/किलो लिटर)	**फुटकर बिक्री मूल्य वृद्धि प्रतिशत (रु०/मीटरीटन)
2-3-1974	2796.58	—
18-9-74	2846.58	1.79
1-3-1975	2944.88	3.45*
14-7-1975	—	—
1-12-1975	—	—

*यह वृद्धि उत्पादन शुल्क में वृद्धि के कारण की गई थी ।

**खाना पकाने वाली गैस के लिये फुटकर बिक्री मूल्य स्थानीय करों के सहित है । सरकार द्वारा मूल मूल्यों में स्वीकृत वृद्धि तथा उत्पादन शुल्क के कारण फुटकर मूल्यों में कई बार वृद्धि हुई है ।

Expenditure involved in operation of Steam, Diesel and Electric Engines.

1583. **Shri Shiv Kumar Shastri** : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the comparative statement of the expenditure involved in the operation of steam, diesel and electric engines between Delhi and Howrah ; and

(b) whether from airpollution point of view steam engine or the electric engine cause greater airpollution?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh): (a). Based on the overall booked expenditure over the BG system on Indian Railways for 1974-75, the direct operating expenses for haulage of 1000 Gross Tonnes for the distance between Delhi and Howrah work out as under :—

(Rupees in thousands)	
Steam	12.9
Diesel	6.4
Electric	5.1

(b) Steam engines cause greater airpollution than electric locos.

Metre Gauge Locomotives

1584. Shri Chandrika Prasad : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether the manufacture of metre gauge locomotives has been stopped in the Diesel Locomotive Works ; and

(b) if so, the reasons therefor ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) :

(a) No.

(b) Does not arise.

**'स्टीम कोल बाक्स रेक' खाली करके उलटने के लिए दिये गये निःशुल्क
(फ्री) समय का पुनरीक्षण**

1585. श्री एम० सुदर्शनम : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में 'स्टीम कोल बाक्स रेक' खाली करने/उलटने के लिये दिये गये निःशुल्क (फ्री) समय को घटा दिया गया है/पुनरीक्षण किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो क्या निःशुल्क (फ्री) समय घटाये जाने के विरुद्ध कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं और समय घटाने पर आपत्ति किन आधारों पर की गई है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क). जी हां, 11-19 बी ओ एक्स मालडिब्बों और 20 बी ओ जी एक्स तथा उससे अधिक मालडिब्बों के समूहों के बारे में 1-5-75 से माल उतारने के लिए अनुमत निःशुल्क समय तक कर दिया गया है ।

(ख). निःशुल्क समय में इस घटोत्तरी के विरुद्ध अभ्यावेदन मुख्यतः इस आधार पर मिले हैं कि यदि मालडिब्बों को समय से खाली नहीं किया जाता है तो निःशुल्क समय में घटोत्तरी के फलस्वरूप व्यापारियों को और अधिक विलम्ब-शुल्क देना पड़ सकता है ।

अबू ढावी में उर्वरक संयंत्र स्थापित करना

1586. श्री एन० आर० वेकारिया :

श्री अरविन्द एम० पटेल :

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

(क) क्या अबू ढावी में संयुक्त उपक्रम के रूप में एक उर्वरक संयंत्र स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस सम्बन्ध में कोई प्रगति हुई है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख). जी हां । प्रस्ताव विचाराधीन है ।

जखपुरा-बांसपाणी रेलवे लाइन का दायत्री के साथ जोड़ा जाना

1587. श्री देवेन्द्र सत्पथी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1976-77 के रेल बजट में 100 लाख रुपये से जखपुरा बांसपाणी रेलवे लाइन के कौन से भाग का काम आरम्भ करने की व्यवस्था है ;

(ख) उस भाग को पूरा करने के लिये बाद के वर्षों में कितनी धनराशि की और व्यवस्था करनी पड़ेगी; और

(ग) दायत्री को जखपुरा स्टेशन के साथ किस वर्ष तक जोड़ा जायेगा ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क). पहले चरण में इस लाइन के जोखापुरा-दैतारी भाग के निर्माण का काम शुरू करने का विचार है और 1976-77 के बजट में इस लाइन के लिए जो एक करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी है, वह सारी की सारी इस चरण के लिए निर्धारित कर दी गयी है ।

(ख) इस निर्माण-कार्य (जाखापुरा से दैतारी) का जो विस्तृत अनुमान रेलवे से प्राप्त हुआ है, उसकी जांच पड़ताल की जा रही है । जाखापुरा दैतारी लाइन की यातायात के लिए खोलने के लिए आगामी वर्षों के दौरान लगभग 5 करोड़ रुपये की और अधिक रकम की जरूरत पड़ेगी ।

(ग) जाखापुरा से दैतारी तक रेलवे लाइन के निर्माण का काम पूरा होने में लगभग चार वर्ष का समय लगेगा, बशर्ते कि इसके लिए पर्याप्त धन उपलब्ध होता रहा ।

जखपुरा-बांसपाणी रेलवे लाइन

1588. श्री अनादि चरण दास : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) जखपुरा बांसपाणी रेलवे लाइन के निर्माण की वर्तमान स्थिति क्या है; और
(ख) इस रेलवे लाइन का निर्माण कार्य कब तक पूरा हो जाएगा ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख), बांसपाणी जखपुरा रेलवे लाइन के निर्माण के लिए अंतिम मार्ग निर्धारण सर्वेक्षण हाल ही में पूरा किया गया है। इस परियोजना के लिए 1976-77 में एक करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है और निर्माण-कार्य अगले वित्त वर्ष में शुरू करने का प्रस्ताव है। परियोजना को पूरा करने की तारीख आगामी वर्षों में इस परियोजना के लिए धन की उपलब्धता पर निर्भर करेगी।

Improvement in Production of Burmah shell after take-over

1589. Shri Bhagirath Bhanwar : Will the Minister of Petroleum be pleased to state :

(a) whether there has been an improvement in the level of production of petrol, kerosene, diesel and other products after taking over Burmah Shell Company and if so, the percentage thereof ; and

(b) whether the Refineries functioning in the country at present would continue to get crude oil in adequate quantity after taking-over Burmah Shell Refineries ?

The Deputy Minister in the Ministry of Petroleum (Shri Z. R. Ansari) : (a). Take-over of Burmah Shell Refineries came into effect from 24-1-76. Crude allocation to the Bharat Refinery during the months of February and March was about 15% higher than the average allocation in the earlier period and correspondingly the production of petroleum products was higher.

(b) The level of crude intake and the pattern of production at the each Refinery are determined with the objective of meeting fully the country's overall demand and the regional requirements with minimum outgo of foreign exchange. This principle continues to be followed even after the take over of Burmah Shell Refineries.

उखाड़ी गई लाइनों को फिर से बिछाना

1590. श्री नारायण चन्द पाराशर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उखाड़ी गई लाइनों को फिर से बिछाने की कितनी परियोजनाओं का कार्य गत तीन वर्षों में प्रारम्भ किया गया, इन परियोजनाओं की अनुमानित लागत क्या है और ये परियोजनाएं किन राज्यों में स्थित हैं ; और

(ख) इन कार्यों पर आज तक क्या प्रगति हुई है और इनके कब तक पूरा होने की संभावना है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) (क) और (ख). एक विवरण संलग्न है।

विवरण

गत तीन वर्षों के दौरान (अर्थात् 1973-74 से) निम्नलिखित उखाड़ी गयी रेलवे लाइनों को फिर से बिछाने का कार्य शुरू किया गया है। प्रत्येक लाइन की लम्बाई, लागत, प्रगति और पूरा होने की निर्धारित तारीख प्रत्येक के सामने दी गयी है :—

क्रम सं०	परियोजना का नाम	राज्य जिसमें पड़ती है	आमान/लम्बाई (कि०मी०)	प्रनुमानित लागत (करोड़ रुपयों में)	मंजूर होने की तारीख	जनवरी, 1976 तक हुई प्रगति का प्रतिशत	पूरा होने की निर्धारित तारीख
1	गोहाना-पानीपत	हरियाणा	बड़ी लाइन 43.27	2.28	29-5-73	43 प्रतिशत	1-4-78
2	डलमऊ-दरियापुर	उ०प्र०	बड़ी लाइन 26.00	1.48	29-5-73	97 प्रतिशत	खोले जाने के लिए तैयार है
3	सरायगढ़-राधोपुर-प्रतापगंज	बिहार	मीटर लाइन 23.00	1.61	28-5-73	16-6-74	को खोल दी गयी है।
4	प्रतापगंज-फारबिसगंज	बिहार	मीटर लाइन 41.00	3.86	23-10-73	25-8-75	को खोल दी गयी है।
5	छितौनी-बगहा	उ०प्र० बिहार	मीटर लाइन 28.41	6.72	9-11-73	6.5 प्रतिशत	1-4-80
6	जलपाईगुड़ी-हल्दीबाड़ी	पश्चिम बंगाल	बड़ी लाइन 21.50 मीटर लाइन 14.10	0.44	2-11-73	1-12-1974	को खोल दी गयी है।
7	लतागुड़ी-दोमोहानी						

रेलवे फाटक

1591. श्री नारायण चंद पराशर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे फाटक स्थापित करने सम्बन्धी शर्तें क्या हैं और साथ ही उन राज्य सरकारों की तत्सम्बन्धी शर्तें क्या हैं जहां ऐसे फाटक स्थित हैं ;

(ख) जोन-वार ऐसे कितने फाटक हैं जहां पर चौकीदार नियुक्त हैं और ऐसे कितने हैं जो बिना चौकीदारों के हैं ; और

(ग) क्या चौकीदारों वाले नए फाटक स्थापित करने का प्रस्ताव है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) रेलवे लाइन बिछाते समय और लाइन को खोलने के समय से दस वर्ष के भीतर समपारों की व्यवस्था रेलवे के खर्च पर की जाती है। यदि लाइन को खोल देने के समय से दस वर्ष के बाद नये समपार की जरूरत पड़ती है, तो उस पर होने वाला खर्च (प्रारम्भिक तथा वार्षिक आवर्ती अनुरक्षण, दोनों प्रकार का खर्च) सम्बन्धित राज्य सरकार सड़क प्राधिकरण को वहन करना होता है। उन्हें निम्नलिखित काम भी करना होगा :—

- (1) निर्माण कार्य का कच्चा खाका तथा उससे सम्बन्धित अन्य विवरण प्रस्तुत करना ;
- (2) निर्माण कार्य के नक्शों और प्राक्कलनों के खर्च को पूरा करने के लिए अपेक्षित रकम जमा कराना ;
- (3) रेलवे द्वारा यथा-निमित्त विस्तृत नक्शों और प्राक्कलनों का अनुमोदन करना ;
- (4) रेलवे के साथ एक औपचारिक करार करना ; और
- (5) निर्माण-कार्य पर खर्च करने के लिए रेलवे को धन उपलब्ध कराना।

(ख) 31-3-1975 को भारतीय रेलों पर चौकीदार वाले और चौकीदार रहित समपारों की संख्या नीचे दी गयी है :—

रेलवे	चौकीदार वाले समपारों की संख्या	चौकीदार-रहित समपारों की संख्या (मवेशी-पार को छोड़कर)
केन्द्रीय	1572	1073
पूर्व	1328	801
उत्तर	2765	3095
पूर्वोत्तर	1442	2407
पूर्वोत्तर सीमा	800	1370
दक्षिण	1998	3133
दक्षिण मध्य	1046	2066
दक्षिण पूर्व	1078	3332
पश्चिम	2717	4967
जोड़	14746	22,249

(ग) जहां अत्यावश्यक समझा जाये वहां रेलें चौकीदार वाले/चौकीदार रहित नये समपारों की व्यवस्था करने के लिये तैयार हैं बशर्त कि जहां पर वे बनाये जाने हों उस स्थल पर स्थिति अनुकूल हो और राज्य सरकार/सम्बन्धित सड़क प्राधिकरण इस आश्वासन के साथ अपने विशिष्ट प्रस्ताव प्रायोजित करें कि वे उन पर होने वाले प्रारम्भिक एवं वार्षिक आवर्ती प्रभार वहन करने के लिए तैयार हैं।

वैगन क्षमता का उपयोग

1592. श्री शशि भूषण : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) भारतीय रेलवे की इस समय वैगन क्षमता क्या है ;
 (ख) क्या गत वर्ष के दौरान वैगन क्षमता का पूर्ण उपयोग हो रहा है ; और
 (ग) यदि नहीं, तो उपयोग की प्रतिशतता क्या है और इस क्षमता के पूर्ण उपयोग के लिये क्या उपाय किये गये हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) यह मानकर कि माननीय सदस्य रेलों पर माल-डिब्बों की कुल संख्या जानना चाहते हैं, सम्बन्धित सूचना 31-3-1975 की स्थिति नीचे दी गयी है :

आमान	माल-डिब्बों की संख्या
बड़ी लाइन	294,641
मीटर लाइन	90,952
छोटी लाइन	5,378

	390,971

(ख) यातायात को सभी मांगों की अद्यतन आधार पर पूरा करने के लिए, क्षमता का पूरा-पूरा उपयोग किया गया है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

मध्य रेलवे में हानि में कमी

1593. श्री वसन्त साठे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या छुटपुट चोरियों एवं रेल वैगनों की सील तोड़ने की घटनाओं के परिणामस्वरूप गत आठ मास में मध्य रेलवे में हानि की मात्रा में भी काफी कमी हुई है ;
 (ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं ; और
 (ग) इस कारण होने वाली हानि को रोकने के लिये आगे और क्या कदम उठाने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) उठाईगीरी और मालडिब्बा तोड़ने के निम्नलिखित तुलनात्मक आंकड़ों से पिछले आठ महीनों में मध्य रेलवे की हानि में कमी दिखलायी पड़ती है :—

अवधि	दर्ज किये गये मामलों की सं०	चोरी गयी सम्पत्ति का मूल्य रु०	बरामद की हुई सम्पत्ति का मूल्य रु०	भुगतान किये गये क्षतिपूर्ति के दावे रु०
1-7-74 से				
28-2-75 .	241	2,92,734	76,257	81,86,137
1-7-75				
29-2-76	153	1,48,496	41,062	65,26,607

(ग) इस रेलवे पर इस प्रकार की वारदातों की रोक-थाम के लिए निम्नलिखित निवारात्मक उपाय किये गये हैं :—

- (1) माल डिब्बों और सामान यानों में सुरक्षा-उपायों, जैसे ई० पी० तालाबन्दी, पैडलाक लगाना, रिब्ट लगाना, बोल्ट लगाना, आदि के इस्तेमाल को कड़ाई से लागू किया जा रहा है ।
- (2) सभी भेद्य यादों और बदनाम क्षेत्रों में जहां अपराध होने की संभावना है, चौकियां बिठायी जा रही हैं ।
- (3) चोरी को सम्पत्ति के जाने माने प्राप्तकर्ताओं और आदी मुजरिमों को आन्तरिक सुरक्षा अधिनियम के अन्तर्गत हिरासत में रखने के बारे में करीवाई की गयी है ।
- (4) भेद्य खंडों पर अधिकतर मालगाड़ियों के साथ रेलवे सुरक्षा दल के अनुरक्षी दल चलते हैं ।
- (5) गेटों से गुजरने वाले माल और पार्सलों पर कड़ी नजर रखी जा रही है ।
- (6) भेद्य यादों में गश्त लगाने के लिए रे० सु० दल का कुत्ता दस्ता लगाया गया है ।

Basis of Contract for Conversion of Railway lines into broad Gauge

1594. **Shri Janeshwar Misra** : Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) the progress made in regard to the conversion of metre gauge lines into broad gauge lines in the North Eastern Railway ;
- (b) whether the old railway contractors delayed this work deliberately ; and
- (c) the basis on which the contract for the conversion of railway lines was given ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : (a) Following projects for conversion from M. G. to B. G. are in progress/approved to be taken by N.E. Railway.

(i) Work is in progress for the conversion to broad gauge of Barabanki-Samastipur line. The section from Samastipur to Muzaffarpur has been converted already and opened for traffic. The section from Muzaffarpur to Sonepur is expected to be opened to traffic in April, 1976. Overall physical progress achieved in the project is 40%.

(ii) Conversion of Samastipur-Darbhanga line from M. G. to B. G. is an approved work. A Final Location Survey for preparing a revised project estimate is in progress.

(b) No.

(c) Contracts on the above noted gauge conversion (work in progress) were awarded on the basis of open tenders.

Setting up of New Chemical Industry in Madhya Pradesh

1595. Shri G. C. Dixit : Will the **Minister of Chemicals and Fertilizers** be pleased to state the number of new chemical industries proposed to be set up in Madhya Pradesh during the current plan period ?

The Minister of Chemicals and Fertilizers (Shri P. C. Sethi) : The information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

Overbridges in Madhya Pradesh

1596. Shri G. C. Dixit : Will the **Minister of Railways** be pleased to state :

(a) the number of bridges constructed over railway lines in Madhya Pradesh in 1973-74., 1974-75 and 1975-76 (upto December, 1975) ;

(b) the particulars of the overbridges under construction at present ;

(c) the expenditure likely to be incurred thereon ; and

(d) the time by which these are likely to be completed ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : (a) Following road overbridges have been constructed in lieu of existing level crossings on cost sharing basis in Madhya Pradesh in 1973-74, 1974-75 and 1975-76 (upto December, 1975) :—

Year	
1973-74 one
1974-75 Nil
1975-76 One

(b) Nil.

(c) & (d) Does not arise in view of answer to part (b) above.

Supply of Petroleum Products to Madhya Pradesh

1597. Shri G. C. Dixit : Will the **Minister of Petroleum** be pleased to state :

(a) the total quantity of furnace oil, diesel and kerosene supplied by the Indian Oil Corporation to Madhya Pradesh during the last one year ; and

(b) whether there was any increase in the quantity of products supplied during the last six months over that supplied during the first six months of 1975 ?

The Deputy Minister in the Ministry of Petroleum (Shri Z. R. Ansari) : (a) and (b) Sales made by Indian Oil Corporation in Madhya Pradesh during 1975 are given below :

Products	Sales during 1975 (In thousand metric tonnes)
Kerosene	99.9
High Speed Diesel	259.2
Light Diesel	4.3
Furnance Oil	62.9

The break-up of sales during January—June, 1975 and July—December, 1975 of the above products in Madhya Pradesh is given below :—

(In thousand metric tonnes)				
Period	Kersoene	HSD	LDO	FO
Jan—June, 1975	51.6	134.8	2.0	27.5
July—Dec. 1975	48.3	124.4	2.3	35.4
TOTAL	99.9	259.2	4.3	62.9

There has been a drop in the sales during the second half of the year over the first half in respect of kerosene and High Speed Diesel and increase in respect of Light Diesel and Furnace Oils.

Gas Agents in Madhya Pradesh

1598. **Shri G. C. Dixit :** Will the **Minister of Petroleum** be pleased to state :

(a) the number of cooking gas agents working in Madhya Pradesh in 1974-75 and the number of new agents appointed in 1975-76 ; and

(b) the number of agencies allotted to unemployed engineers, persons belonging to Scheduled Caste and Scheduled Tribe and ex-servicemen in Madhya Pradesh during this period. ?

The Deputy Minister of the Ministry of Petroleum (Shri Z. R. Ansari) :

(a) and (b) The number of cooking gas agents working in Madhya Pradesh in 1974-75 was as below :—

IOC	. . .	16	
Caltex	. . .	2	(including one concessionaire)
HPC	. . .	14	(including sub agents)
Bharat Refineries		4	(including one sub agent)

As a matter of policy, only IOC has been allotting its agencies to various categories under the 'Social Objectives' Scheme. During 1975-76 IOC issued five appointment letters for Indane gas distributorships in Madhya Pradesh out of which three were given under the Defence Scheme, and one under the scheme for awarding dealerships to Scheduled Castes/Scheduled Tribes. The scheme of IOC for awarding agencies to unemployed graduates/engineers has been held in abeyance since December, 1971.

No new agencies were allotted by the Oil Companies in Madhya Pradesh during 1975-76.

कन्नानूर और त्रिवेन्द्रम के बीच स्टेशनों की हालत सुधारने के बारे में सुझाव

1599. **श्री वयालर रवि :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कन्नानूर और त्रिवेन्द्रम के बीच अनेक स्टेशन बहुत पुराने हैं और वहां उचित सुविधाओं की व्यवस्था नहीं है ; और

(ख) यदि हां, तो उक्त स्टेशनों की हालत सुधारने के लिये दिये गये सुझावों की मुख्य बातें क्या हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) इस खण्ड पर स्टेशनों के ढांचे में समय-समय पर यथावश्यक परिवर्तन/नवीकरण किया गया है और वे अच्छी हालत में हैं तथा उनका अनुरक्षण समुचित ढंग से किया जा रहा है। इन स्टेशनों पर सभी बुनियादी सुविधाओं की व्यवस्था की गयी है और रेल उपयोगकर्ता सुविधा समिति परामर्श से यात्रियों की सुविधा के लिए एक निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार यथावश्यक अतिरिक्त सुविधाओं की भी व्यवस्था की जा रही है।

कन्नानूर और त्रिवेन्द्रम के बीच 97 स्टेशन हैं। इनमें से 47 स्टेशनों पर आवश्यकतानुसार, सुविधाओं में वृद्धि सम्बन्धी विभिन्न कार्य, जैसे प्रतीक्षा शेडों, प्लेटफार्मों, शौचालयों, लष्कार-गृहों, नालियों, बिजली, जनता को सूचित करने की प्रणाली पहुंच मार्गों एवं परिचालन क्षेत्र में सुधार

तथा प्लेटफार्मों को ऊंचा करना/बढ़ाना/चौड़ा करना/ऊपर फ़र्श बिछाने, जलशीतक और ऊपरी पदल पुलों की व्यवस्था करने सम्बन्धी काम प्रगति/कार्यक्रम के विभिन्न चरणों में हैं और इन पर लगभग 47.75 लाख रुपये लागत आयेगी।

इनमें से 13 स्टेशनों पर, दोहरी लाइन बिछाने/आमान परिवर्तन की विभिन्न योजनाओं के भाग के रूप में इन सुविधाओं की व्यवस्था करने के साथ-साथ तीन स्टेशनों पर नये माल-गोदामों और चार स्टेशनों पर नयी इमारतों की व्यवस्था की जा रही है।

इसके अलावा 27 अन्य स्टेशनों पर, दोहरी लाइन बिछाने/आमान परिवर्तन की विभिन्न योजनाओं के अन्तर्गत इसी प्रकार की सुविधाओं की व्यवस्था की जा रही है या उनका कार्यक्रम बनाया जा रहा है। इनमें तीन स्टेशनों पर नये माल गोदामों और चार स्टेशनों पर नयी इमारतों की व्यवस्था करने का काम शामिल है।

नेशनल बोटानिकल गार्डन लखनऊ द्वारा खाने वाली गर्भनिरोधक औषधि के लिए जड़ी-बूटी का विकास

1600. श्री त्रिदिब चौधरी : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 22 फ़रवरी, 1976 को 'समाचार' द्वारा प्रकाशित इस समाचार की ओर दिलाया गया है कि नेशनल बोटानिकल गार्डन लखनऊ ने 'डायोस्क्यूरा फ्लोरीवुंडा' नामक जड़ी, जो खाने वाली गर्भ निरोधक औषधियों के सक्रिय तत्व, 'डायोस्जेनिन' का स्रोत है के 'एलाइट-क्लोन्स' का बड़े पैमाने पर उत्पादन करने की पूरी जानकारी विकसित कर ली है ; और

(ख) क्या सरकार ने अपने विशेषज्ञों, के माध्यम से उक्त नये तकनीक का वाणिज्यिक स्तर पर इस्तेमाल करने की संभावनाओं का पता लगाया है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) जी हाँ।

(ख) राष्ट्रीय बनस्पति उद्यान ने टिशू और आर्गन कल्चर द्वारा डायोस्जेनिन के वाणिज्यिक स्रोतों में से एक 'डायोस्क्रोइया फ्लोरिण्डा' का व्यापक प्रचार करने की प्रणाली का विकास किया है और इस प्रणाली के औद्योगिक अन्वेषण की बहुत सम्भावना है। इस प्रणाली के प्रयोग के तरीके और एजेंसी सक्रिय रूप में सरकार के विचाराधीन है।

मछलियों के लिए प्रशीतित रेल डिब्बे

1601. श्री पी० रंगानाथ शिनाथ : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मछलियों को लाने-लेजाने के लिये प्रशीतित रेल डिब्बों की वर्तमान संख्या कितनी है तथा वे किन-किन मार्गों पर चल रहे हैं ; और

(ख) मछलियों को लाने-लेजाने के लिये प्रशीतित रेल डिब्बों की सुविधाएं बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्रि (श्री बूटा सिंह) : (क) मछली ढोने के लिए बड़ी लाइन पर सात प्रशीतित डिब्बे और एक इन्सुलेटिड डिब्बा है तथा मीटर लाइन पर चार प्रशीतित डिब्बे

हैं। बड़ी लाइन के डिब्बे पलासा-हावड़ा खण्ड पर लछली ढोने के लिए दक्षिण पूर्व रेलवे को अलाट किये गये हैं। मोटर लाइन के चार डिब्बों में से, दो दक्षिण रेलवे को और दो पश्चिम रेलवे को अलाट किये गये हैं।

(ख) इस समय छः अतिरिक्त प्रशीतित डिब्बे निर्माणाधीन हैं। वर्तमान डिब्बों के उपयोग में सुधार करने के लिए कार्यवाही की जा रही है।

सीधी रेलगाड़ियों पर भोजन यानों का समाप्त किया जाना

1602. श्रीमती रोजा विद्याधर देशपांडे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका मंत्रालय सीधी रेलगाड़ियों पर भोजन यानों को समाप्त करने के प्रश्न पर विचार कर रहा है और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं; और

(ख) विभिन्न स्टेशनों पर यात्रियों को भोजन देने के लिए ठेके दिये जाने की क्या प्रक्रिया अपनाई गई है और रेलवे में सप्लाई किए गए भोजन की किस्म की जांच करने के लिए क्या तरीका अपनाया गया है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी नहीं।

(ख) रेलवे स्टेशनों पर खान-पान/बेडिंग के ठेके विज्ञापनों द्वारा आवेदन-पत्र मंगा कर दिये जाते हैं। इस प्रकार जो आवेदनपत्र प्राप्त होते हैं उनकी जांच एक छान-बीन समिति द्वारा की जाती है जो अनुभव, वित्तीय, स्थिति आदि को ध्यान में रखते हुए किसी उपयुक्त उम्मीदवार को ठेका देने की सिफारिश करती है।

परोसे जाने वाले भोजन का स्तर अच्छा हो, यह सुनिश्चित करने लिए पदाधिकारियों द्वारा यदा-कदा निरीक्षण किये जाते हैं।

दिल्ली में कुकिंग गैस के एजेंट

1603. श्री बीरेन्द्र सिंह राव : क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय तेल निगम और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कम्पनी द्वारा दिल्ली/नई दिल्ली में नियुक्त कुकिंग गैस एजेंटों के नाम और पते क्या हैं; और

(ख) प्रत्येक एजेंसी द्वारा कितने उभोक्ताओं की सेवा की जा रही है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) और (ख) सूचना संलग्न विवरण पत्र में दी गई है। (ग्रंथालय में रखा गया। बेलिये संख्या एल० टी० 10574/76)

कार्लशेरी नाटोमास कम्पनियों के अमरीकी सार्थ समूह द्वारा बंगाल बेसिन में
तेल की खोज

1605. श्री मौलाना इसहाक सम्भली :

श्री चिन्तामणि पाणीग्रही :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या बंगाल तटदूर बेसिन में छिद्रण कार्य द्वारा रहे कार्लशेरी आटोमास कम्पनियों के अमरीकी सार्थ समूह ने वहां तेल का पता लगाया है; और

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उप मंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) :- (क) और (ख). 6000 फुट की गहराई पर थोड़े जल मिश्रित तेल के संकेत के अतिरिक्त बंगाल उड़ीसा अपतटीय खाड़ी में अब तक कोई तेल नहीं मिला है। समूह का नाम कार्लशेरी वरंग इण्डिया समूह है जिसके चालक नाटोमास कम्पनी है।

जून, 1975 के बाद कर्मचारियों के भविष्य निधि से 10,000 रुपये की
वसूली

1606. श्री सरोज मुखर्जी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) जून, 1975 के बाद कितने मामलों में रेलवे कर्मचारियों के भविष्य निधि से 10,000 और इससे अधिक रुपये की वसूली की गई और प्रत्येक मामले में इसके पृथक पृथक कारण क्या हैं ;

(ख) क्या इस वसूली से पूर्व कर्मचारियों की कोई बात सुनी गई थी;

(ग) क्या इन वसूलियों के सम्बन्ध में कोई अपील की गई है और यदि हां, तो उनको किस प्रकार निपटाया गया; और

(घ) क्या किसी कर्मचारी ने इस बारे में न्यायालय की शरण ली है और यदि हां, तो इस बारे में न्यायालय ने क्या निर्णय दिया है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (घ). सूचना इक्ठ्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

समिश्र (कम्पलेक्स) और फास्फेटीय उर्वरकों का स्टॉक

1607. श्री इन्द्रजीत गुप्त :

श्री त्रिदिव चौधरी :

श्री एस० ए० मरुगनन्थम :

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

(क) क्या समिश्र (कम्पलेक्स) और फास्फेटीय उर्वरकों का स्टॉक बहुत अधिक है;

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

(ग) सरकार ने इन स्टाकों की निकासी के लिये क्या कार्यवाही की है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क). 1-3-1976 को निर्माताओं के पास 1.52 लाख मीटरी टन नाईट्रोजन और 0.82 लाख टन फास्फेट का स्टॉक था; यह स्टॉक वर्तमान उत्पादन स्तर पर नाईट्रोजन के चार सप्ताह के और पी₂ओ₅ के 12 सप्ताह के उत्पादन के बराबर है और यह अधिक समझा जाता है। 1 फरवरी, 1976 को पी₂ओ₅ आयातित उर्वरक का स्टॉक, 2.18 लाख मीटरी टन था।

(ख). फास्फेटिक उर्वरक का कम उठाया जाना जिसके कारण स्टॉक इकट्ठा हो गया है, मुख्य रूप से मूल्य के कारण है।

(ग). उर्वरकों के उठाये जाने में सुधार के लिये कई उपाय किये हैं। इनमें निम्न-लिखित सम्मिलित हैं :--

(I) 1 दिसम्बर, 1975 से आयातित फास्फेटिक ऐसिड पर 30% से 15% की शुल्क में कमी।

(II) 1 दिसम्बर, 1975 से सुपर फास्फेट पर 15% से 7% की उत्पादन शुल्क में कमी।

(III) 16 मार्च, 1976 से पोटैश के यूरिएट के मूल्य में 1085 रु० से 900 रु० की कमी।

(IV) 16 मार्च, 1976 से पी₂ओ₅ के फास्फेट युक्त उर्वरक के मूल्य में 1250 रु० प्रति टन तक की कमी।

निर्माताओं ने अपने उत्पादों के मूल्यों में स्वेच्छा से और कटौतियाँ की हैं और उपरोक्त छूटों का पूरा लाभ उपभोक्ताओं को देने के लिये सहमत हो गये हैं। आशा की जाती है कि उपरोक्त उपायों से फास्फेटिक उर्वरकों के उठाये जाने में सुधार होगा।

हावड़ा डिवीजन (पूर्व रेलवे) की 'वाक लूप' लाइन की मिलाते की योजना

1608. श्री त्रिदिब चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) क्या हुगली-भागीरथी नदी के दाहिने किनारे पर पूर्व रेलवे के हावड़ा डिवीजन की 'वाक लूप' लाइन की 'वाक' लूप के आजिमगंज जंक्शन के नीचे नदी के बायें किनारे के साथ साथ चलने वाली उक्त रेलवे के सिंगलदह डिवीजन के लालगोला सियालदह सेक्शन के साथ मिलाने की कोई योजना रेलवे बोर्ड के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त प्रस्ताव इस समय किस अवस्था में है और क्या कार्यान्वयन के लिये इस पर शोध कार्य आरम्भ किये जाने की कोई सम्भावना है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख). भागीरथी नदी पर एक अन्य पुल बनाने के लिए सर्वेक्षण किया गया है। इसके बारे में निर्णय बंडेल और नई

हांटी के बीच वर्तमान ज्वली पुल को मजबूत करने की सम्भावना पर निर्भर करता है, जिसकी अलग से जांच की जा रही है।

सियालदह डिब्रीजन (पूर्व रेलवे) के लालगोला संकशन पर पुनः रेल लाइन बिछाना

1609. श्री त्रिदिब चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) क्या पूर्व रेलवे के सियालदह डिब्रीजन के लालगोला संकशन पर पुनः रेल लाइन बिछाने का जो काम कुछ समय पूर्व प्रारम्भ किया गया था अब पूरा कर लिया गया है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके कब तक पूरा होने की संभावना है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख). यह काम प्रगति पर है और 1975-76 के दौरान इसे कार्यक्रम में शामिल किया गया है। अगले वर्ष के अन्त तक इसके पूरा हो जाने की आशा है।

नैमित्तिक श्रमिकों की बकाया मजूरी के भुगतान और उनकी बहाली के बारे में न्यायालय का निर्णय

1610. श्री दशरथ देव : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) मई, 1974 की हड़ताल के कारण (जोनवार) कुल कितने नैमित्तिक श्रमिकों के विरुद्ध कार्यवाही की गई ;

(ख) उनमें से (जोनवार) कितने श्रमिक न्यायालय में गए और न्यायालय के निर्णयों के परिणामस्वरूप कितने बहाल किए गए ;

(ग) मजूरी की बकाया राशि के रूप में उन्हें कितनी राशि का भुगतान (जोनवार) किया गया; और

(घ) उनमें से (जोनवार) कितने एक बार पुनः सेवा से निकाल दिए गए हैं और इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (घ). सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

इटारसी यार्ड में अस्पताल खोला जाना

1611. चौधरी नीतिराज सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) क्या इटारसी भोवाखेड़ी यार्ड में एक अस्पताल की इमारत की नींव रखी गई थी ;

(ख) क्या इमारत का निर्माण कर लिया गया है और अस्पताल ने काम प्रारम्भ कर दिया है; और

(ग) यदि नहीं, तो यार्ड के लोगों को चिकित्सा सहायता किस प्रकार मिल रही है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क). जी हां ।

(ख). जी नहीं ।

(ग). भीलाखेड़ी यार्ड के व्यक्तियों की चिकित्सा सम्बन्धी सुविधाएँ एक सहायक मण्डल चिकित्सा अधिकारी की देख-रेख में उपर्युक्त यार्ड के एक टाइप Iv क्वार्टर में स्थिति पूर्ण-कालिक औषधालय से प्राप्त हो रही है ।

रेलवे में नैमित्तिक श्रमिक

1612. श्री दिनेश जोरदर : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) रेलवे में (जोनवार) परियोजना और गैर-परियोजना कार्य में लगे नैमित्तिक श्रमिकों की संख्या कितनी है ;

(ख) उनमें से कितने श्रमिकों को अस्थायी दर्जा अथवा नियमित वेतनमान दिए गए हैं;

(ग) क्या उक्त श्रमिक चार महीने से अधिक समय से सेवा में हैं और उन्हें अस्थायी दर्जा देने से इन्कार करने के लिए उन पर कृत्रिम व्यवधान लगाये गए हैं; और

(घ) क्या असन्तुष्ट नैमित्तिक श्रमिकों के लिए वर्तमान आदेशों का पालन न किये जाने के बारे में अपनी शिकायतें दूर करने के लिए कोई व्यवस्था है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क). एक विवरण संलग्न है ।

(ख). नियमों के अधीन, चालू लाइन पर नियुक्त नैमित्तिक श्रमिक ही चार महीने की निरन्तर सेवा के पश्चात् अस्थायी स्थिति और नियमित वेतन-मान पाने के पात्र होते हैं । इस प्रकार के नैमित्तिक श्रमिकों की संख्या के बारे में सूचना इक्टडी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

(ग). इस सम्बन्ध में अनुदेश है कि उन्हें अस्थायी स्थिति न मिल पाये, इसके लिए किसी भी प्रकार का कृत्रिम सेवा-भंग नहीं किया जाना चाहिए । इन नियमों के उल्लंघन की कोई शिकायत प्राप्त होने पर, उसकी जांच पड़ताल की जाती है ।

(घ). नैमित्तिक श्रमिकों की शिकायतें स्थायी वार्ता की आवधिक बैठकों में रखी जाती हैं । संसद सदस्यों के माध्यम से अथवा अन्यथा प्राप्त शिकायतों की भी सावधानीपूर्वक जांच करके उन पर उपयुक्त कारवाई की जाती है ।

रेलवे	विवरण	
	31-3-1975 तक परियोजना कार्य पर नियुक्त नैमित्तिक श्रमिकों की संख्या	31-3-1975 को परियोजना कार्य से इतर निर्माण-कार्यों पर नियुक्त नैमित्तिक श्रमिकों की संख्या
मध्य	9,702	30,531
पूर्व	3,843	22,974
उत्तर	8,271	36,237
पूर्वोत्तर	20,162	10,196
पूर्वोत्तर सीमा	1,589	2,311
दक्षिण	10,750	18,466
दक्षिण मध्य	5,923	8,744
दक्षिण पूर्व	5,804	19,497
पश्चिम	12,485	11,364
जोड़	78,529	1,60,320

इटारसी स्थित भीलखेड़ी यार्ड में नया रेलवे वर्कशाप

1613. चौधरी नीतिराज सिंह : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इटारसी स्थित भीलखेड़ी यार्ड में कितनी भूमि खाली पड़ी है; और

(ख) क्या वहां भविष्य में विशेष रूप से इस लिए एक रेलवे वर्कशाप स्थापित करने का विचार है कि इटारसी जंक्शन एक केन्द्रीय स्थान पर स्थित है जहां से पश्चिम रेलवे के मध्य और पूर्वी भागों के अधिकांश भागों की आवश्यकतायें पूरी की जा सकती हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) इटारसी स्थित भीलखेड़ी यार्ड में लगभग 17 एकड़ भूमि खाली पड़ी है ।

(ख) निकट भविष्य में इस भूमि पर कोई रेल कारखाना स्थापित करने का प्रस्ताव नहीं है लेकिन यह भूमि भविष्य में बनने वाले कर्मचारियों के क्वार्टरों के लिए अपेक्षित है ।

मई, 1974 की हड़ताल के बाद सेवा से हटाये गये रेल कर्मचारियों की सुनवाई के लिए अनुमति देना

1614. श्री समर मुखर्जी :

डा० सरदीश राय :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सर्वोच्च न्यायालय ने 1974 की सिविल अपील संख्या 1664 पर निर्णय देते हुए अन्य बातों के साथ-साथ यह भी कहा था कि अनुशासन तथा अपील नियमों के नियम

14 के अधीन आदेश जारी करने से पूर्व प्राधिकारियों को मामले के सभी पहलुओं पर विचार करना चाहिए और यह विचार तब तक पूरा नहीं समझा जा सकता जब तक दोषी कर्मचारी को सुनवाई का अवसर नहीं दिया जाता;

(ख) क्या इस सिद्धान्त का जिसे सर्वोच्च न्यायालय ने 'निष्पक्ष और न्यायपूर्ण' माना है, मई, 1974 की हड़ताल के बाद सेवा से हटाये गए कर्मचारियों के सभी मामलों में अनुसरण किया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार ने सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय को ध्यान में रखकर सभी मामलों का पुनर्विलोकन करने और कर्मचारियों को बहाल करने का कोई निर्णय किया है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) अनुशासन और अपील नियमों के नियम 14(1) के अधीन की गयी कार्रवाई के सम्बन्ध में 1974 की सिविल अपील सं० 1664 के बारे में सर्वोच्च न्यायालय ने यह फैसला दिया है कि अनुशासनिक कार्रवाई करने वाले प्राधिकारी को मामले की परिस्थितियों पर विचार करना चाहिए अथवा दोषी कर्मचारियों को, यदि कोई दण्ड दिया गया है तो वह दण्ड कितना और किस तरह का है, इन सीमित मुद्दों पर सुनवाई का अवसर देना चाहिए ।

(ख) और (ग) नियम 14(1) के सम्बन्ध में भारत सरकार द्वारा दायर की गयी तीन अपीलों में सर्वोच्च न्यायालय ने सशर्त स्थगन आदेश दिया है और अपील अभी विचाराधीन है इन अपीलों पर निर्णय होने के बाद ही नियम 14(1) के अधीन अन्य मामलों की समीक्षा करने के प्रश्न पर विचार किया जायेगा ।

उर्वरक उद्योग का अनुमानित उत्पादन

1615. श्री हरी सिंह : : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकारी क्षेत्र के उर्वरक उद्योग ने अभी तक इस बारे में अनुमान नहीं लगाया है कि वर्ष 1976-77 में कितना उत्पादन होगा;

(ख) क्या देश में विभिन्न किस्मों के उर्वरकों का उत्पादन घटता जा रहा है; और

(ग) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) सरकारी क्षेत्र के एककों ने 1976-77 के अपने उत्पादन के अनुमान प्रस्तुत किये हैं ।

(ख) और (ग) : 1975-76 में नाईट्रोजन का उत्पाद 1974-75 के स्तर से 30 प्रतिशत अधिक हुआ । परन्तु पी₂ ओ₅ का उत्पादन में 1974-75 के अपेक्षित सीमान्त कमी हुई है और इसका प्रमुख कारण है विशेषरूप से सुपर फास्फेट का कम उठाया जाना ।

विद्युतीकरण रेल लाइन का नयी दिल्ली तक विस्तार

1616. श्री एच० एन० मुखर्जी :

श्री शिव कुमार शास्त्री :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हावड़ा-खुर्जा विद्युतीकृत रेल लाइन का विस्तार हाल ही में गाजियाबाद तक कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो नयी दिल्ली तक इसको बढ़ाने में कितना समय लगेगा; और

(ग) इससे दिल्ली से हावड़ा के बीच रेल-यात्रा में लगने वाले समय में कितनी कमी होगी ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) दिसम्बर, 1976 तक;

(ग) टूंडला और नयी दिल्ली/दिल्ली के बीच डीजल से चलने वाली गाड़ियों के चालन समय में कोई खास कमी नहीं होगी । जहां तक भाप इंजनों से चलने वाली गाड़ियों का सम्बन्ध है, इसका मुख्य लाभ यह होगा कि गाड़ियों में अधिक डिब्बे लगाये जा सकेंगे; इससे समय की कोई खास बचत नहीं होगी ।

जौनपुर के निकट रेल दुर्घटना

1617. श्री एम० राम गोपाल रेड्डी :

श्री के० लक्ष्मण :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 11 फ़रवरी, 1976 को जौनपुर के निकट कोई रेल दुर्घटना हुई थी;

(ख) यदि हां, तो उसमें कितने व्यक्ति हताहत हुए; और

(ग) क्या दुर्घटना के कारणों की कोई जांच की गई है; और यदि हां, तो इसके क्या निष्कर्ष निकले हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) सम्भवतः आशय 11-2-76 की जफ़राबाद स्टेशन पर मुगलसराय-लखनऊ सवारी गाड़ी की 712 डाउन माल गाड़ी के पिछले भाग के साथ हुई टक्कर से है ।

(ख) इस दुर्घटना में कोई हताहत नहीं हुआ था ।

(ग) जी हां । दुर्घटना रेल कर्मचारियों की गलती से हुई थी ।

सी० एल० डब्ल्यू/डी० एल० डब्ल्यू०/आई० सी० एफ० रेलवे वर्कशापों में उत्पादकता में वृद्धि

1618 श्री रोबिन सेन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत वर्ष सी० एल० डब्ल्यू०/डी० एल० डब्ल्यू०/आई० सी० एफ० नामक रेलवे वर्कशापों में उत्पादकता में कितनी वृद्धि हुई है; और

(ख) क्या उत्पादकता में वृद्धि के परिणामस्वरूप वहां के श्रमिकों की मंजूरी में कोई वृद्धि की गई है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) 1975-76 में चित्तरंजन रेल इंजन कारखाने, डीजल रेल इंजन कारखाने और सवारी डिब्बा कारखाने में उत्पादकता में जो वृद्धि हुई है, उसका ब्यौरा नीचे दिया गया है :—

चित्तरंजन रेल इंजन कारखाना—1975-76 के दस महीनों के दौरान, 1974-75 की तदनुसूची अवधि की तुलना में उत्पादकता में लगभग 25 प्रतिशत वृद्धि हुई है ।

डीजल रेल इंजन कारखाना—1974-75 की तुलना में 1975-76 के 11 महीनों के दौरान डीजल इंजनों के निर्माण में लगभग 28 प्रतिशत वृद्धि हुई है ।

सवारी डिब्बा कारखाना—1975-76 (11 महीनों) में उत्पादकता का सूचकांक 1.50 रहा जबकि यह 1974-75 के दौरान 1.47 था इस प्रकार 1974-75 की तुलना में उत्पादकता में लगभग 2 प्रतिशत वृद्धि हुई है ।

(ख) कर्मचारियों के वेतन में वृद्धि नहीं की गयी है, लेकिन उत्पादन कर्मचारियों को वेतन के अलावा प्रोत्साहन बोनस भी मिलता है जो प्रत्येक कर्मचारी द्वारा की गई उत्पादकता में वृद्धि के अनुपात में होता है ।

कोयले की अतिरिक्त खपत के लिए कर्मचारियों के वेतनों से वसूली

1619. श्री रोबिन सेन : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1975 में कोयले की अतिरिक्त खपत के लिए (जोनवार) कितने कर्मचारियों के वेतनों से वसूली की गई है ;

(ख) वर्ष 1975 में इस प्रकार जोनवार कुल कितनी धनराशि वसूल हुई ; और

(ग) क्या इस प्रकार वसूली करने से पूर्व सम्बन्धित कर्मचारियों की बात सुनी गई थी ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) एक विवरण संलग्न है ।

विवरण

क्रम सं०	रेलवे	1975 में कोयले की अतिरिक्त खपत के कारण कर्मचारियों के वेतन से की गयी वसूलियों के मामले (रेलवेवार)	1975 में कर्म-चारियों से वसूल की गयी कुल रकम (रेलवेवार)	क्या वसूली करने से पहले कर्मचारियों की बात सुनी गयी थी ?
1	2	3	4	5
			रुपये	
1	मध्य	कुछ नहीं	कुछ नहीं	वसूली करने से पहले
2	पूर्व	537	71,521.63	सम्बन्धित कर्मचारियों को
3	उत्तर	28	9,412.00	अतिरिक्त खपत का कारण
4	पूर्वोत्तर	110	14,262.36	बताने का अवसर दिया
5	पूर्वोत्तर सीमा	144	18,553.09	गया था। जहां कहीं
6	दक्षिण	4	488.60	कर्मचारियों ने व्यक्तिगत
7	दक्षिण मध्य	990	56,394.52	रूप से कारण बताने का
8	दक्षिण पूर्व	714	64,755.12	अनुरोध किया था, वहां
9	पश्चिम	कुछ नहीं	कुछ नहीं	उनका यह अनुरोध भी
	जोड़	2527	2,35,387.32	स्वीकार कर लिया गया था।

अन्तर्राष्ट्रीय महिला वर्ष में रेलवे में महिलाओं को नौकरियां

1620. सरदार स्वर्ण सिंह सोखी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि अन्तर्राष्ट्रीय महिला वर्ष में रेलवे में महिलाओं को प्रत्येक श्रेणी में कितनी नौकरियां दी गई ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : सूचना इकट्ठा की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

निष्ठावान कर्मचारियों (दक्षिण पूर्व रेलवे) के पुत्रों को दी गई नौकरियां

1621. सरदार स्वर्ण सिंह सोखी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मई, 1974 में अखिल भारतीय रेल हड़ताल के दौरान कार्य करने वाले निष्ठावान कर्मचारियों के पुत्रों को रेलवे में कितनी नौकरियां दी गई हैं ; और

(ख) क्या दक्षिण पूर्व रेलवे के चक्रधीपुर डिवीजन में रोजगार सम्बंधी अनिर्णीत मामलों को जो ऐसे व्यक्तियों से सम्बंधित हैं जिन्होंने अपनी जान का जोखिम उठाया और रेलवे सेवा को निपटाया गया है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह): (क) 1-3-1976 तक लगभग 12,250 नियुक्तियां की गयी हैं ।

(ख) 31-12-1975 से पहले प्राप्त बकाया मामलों को 31-3-1976 तक अन्तिम रूप दे दिया जायेगा ।

विदेशी तेल कम्पनियों द्वारा भेजी गई धनराशि

1622. श्री सोमनाथ चटर्जी : क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में प्रत्येक विदेशी तेल कम्पनी ने वर्षवार कुल कितनी धनराशि बाहर भेजी है ;

(ख) क्या सरकार आयल इंडिया लिमिटेड नामक विदेशी कम्पनी को ईक्वटी कम करने पर विचार कर रही है ; और

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी मुख्य बातें क्या हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उप मंत्री (श्री जियाउर्रहमान) : (क) आवश्यक सूचना संलग्न विवरण पत्र में दी जा रही है ।

(ख) और (ग) आयल इंडिया लि० की परिसम्पत्तियों तथा कार्यों को सरकारी अधिकार लेने के लिये बातचीत जारी है ।

विवरण

वर्ष	लाभ/लाभांश	मुख्य कार्यालय/इंजीनियरिंग व्यय	तकनीकी इंजीनियरिंग	रायल्टी	वैक्स प्रोसीडिस	पूंजी धन	ब्याज धन	टिप्पणी
1	2	3	4	5	6	7	8	9
(लाख रु० में)								
(1) काल्टेक्स आयल रिफाइनिंग (इंडिया) लि०								
1972 .	66.99	---	---	---	---	---	---	---
1973 .	---	---	---	---	---	---	---	---
1974 .	---	---	---	---	---	---	---	---
(2) काल्टेक्स (इंडिया) लिमिटेड								
1972	71.47	---	---	---	---	---	---	---
1973 .	---	---	---	---	---	---	---	---

1	2	3	4	5	6	7	8	9
1974 .	113.85 लाख	--	--	--	--	--	--	--
	(3)	असम झायल कम्पनी लि०						
1972 .	--	--	--	--	--	--	--	--
1973 .	--	--	--	--	--	--	--	--
1974 .	*27.58 लाख	--	--	--	--	--	--	--
	(4)	वर्मा शैल रिफाइनरीज लि०						
1972 .	108.24 लाख	--	--	--	--	--	--	--
1973 .	47.14 लाख	--	--	--	--	--	--	--
1974 .	18.17 लाख	--	--	--	--	--	--	--
	(5)	वर्मा शैल झायल स्टोरेज एण्ड डिस्ट० क० आफ इण्डिया लि०						
1972 .	--	--	--	--	--	--	--	--
1973 .	--	--	--	--	--	--	--	--
1974 .	130.89 लाख	--	--	--	--	--	--	--

*लाभांश की पुनः अदायगी की पहली किश्त आयल इण्डिया लि० से 1974 में प्राप्त हुई ।

विदेशी औषधि फर्मों द्वारा अर्जित लाभ

1623. श्री सोमनाथ चटर्जी : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान भारत में कार्यरत प्रत्येक विदेशी औषधि फर्म द्वारा अर्जित सकल लाभ का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है ;

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान इनमें से प्रत्येक फर्म के मामले में सकल लाभ की तुलना में शुद्ध लाभ की प्रतिशतता का वर्ष-वार ब्यौरा क्या है ; और

(ग) क्या इन विदेशी औषधि फर्मों द्वारा अर्जित लाभ के लिए अधिकतम सीमा निर्धारित करने के प्रश्न पर सरकार विचार कर रही है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख) सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रखी जायेगी ।

(ग) सभी औषधि निर्माण करने वाली कम्पनियों के लिये प्रमुख औषधों और सूत्रयोगों के मूल्य निर्धारण के संदर्भ में लाभ की अधिकतम सीमा सम्बन्ध में औषधि एवं भेषज उद्योग पर समिति ने कुछ सिफारिश की हैं । ये सिफारिशें सरकार के विचाराधीन हैं और निर्णय शीघ्र लिये जाने की संभावना है ।

विभिन्न प्रकार के रासायनिक उर्वरकों का उत्पादन

1624. श्री सोमनाथ चटर्जी : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1972-73 से 1974-75 की अवधि के दौरान प्रत्येक किस्म के रासायनिक उर्वरक का मूल्य एवं मात्रा बताते हुए वर्ष-वार, कुल कितना उत्पादन हुआ ;

(ख) वर्ष 1972-73 से 1974-75 की अवधि के दौरान, प्रत्येक किस्म के रासायनिक उर्वरक का मूल्य एवं मात्रा बताते हुए, वर्ष-वार, कुल कितना आयात किया गया ; और

(ग) वर्ष 1972-73 से वर्ष 1974-75 की अवधि के दौरान कुल उत्पादन में सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्र के संयंत्रों का वर्ष-वार क्रमशः कितना अंश रहा ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी): (क) से (ग) एक विवरण पत्र सभा पटल पर प्रस्तुत है ।

[प्रंथालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० टी० 10575/76]

पिछले तीन वर्षों के दौरान नई रेल लाइनों के निर्माण पर व्यय

1625. श्री सोमनाथ चटर्जी: क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1971-72 से वर्ष 1974-75 के दौरान, देश में रेल सुविधाओं के विस्तार के लिए प्रत्येक रेलवे में सरकार ने वर्ष वार कुल कितना व्यय किया ;

(ख) वर्ष 1971-72 से वर्ष 1974-75 के दौरान उक्त समय राशि में नई रेल लाइनों के निर्माण के लिए वर्ष वार और रेलवे वार अंश कितना है ;

(ग) क्या इस कुल व्यय में (प्रतिशतता के हिसाब से) नई रेल लाइनों के निर्माण के अंश में इस अवधि के दौरान भारी कमी हुई है ; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) (क) से (घ) एक विवरण संलग्न है ।

[प्रंथालय में रखे गए । देखिए संख्या एल० टी० 10576/76]

ट्राम्बे में उर्वरक कारखाना

1626. श्री शंकर राव सावन्त : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ट्राम्बे में उर्वरक कारखाने की स्थापना के लिए क्या-क्या प्रागम्भिक कार्य किया गया है और उक्त कारखाने के कब तक चालू होने की सम्भावना है ।

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) 81000 मीटरी टन नाइट्रोजन और 36000 मीटरी टन पी₂ओ₅ की उत्पादन क्षमता वाला भारतीय उर्वरक निगम का एक एकका ट्राम्बे में काम कर रहा है । निगम इस समय एक प्रायोजना, जिसे ट्राम्बे IV का नाम दिया गया का कार्यान्वयन कर रहा है जिसका लक्ष्य प्रति वर्ष 75000 मो० टन नाइट्रोजन और 75000 मीटरी टन पी₂ओ₅ का उत्पादन करना है । इस प्रायोजना के 1977 के अन्त तक चालू होने की आशा है । प्रतिवर्ष 152,000 मीटरी टन नाइट्रोजन के उत्पादन के लिए निगम एक और प्रायोजना जिसे ट्राम्बे V कहा जाता है, के कार्यान्वयन को हाथ में ले रहा है ।

रेलवे तथा रेलवे प्रांगणों में हुई चोरी

1627. श्री शंकर राव सावन्त : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1975-76 के दौरान रेलवे तथा रेलवे प्रांगणों में चोरी की कितनी घटनाएँ हुई ;

(ख) इन चोरियों में कुल कितनी राशि माल चुराया गया ; और

(ग) कितनी सम्पत्ति बरामद हो गई है और कितने अपराधियों को सजा मिली है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) सुचना इट्टी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

डी० पी० के० लाइन पर कोरापुट जिले से और कोरापुट को यात्रियों और माल का आना जाना

1628. श्री देवेन्द्र सत्यपथी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डी० पी० के० लाइन पर कोरापुट जिले की और कोरापुट जिले से यात्रियों और माल के आने जाने को अनुमति देने के लिये उड़ीसा सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है ; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में लिये गये निर्णय की मुख्य बातें क्या हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) इस लाइन पर परियोजित लोह अयस्क यातायात जिसके लिए मूलतः इसका निर्माण किया गया था, तो सम्भालने की क्षमता सीमित होने के कारण, फिलहाल इस खंड को आम माल यातायात के लिए खोलने का कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि, सीमित संख्या में सवारी गाड़ियां चलाने का प्रश्न सामयिक रूप से विचाराधीन है ।

माल यातायात के लिए लाइन क्षमता का उपयोग

1629. श्री डी० डी० देसाई : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आगामी दो वर्षों में माल यातायात के लिए रेलवे की लाइन क्षमता का पूरा उपयोग किये जाने की संभावना है ; और

(ख) यदि हां, तो उक्त संभावनाओं का आधार क्या है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख). लाइन क्षमता और इसके उपयोग का स्तर भिन्न-भिन्न खंडों पर भिन्न भिन्न होता है ।

यातायात में प्रत्याशित वृद्धि को ध्यान में रखते हुए समी ट्रंक मार्गों और अन्य महत्वपूर्ण खंडों पर लाइन क्षमता का उपयोग आगामी दो वर्षों में अधिक होते रहने की संभावना है ।

रेलवे द्वारा राज्यों के राज्य परिवहन उपक्रमों को अंशदान दिया जाना

1630. श्री डी० डी० देसाई : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने सभी राज्यों के राज्य परिवहन उपक्रमों को अपने हिस्से का अंशदान दे दिया है ;

(ख) यदि हां, तो चालू वित्तीय वर्ष में यह राशि कितनी है ;

(ग) क्या रेलवे आगामी वित्तीय वर्ष के दौरान इन उपक्रमों को अपने बड़े का विस्तार करने के लिये आगे और अंशदान देगी ; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी तथ्य क्या हैं ?

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख). चालू वित्तीय वर्ष में 10 करोड़ रुपये के अंशदान को मिलाकर केन्द्रीय सरकार ने रेल मंत्रालय के माध्यम से, 1975-76 के अन्त तक राज्य परिवहन निगम अधिनियम, 1950 के अधीन निर्गमित पन्द्रह राज्य सड़क परिवहन निगमों

को पूंजी निवेश के रूप में लगभग 48 करोड़ रुपये का अंशदान किया है। धन की कमी के कारण 1975-76 के अन्त में लगभग 13 करोड़ रुपये बकाया के रूप में जमा हो गये हैं ;

(ग) औ (घ). राज्य सड़क परिवहन निगमों में पूंजी निवेश के लिए 1976-77 के रेलवे बजट अनुमानों में 10 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी है।

भारतीय रेलवे में खान-पान सेवा

1631. श्री वसन्त साठे : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हाल ही में भारतीय रेलवेज में खानपान सेवा में सुधार करने के लिये एक विशेष अभियान चलाया है ;

(ख) यदि हां, तो जोन-वार कितनी बार आकस्मिक जांच की गई और रेलवेज में घटिया किस्म के खाद्य पदार्थों बेचने के कितने मामले पकड़े गये ;

(ग) क्या मध्य रेलवे की मुख्य लाइनों पर अभी भी घटिया किस्म के खाद्य पदार्थ बेचे जा रहे हैं ; और

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

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां।

(ख) अचानक मारे गये छापां और घटिया स्तर की भोजन-सेवा के पकड़े गये मामलों की रेलवे-वार संख्या नीचे दी गयी है :—

रेलवे	अचानक मारे गये छापां की संख्या	घटिया स्तर की भोजन-सेवा के पकड़े गये मामलों की संख्या
मध्य	121	कुछ नहीं
पूर्व	209	कुछ नहीं
उत्तर	168	4
पूर्वोत्तर	220	115
पूर्वोत्तर सीमा	293	8
दक्षिण	597	कुछ नहीं
दक्षिण मध्य	260	6
दक्षिण पूर्व	421	20
पश्चिम	1983	105

(ग) जी नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

Loans from Foreign Countries for Increased Production of Fertilizers

1632. **Shri Lalji Bhai** : Will the Minister of **Chemicals and Fertilizers** be pleased to state:

(a) whether India would get loans during the next year from foreign countries and International Development Association for increasing the production of fertilizers in the country; and

(b) if so, the names of such countries and the scheme formulated by Government for increasing the production of fertilizers ?

The Minister of Chemicals and Fertilizers (Shri P. C. Sethi): (a) and (b) Suitable financing arrangements have already been tied up for the on-going projects and assistance for these projects would continue to be available during the next year. In addition, arrangements have been made with KFW of West Germany for financing a portion of GSFC expansion and with World Bank for IFFCO's project at Phulpur. No difficulty is anticipated in making financial arrangement for the foreign exchange cost of Trombay V, being taken up for implementation.

Wharfage Realised During the Last Three years

1633. **Shri Lalji Bhai**: Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) the amount of wharfage realised on account of loading of railway wagons beyond free-loading time in the country during 1973, 1974 and 1975, separately;

(b) the total amount wharfage yet to be realised; and

(c) the time by which these arrears will be realised and the action taken to realise the same ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : (a), (b) & (c). The information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

Demurrage charges outstanding against Rajasthan Electricity Board

1634. **Shri Lalji Bhai**: Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether an amount of Rs. 16,05,573/- is outstanding against Rajasthan Electricity Board on account of demurrage charges;

(b) whether material worth about Rs. 60 to Rs. 70 lakhs of Rajasthan Electricity Board is lying at various railway stations in Rajasthan and the daily demurrage charges thereon amount to Rs. 30 to Rs. 40 thousand; and

(c) If so, the action taken by Government to realise the outstanding demurrage charges ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh): (a) to (c). The information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

आसाम से फलतू अशोधित तेल को बरौनी लाना

1635. **श्री अर्जुन सेठी** : क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम में फलतू अशोधित तेल को बरौनी लाने के लिए तथा उसका हृदिया में उपयोग करने के लिए अथवा तटवर्ती तेल शोधक कारखानों को भेजे जाने के लिए पाइप लाइन बनाने के बारे में तेल और गैस की रायल्टी के प्रश्न पर कोई समझौता किये जाने की सम्भावना है ; और

(ख) यदि हां , तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान आन्सरी) : (क) और (ख). कच्चे तेल व गैस पर रायल्टी की दरों में संशोधन का प्रश्न विचाराधीन है । असम से मिलने वाला कच्चा तेल पहले से ही बरौनी में शोधित किया जाता है । इस समय असम से कच्चे तेल को हल्दिया या किसी और तटीय शोधनशाला में ले जाने का कोई प्रस्ताव नहीं है ।

अशोधित तेल का आयात

1636. श्री सी० के० चन्द्रप्यन : क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में 2 करोड़ 40 लाख टन अशोधित तेल की मांग पूरी करने के लिये सरकार को लगभग 1 करोड़ 45 लाख टन अशोधित तेल विदेशों से आयात करना पड़ता है;

(ख) यदि हां, तो कौन-कौन से देश भारत को अशोधित तेल का निर्यात कर रहे हैं तथा उसकी मुख्य बातें क्या हैं ;

(ग) सरकार विदेशों से तेल का आयात करने के लिये कितना धन व्यय कर रही है ; और

(घ) सरकार ने तट से दूर तथा तट पर तेल की खोज में अब तक कितना धन व्यय किया है?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान आन्सरी) : (क) और (ख). स्वदेशी कच्चे तेल के अनुमानित उत्पादन को विचार में रखते हुये 1976-77 के दौरान 13.5 मिलियन टन कच्चे तेल के आयात किये जाने का अनुमान है ।

1976 के दौरान कच्चे तेल के आयात के लिए निम्नलिखित प्रबन्ध सुनिश्चित किये गये हैं:—

देश का नाम	मात्रा मिलियन मीटरी टन में
यू० ए० ई०	1
सार्जदी अरेबिया	1.1

सप्लाई के ये प्रबन्ध द्विपक्षी आधार पर किये गये हैं । और अधिक विवरण देना जनहित में नहीं है ।

भद्रास शोधनशाला की 1976 के लिये कच्चे तेल के आयात की आवश्यकता कच्चे तेल की सप्लाई के लिए उनके ईरान के साथ दीर्घकालीन समझौते के अनुसार पूरी की जाएगी । हिन्दुस्तान पेट्रोलियम शोधनशाला को कच्चे तेल की सप्लाई के लिए एक्सॉन के साथ समझौते के अन्तर्गत व्यवस्था की गई है । 1976 के दौरान अन्य स्रोतों से तेल की सप्लाई के प्रबन्ध समझौते के विभिन्न चरणों में है ।

(ग) कच्चे तेल तथा पेट्रोलियम पदार्थों के आयात से सम्बन्धित सूचना नीचे दी गई है :—

वर्ष	मूल्य (करोड़ रुपये)
1973-74	540.88
1974-75	1120.85 (अनन्तिम)
1975-76 (जनवरी 1976 तक)	949.40 (अनन्तिम)

(घ) भूमि और अपतटीय क्षेत्र में तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग ने फरवरी, 1976 तक अन्वेषण सर्वेक्षण तथा खोदाई पर 412.39 करोड़ रुपये व्यय किये हैं।

1975 के अन्त तक आयल इण्डिया ने असम और अरुणाचल प्रदेश में अपने क्षेत्र में अन्वेषण पर 1161.17 लाख रुपये का व्यय किया है।

कम्पनियों द्वारा अनुचित व्यापार प्रक्रियायें

1638. श्री सरजू पांडे : क्या विधि न्याय और कम्पनी-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष 1974, 1975 तथा 1976 में मार्च तक अनुचित व्यापार प्रक्रियाओं के लिये दण्डित कम्पनियों सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ?

विधि, न्याय और कम्पनी-कार्य मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री बेदब्रत बरुआ) : सम्भवतः माननीय सदस्य का निर्देश एकाधिकारी/निबन्धनकारी व्यापार प्रथाओं (एकाधिकार एवं निबन्धनकारी व्यापार प्रथा अधिनियम, 1969 में यथा परिभाषित) की ओर है, जो कम्पनियों सहित, उपक्रमों द्वारा निरत रहने के आरोपोंयुक्त होती है। उन उपक्रमों के व्यौरे, जिनके विरुद्ध एकाधिकार एवं निबन्धनकारी व्यापार प्रथा आयोग ने 1974, 1975 व 24 मार्च, 1976 तक के मध्य, इनके द्वारा निबन्धनकारी व्यापार प्रथाओं में निरत रहने के आरोपों के लिये की गई जांचों में, आदेश पारित किये हैं, संलग्न विवरण-पत्र में दिये जा रहे हैं।

2. एकाधिकार एवं निबन्धनकारी व्यापार प्रथा अधिनियम, 1969 की धारा 39 व 40 के साथ पठित धारा 50 में एवं/अथवा धारा 51 में वर्णित दण्डनीय उपबन्धों के आह्वान के लिए अभी तक कोई अवसर नहीं आया है।

[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०—10577/76]

ईरान तथा केनिया को डीजल इंजनों का निर्यात

1639. श्री पी० गंगादेव :: क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डीजल लोकोमोटिव वर्कस, वाराणसी डीजल रेल इंजन निर्यात करने के लिये ईरान तथा केनिया से बात-चीत कर रहा है;

(ख) यदि हां, तो क्या उसे कोई क्रयादेश प्राप्त हुये हैं;

(ग) क्या डीजल इंजनों की मांग में कोई कमी हो गई है; और

(घ) यदि हां, तो इस बारे में क्या कदम उठाये गये हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) डीजल रेल इंजन कारखाना, वाराणसी, इस समय प्रोजेक्ट्स एण्ड एक्विपमेंट कारपोरेशन आफ इण्डिया लिमिटेड के माध्यम से तंजानिया का 15 डीजल रेल इंजनों के एक निर्यात आदेश का निष्पादन कर रहा है। इस प्रकार निर्यात के लिए डीजल रेल इंजनों की मांग में किसी गिरावट का संकेत नहीं मिलता।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

दक्षिण-पूर्व रेलवे में नया डिवीजन बनाया जाना

1640. श्री पी० गंगादेव : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार दक्षिण पूर्व रेलवे डिवीजन के प्रशासनिक तन्त्र के प्रभावकारी कार्यकरण के लिए इसको पुनर्गठित करने के प्रश्न पर विचार कर रही है;

(ख) क्या राउरकेला अथवा झारसुगड़ा में एक नया रेलवे डिवीजन बनाये जाने का विचार है; और

(ग) दक्षिण-पूर्व रेलवे डिवीजन को समर्थ बनाने के लिए क्या प्रयत्न किए गए हैं?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी नहीं।

(ख) जी हाँ।

(ग) दक्षिण-पूर्व रेलवे प्रशासनिक, परिचालनिक वित्तीय दृष्टि से अर्थतम यूनिट है।

माल डिब्बों की माँग की कमी

1641. श्री पी० गंगादेव : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे पर अपने प्रमुख ग्राहकों द्वारा माल डिब्बों की माँग न किये जाने के कारण बहुत बुरा प्रभाव पड़ा है; और

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं तथा इस समस्या को सुलझाने के लिए क्या उपाय किये गये हैं

रेल मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री बूटा सिंह) (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

डिस्टलरियों को अपने उत्पादों के स्थान पर अन्य वस्तुओं के उत्पादन के आदेश

1632. श्री पी० गंगादेव : क्या रसायन और उर्वरक मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मन्त्रालय ने डिस्टलरियों को यह आदेश दिये हैं कि वे अपने उत्पादों के स्थान पर अन्य वस्तुओं का उत्पादन करें; और

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी मुख्य बातें क्या हैं ?

रसायन और उर्वरक मंत्रालय उप मंत्री (श्री सी० पी० माझी) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

सीतामढ़ी वाणिज्य मण्डल का अभ्यावेदन

1643. श्री हरि किशोर सिंह : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सीतामढ़ी वाणिज्य मण्डल ने वर्तमान मीटर गेज लाइन को ब्राडगेज लाइन में बदलने के लिये कोई अभ्यावेदन दिया है; और

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

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) जो अभ्यावेदन प्राप्त हुए, उनमें समस्तीपुर-रक्सौल मीटर लाइन खण्ड का, दरभंगा और सीतामढ़ी के रास्ते, बड़ी लाइन में आमामान परिवर्तन करने की मांग की गयी है। समस्तीपुर-दरभंगा मीटर लाइन खण्ड के बड़ी लाइन में आमामान परिवर्तन के कार्य का अनुमोदन किया जा चुका है और इसे बजट में शामिल कर लिया गया है। पूर्वोत्तर रेल प्रशासन से परियोजना प्राक्कलन प्राप्त हो जाने और उस पर विचार कर लिये जाने के बाद इस खण्ड पर कार्य प्रारम्भ कर दिया जायेगा ।

समस्तीपुर-दरभंगा मीटर लाइन के बड़ी लाइन में आमामान-परिवर्तन सम्बन्धी कार्य में प्रयाप्त प्रगति हो जाने के बाद सीतामढ़ी के रास्ते दरभंगा से रक्सौल तक या इसके विकल्प के रूप में मुजफ्फरपुर-रक्सौल होकर आमामान-परिवर्तन के प्रश्न पर विचार किया जायेगा ।

रेल कर्मचारियों को इनकी बहाली के बाद दी गई सजायें

1644. श्री बीरेन दत्त : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मई, 1974 की हड़ताल के बाद कितने रेल कर्मचारियों (जोनवार) को निम्नलिखित सजायें दी गई ;

(एक) दण्डार्थ स्थानान्तरण,

(दो) वेतनवृद्धि पर रोक,

(तीन) पदोन्नति (रिर्वेशन इन टाइम स्केल)

(चार) वेतन में कमी; और

(ख) क्या इसके विरुद्ध अधिकारियों को अपील प्राप्त हुई थी और उस पर क्या निर्णय किये गये ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख). सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

कोयला बेचने के आरोप में सेवा से निकाले गये कर्मचारी

1645. श्री बीरेन दत्त : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अनुशासन और अपील संबंधी नियमों के नियम 14 (दो) के अंतर्गत गत दो वर्षों में (जोनवार) कोयला बेचने के आरोप में कितने कर्मचारियों को सेवा से निकाला गया है ;

(ख) क्या बर्खास्तगी के आदेश जारी करने से पूर्व इन कर्मचारियों को सफाई देने का अवसर दिया गया था ; और

(ग) कोयला बेचे जाने के आरोप में अनुशासन और अपील संबंधी नियमों के अंतर्गत (जोनवार) कितने मामलों की जांच की जा रही है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग). सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

स्वदेशी उत्पादन का उपयोग करके विदेशी मुद्रा की बचत

1646. श्री प्रबोध चन्द्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेल विभाग ने स्वदेशी सामान का उपयोग करके पर्याप्त विदेशी मुद्रा की बचत की है ; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रकार 1975 में कितने विदेशी मुद्रा की बचत की गई ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) 1974-75 के वर्ष में भारतीय रेलों द्वारा 590.90 करोड़ रुपये की खरीद की गयी । इस में से 520.20 करोड़ रुपये देशी साधनों पर खर्च किये गये । 1975 में लगभग 2 करोड़ रुपये मूल्य का आयात प्रतिस्थापन हुआ है ।

बेरोजगार स्नातकों के लिए उर्वरक एजेंसियाँ (डीलर शिप)

1647. श्री श्याम सुन्दर महापात्र : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बेरोजगार स्नातकों को उर्वरक एजेंसियाँ डीलर शिप) आवंटित करने का विचार है ;

(ख) क्या इस सम्बन्ध सम्बन्धित आधिकारियों को कोई निदेश दिये गये हैं ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख). यद्यपि इस संबंध में कोई निर्देश नहीं दिया गया है कुछ उर्वरक एकक डीलरों की नियुक्ति में बेरोजगार स्नातकों को यथा संभव प्राथमिकता देते हैं ।

जोनल तथा डिवीजनल रेलवे प्रयोजना सलाहकार समितियों का कार्यकाल

1649. श्री श्यामसुन्दर महापात्र : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जोनल रेलवे प्रयोक्ता सलाहकार समिति तथा डिवीजनल रेलवे प्रयोक्ता सलाहकार समिति को जिनका कार्यकाल मार्च, 1976 को समाप्त होना था निर्धारित समय से पूर्व सितम्बर, 1975 को सहसा समाप्त कर दिया गया ।

(ख) क्या दक्षिण-पूर्व रेलवे के अन्तर्गत आने वाले क्षेत्र को देखते हुए एक समिति गठित की गई है ; और

(ग) क्या खान-पान प्रबन्ध समिति को केवल खान-पान प्रबन्ध तथा उस के कार्य निष्पादन को देखने के लिये पुनः गठित किया जा रहा है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) मंडल रेल उपयोगकर्ता परामर्श समिति की कार्यविधि 31-12-1975 की और क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्ता परामर्श समिति की कार्यविधि 31-3-1976 को सामप्त होजानी थी। इन समितियों को क्रमशः 1-9-1975 और 1-10-1975 से पुनर्गठित करने का विनिश्चय किया गया था।

(ख) मंडल रेल उपयोगकर्ता परामर्श समितियां पहले ही पुनर्गठित की जा चुकी हैं और दक्षिण पूर्व रेलवे की क्षेत्रीय रेल उपयोगकर्ता परामर्श समिति के गठन से काम को अंतिम रूप दिया जा रहा है।

(ग) जी हां।

डिविजनल सुपरिन्टेंडेंट झांसी के अधीनस्थ चतुर्थ श्रेणी सेवा में भर्ती

1650. श्री नाथूराम अहिरवार : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) डिविजनल सुपरिन्टेंडेंट झांसी के अधीनस्थ विभिन्न विभागों में विगत तीन भर्ती वर्षों के दौरान, चतुर्थ श्रेणी सेवा में कितने उम्मीदवारों की भर्ती की गई ;

(ख) उन में से कितने उम्मीदवार अनुसूचित जनजातियों के थे ; और,

(ग) क्या किसी आरक्षित पद को आगे भर्ती के लिये रिक्त रखा गया था ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

विदेशी सहयोग से चल रही उर्वरक परियोजनाएँ

1651. श्री वेकारिया :

श्री अरविन्द एम० पटेल :

क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकारी तथा गैर-सरकारी क्षेत्रों में विदेशी सहयोग से चल रही उर्वरक परियोजनाओं का गत दो वर्षों में पृथक् पृथक् वार्षिक उत्पादन क्या है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : विदेशी पूंजीवाली कम्पनीयों के संबंध में विवरण देने वाला एक विवरण पत्र सभा पटल पर प्रस्तुत है।

विवरण

कम्पनी का नाम	उत्पादन			
	1974-75 नाईट्रोजन फास्फेट	1975-76 नाईट्रोजन	फरवरी तक फास्फेट	
(क) सरकारी क्षेत्र				
मद्रास फर्टिलाइजर लि०	83	48	132.9	54.6
(ख) गैर-सरकारी क्षेत्र				
(i) न्यू सेन्ट्रल जूट मिल्ल	5	--	4.4	--
(ii) कारोमन्डर फर्टिलाइजरस	47	48	42.3	43.8
(iii) इण्डियन एक्सप्लोसिवस लि०	192	--	156.6	--
(iv) जिओरी एरों कैमिकल्स लि०	135	--	100.3	6.9
(v) गुजरात स्टेट फर्टिलाइजर कं०	160	27	140.8	26.6
(vi) ई० आई० डी० पैरी लि०	10	9	10.6	9.3

स्टीम कोल बाक्स की क्षमता का पुनरीक्षण

1652. श्री एम० सुदर्शनम : क्या रेलमंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्टीम कोल बाक्स-मालवाहन क्षमता बदल कर मालवाहन क्षमता में दो टन भार और जोड़ दिया गया है ;

(ख) क्या इस आशय का कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है कि इस निर्णय को तब तक क्रियान्वित नहीं किया जाना चाहिये जब तक प्रत्येक बाक्स वेगन पर नई भार सीमा स्पष्ट रूप से अंकित नहीं कर दी जाती और इस प्रयोजन के लिये सम्बन्धित स्टेशनों पर भार तोलने वाले पुलों की व्यवस्था नहीं कर दी जाती :—

(ग) क्या कोल इण्डिया लिमिटेड द्वारा ऐसे स्थानों पर जहाँ भार तोलने वाले पुल नहीं हैं रेलवे को भेजे गये कोयले के लिये मालवाहन क्षमता पर बिल भेजा जा रहा है न कि माल वाहन क्षमता में दो टन और जोड़ कर, जैसा कि अन्य मामलों में किया जाता है ; और

(ग) क्या सरकार अभ्यावेदनों को देखते हुए मालवाहन क्षमता में कोई परिवर्तन करने पर विचार कर रही है ।

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी हां ।

(ख) जी हां ।

(ग) बिना तोले गये इंजनों के कोयले से भरे माल डिब्बों का भुगतान प्रभार के लिये न्यूनतम भार का संशोधन किये जाने से पहले जारी किये गये अनुदेशों के अनुसार वहन क्षमता के अनुसार किया जाता है । न्यूनतम प्रभार्य भार के अनुसार भुगतान के मेर्सस कोल इण्डिया लिमिटेड के अनुरोध की जांच की जा रही है ।

(घ) जी नहीं ।

खान अब्दुल गफार खान के बारे में

RE: KHAN ABDUL GAFFAR KHAN

श्री एस० एम० बनर्जी (कानपुर) : मैंने खान अब्दुल गफार खान के बारे में आज आपको एक नोट भेजा है जिसमें पाकिस्तान में उनके साथ किये जा रहे व्यवहार का ब्यौरा दिया गया है । वह इतने ही महान नेता हैं जितने कि स्वर्गीय पंडित जवाहरलाल नेहरू थे । उनके साथ बहुत दुर्व्यवहार किया जा रहा है । मैं चाहता हूँ कि प्रधान मंत्री अपने पद का सदुपयोग करते हुए उन्हें भारत में लाने के लिये प्रयत्न करें ताकि वह अपना शेष जीवन शान्तिपूर्वक बिता सकें । मुझे आशा है कि आप प्रधान मंत्री तक हमारी यह दरखवास्त पहुंचा देंगे ।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

PAPERS LAID ON THE TABLE

संश्लिष्ट रबड़ के बारे में टैरिफ आयोग का प्रतिवेदन (1975) और प्रतिवेदन तथा विवरणों के बारे में सरकारी संकल्प तथा निर्णय

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : मैं निम्न पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (1) टैरिफ आयोग अधिनियम, 1951 की धारा 16 की उपधारा (2) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति :—
 - (क) (एक) संश्लिष्ट रबड़ के मूल्य ढांचे के सम्बन्ध में टैरिफ आयोग का प्रतिवेदन (1975) ।
 - (दो) दिनांक 18 मार्च, 1976 का सरकारी संकल्प संख्या एन० 18011/2/75 पीसी-I जिसमें उपर्युक्त प्रतिवेदन पर सरकारी निर्णय अधिसूचित किये गये हैं ।
 - (ख) उक्त अधिनियम की धारा 16 की उपधारा (2) में विहित अवधि में उपर्युक्त दस्तावेजों के सभा पटल पर न रखे जा सकने के कारणों का एक विवरण ।
- (2) उपर्युक्त (क) और (ख) में उल्लिखित दस्तावेजों के अंग्रेजी संस्करण के साथ-साथ हिन्दी संस्करण सभा पटल पर न रखने के कारणों का एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) ।

[प्रंथालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी० 10568/76]

कम्पनी अधिनियम 1956 के कार्यकरण और प्रशासन के सम्बन्ध में वर्ष 1974-75 का वार्षिक प्रतिवेदन, कम्पनी अधिनियम 1956 के अन्तर्गत अधिसूचनायें और मशीन टूल कम्पनी बिलय आदेश, 1976

विधि न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री वेदव्रत बरुआ) : मैं निम्न पत्र सभा-पटल पर रखता हूँ :—

- (1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 638 के अन्तर्गत, उक्त अधिनियम के कार्य-करण और प्रशासन के सम्बन्ध में वर्ष 1974-75 के वार्षिक प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति ।

[ग्रन्थालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी०-10569/76]

- (2) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 620 की उपधारा (2) के अन्तर्गत, उक्त अधिनियम की धारा 620 की उपधारा (1) के अन्तर्गत जारी की जाने वाली निम्नलिखित प्रारूप अधिसूचनाओं (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक-एक प्रति :—

(एक) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 255, 256 और 257 की कतिपय सरकारी कम्पनियों पर लागू न किये जाने के बारे में अधिसूचना संख्या 15/28/75-आई०जी०सी० ।

(दो) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 210 की उपधारा (4) के उपबन्धों को, कोयला खान प्राधिकरण लिमिटेड, कलकत्ता पर, जो कि एक सरकारी कम्पनी है, 31 अक्टूबर, 1975 को समाप्त हुए वित्तीय वर्ष के लिए लागू करने में कतिपय छूट देने के बारे में अधिसूचना संख्या 15/36/75-आई०जी०सी० ।

[ग्रन्थालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी०--10570/76]

- (3) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 396 की उपधारा (5) के अन्तर्गत म शीन टूल कम्पनी विलय आदेश, 1976 (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति जो दिनांक 18 मार्च, 1976 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा०सा० नि० 237(ड) में प्रकाशित हुआ था ।

[ग्रन्थालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी०-10571/76]

राज्य सभा से संदेश

MESSAGES FROM RAJYA SABHA

महासचिव: मैं राज्य सभा के महा सचिव से प्राप्त निम्न संदेशों की सूचना देता हूँ :—

- (एक) "राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन सम्बन्धी नियमों के नियम 186 उपनियम (6) के उपबन्धों के अनुसार यह निवेदन करना है कि राज्य सभा को लोक सभा द्वारा 23 मार्च, 1976 को पास किये गये विनियोग (रेलवे) संख्या 2 विधेयक 1976 के बारे में लोक सभा से कोई सिफारिश नहीं करनी है।"

- (दो) राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन सम्बन्धी नियमों के नियम 186, उपनियम (6) के उपबन्धों के अनुसार यह निवेदन करना है कि राज्य सभा को लोक सभा द्वारा 23 मार्च, 1976 को पास किये गये विनियोग (रेलवे) संख्या 3, विधेयक 1976 के बारे में लोक सभा से कोई सिफारिश नहीं करनी है।”

लोक लेखा समिति

PUBLIC ACCOUNTS COMMITTEE

204वाँ प्रतिवेदन

श्री एच० एन० मुरुजी (कलकत्ता-उत्तर-पूर्व) : मैं श्रीनगर टेलीफोन केन्द्र के विस्तार सम्बन्धी वर्ष 1973-74 के लिये भारत के नियंत्रक-महालेखा परीक्षक के प्रतिवेदन, संघ सरकार (डाक और तार) के पेरोग्राफ 10 पर लोक लेखा समिति का प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण सम्बन्धी समिति

COMMITTEE ON THE WELFARE OF SCHEDULED CASTES AND SCHEDULED TRIBES

प्रतिवेदन तथा कार्यवाही-सारांश

श्री डी० बासुमतारी (कोकराझार) : मैं अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण सम्बन्धी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन तथा कार्यवाही सारांश सभा पटल पर रखता हूँ :-

- (1) सितम्बर, 1975 में पंजाब नेशनल बैंक, पार्लियामेंट स्ट्रीट, नई दिल्ली के मुख्यालय के समिति के दौरे का प्रतिवेदन ।
- (2) दिसम्बर, 1975 में भोपाल, जबलपुर, वाराणसी, लखनऊ और हरिद्वार के समिति के अध्ययन दल-1 के अध्ययन के दौरे का प्रतिवेदन ।
- (3) दिसम्बर, 1975 में बम्बई, औरंगाबाद और मनीपाल के समिति के अध्ययन दल-2 के अध्ययन दौरे का प्रतिवेदन ।
- (4) फरवरी, 1976 में दिल्ली संघ राज्यक्षेत्र के बादली और सिंधु गांवों के और औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान, पूसा, नई दिल्ली के समिति के अध्ययन दल-1 के अध्ययन दौरे का प्रतिवेदन ।
- (5) फरवरी, 1976 में दिल्ली संघ राज्यक्षेत्र के चांदपुर और चटसर गांवों के और औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान, कर्जन रोड और अरब की सराय के समिति के अध्ययन दल-2 के अध्ययन दौरे का प्रतिवेदन ।
- (6) मार्च, 1976 में दिल्ली संघ राज्यक्षेत्र में दिल्ली विकास प्राधिकरण की कतिपय कालोनियों और लड़कियों के छात्रावास के समिति के दौरे का प्रतिवेदन ।
- (7) समिति की पहली से 43वीं, 49वीं, 54वीं और 55वीं बैठकों के कार्यवाही-सारांश ।

बेतवा नदी बोर्ड विधेयक

BETWA RIVER BOARD BILL

कृषि और सिंचाई मंत्रालय में उप मंत्री (श्री केदारनाथ सिंह) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश की सरकारों की ओर से राजघाट में बेतवा नदी पर बांध का सन्निर्माण करके राजघाट में जलाशय बनाने के लिये और उक्त जलाशय के विनियमन के लिये एक बोर्ड की स्थापना का उपबन्ध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।”

माननीय सदस्यों को मालूम ही होगा कि बेतवा नदी यमुना की सहायक नहीं है जो कि मध्य प्रदेश तथा उत्तर प्रदेश में से होकर बहती है। बेतवा नदी व्यवस्था का निर्माण परिच्छाबंधिका सहित 1885 में किया गया था, 1907 में धूकन बांध और 1909 में मैथिला बांध का निर्माण किया गया और इन सभी योजनाओं में कुल मिलाकर बेतवा नदी के जल का केवल एक तिहाई जल प्रयोग में आता है। उत्तर प्रदेश का बुन्देलखंड क्षेत्र और इसकी सीमा से लगे हुए मध्य प्रदेश के गूना, शिवपुरी तथा दतिया जिले सुखाग्रस्त क्षेत्र हैं। वर्तमान जल भंडारण इन क्षेत्रों की सिंचाई सुविधाओं को पूर्ण रूप से जुटाने के लिए पर्याप्त नहीं है।

उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश की सीमा पर बेतवा नदी पर स्थित राजघाट स्थल जंरुरतमन्द क्षेत्रों की सिंचाई की मांगों को पूरा करने की दृष्टि से जल भंडारण के लिये काफ़ी उपयुक्त स्थान है। गत तीन वर्षों के दौरान दोनों राज्यों ने उस क्षेत्र के लोगों के हित के लिए बेतवा नदी को बांटने के लिए भी भरसक विचार विमर्श किया है। अगस्त, 1972 में दोनों राज्यों के मुख्य मंत्री इस निष्कर्ष पर पहुंचे कि राजघाट पर 62 टी०एम०सी० क्षमता वाला एक भंडारण बनाया जाये। 9 टी०एम०सी० पानी बहाव वाले क्षेत्रों को देने के बाद, शेष जल दोनों राज्यों के बीच समान रूप से बांट दिया जायेगा। राजघाट बांध उत्तर प्रदेश तथा मध्य प्रदेश सरकारों का एक संयुक्त उद्यम होगा और इसकी अनुमानित लागत 72.56 करोड़ पये होगी।

राजघाट बांध की अधिकतम ऊंचाई 28 मीटर होगी तथा उसकी लम्बाई 10 किलोमीटर होगी। इस बांध की चिनाई 43 मीटर ऊंची होगी तथा इसकी लम्बाई 550 मीटर होगी। जलाशय के भीतर 214 वर्ग किलोमीटर भूमि डूब जायेगी। इस जलाशय से उत्तर प्रदेश में 10,600 से अधिक आबादी वाले 26 गांवों की 111 वर्ग किलोमीटर जमीन और मध्य प्रदेश में 8000 की आबादी वाले 22 गांवों की 103 वर्ग किलोमीटर की भूमि को लाभ होगा।

राजघाट बांध जल में उत्तर प्रदेश के जल का हिस्सा बेतवा नहर प्रणाली के अधीन सिंचाई के लिए उपयोग में लाया जायेगा तथा मध्य प्रदेश के हिस्से में आने वाला पानी बांध की निचली धारा के क्षेत्रों में सिंचाई के लिए प्रयोग में लाया जायेगा। इस बांध का उद्घाटन प्रधान मंत्री द्वारा अप्रैल, 1973 में किया गया था। 9 दिसम्बर, 1973 को मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश के बीच इस सम्बन्ध में एक अनुपूरक समझौता हुआ। इस समझौते में दोनों मुख्य मंत्री राजघाट परियोजना सहित मध्य प्रदेश तथा उत्तर प्रदेश की विभिन्न अन्तराज्यीय परियोजनाओं को तीव्र क्रियान्वित करने के लिये तैयार हो गये। इसके साथ ही उन्होंने यह भी स्वीकार कर लिया कि राजघाट बांध का निर्माण कार्य नियंत्रण मण्डल द्वारा किये जाने वाले परियोजना प्राधिकार को सौंप दिया जाये।

चिनाई का और भूमि बांध का काम पूर्व निर्धारित योजना के अनुसार चलाने तथा परियोजना के निर्माण कार्य में पड़ने वाली किसी भी बाधा को रोकने के लिये यह कार्य एक एजेंसी को सौंप दिया जाये। परन्तु दोनों राज्य इस बात पर सहमत नहीं हो सकते कि दोनों में से कौन सा राज्य किस को क्रियान्वित करे। क्योंकि दोनों ही राज्यों की यह भांग थी कि इस कार्य में उनके ही कार्य सम्मिलित हों। अधिकारी तथा कर्मचारी सम्मिलित हों। अतः दोनों ही राज्य परियोजना के निर्माण कार्य को एक स्वतंत्र तथा उच्च शक्ति सम्पन्न बोर्ड को सौंपने के लिये तैयार हो गये जोकि दोनों ही राज्यों की सेवायें ले सकता था। दोनों राज्य इस बात पर भी सहमत हो गये कि वह इस परियोजना में उसी अनुपात से व्यय भी करेंगे जिस अनुपात से कि उन्हें लाभ होगा। इस कार्य के लिये अपेक्षित बोर्ड का गठन किसी कार्यकारी आदेश द्वारा नहीं किया जा सकता क्योंकि राजघाट बांध स्थल की परिस्थितियां अन्य किसी प्रकार के मामलों से कहीं भिन्न हैं। यहीं कारण है कि हमें इस सम्बन्ध में यह नया विधान प्रस्तुत करना पड़ रहा है।

इस बोर्ड की संरचना के बारे में मैं यह स्पष्ट कर दूँ कि यह बोर्ड त्रिपक्षीय बोर्ड होगा और इस की अध्यक्षता केन्द्रीय कृषि और सिंचाई मंत्री द्वारा की जायेगी। इस बोर्ड में मध्य प्रदेश तथा उत्तर प्रदेश के वित्त तथा सिंचाई मंत्री यह भी शामिल किये जायेंगे। बोर्ड का मुख्य कार्य यह होगा कि वह अपने सर्वेक्षण के आधार पर एक व्यापक परियोजना की रूपरेखा तैयार करेगा। इसके साथ ही दोनों राज्यों में बांध पर आने वाली लागत को बांटेंगा राजघाट बांध का निर्माण करेगा तथा कार्य संचालन सम्बन्धी अन्य नियमों का निर्धारण करेगा।

इस बोर्ड की सहायता के लिये एक कार्यकारी समिति का गठन किया जायेगा जिसका अध्यक्ष केन्द्रीय सरकारी अधिकारी होगा। समिति का गठन अधिनियम के अन्तर्गत दर्शाये गये नियमों के आधार पर किया जायेगा। परियोजना के पूरा होने तक कृषि और सिंचाई मंत्रालय का सचिव या अतिरिक्त सचिव इस कार्य से सीधे रूप से सम्बद्ध रहेंगे। परियोजना कार्य के पूरा हो जाने पर कार्य संचालन और रखा-रखाव सम्बन्धी कार्यों की देखभाल के लिये यदि आवश्यकता हुई तो एक छोटी सी समिति का गठन भी किया जा सकेगा।

वर्तमान विधेयक के खंड 18 में यह उपबन्ध है कि यदि बोर्ड और मध्य प्रदेश या उत्तर प्रदेश या दोनों के बीच इस अधिनियम के अन्तर्गत आने वाले किसी भी मामले के बारे में कोई मतभेद या वाद-विवाद होगा तो उसे केन्द्रीय सरकार को सौंपा दिया जायेगा, और केन्द्रीय सरकार जो निर्णय दे दोनों ही राज्यों को अन्तिम रूप से मान्य होगा।

केन्द्रीय सरकार को यह शक्ति भी प्राप्त है कि वह आवश्यकता पड़ने पर अधिनियम के उद्देश्यों की पूर्ति के लिये अपेक्षित नियम भी बना सकती है। तथा अपना कार्य चलाने के लिये बोर्ड द्वारा जो विनियम बनाये गये हैं उनका अनुमोदन भी कर सकती है। खंड 13 में बेतवा नदी बोर्ड निधि का उपबन्ध भी किया गया है जो कि दोनों राज्य सरकारों द्वारा दी जाने वाली धनराशि से ही बनाई जायेगी।

Shri K. M. Madhukar (Kasaria): The Bill is a welcome measure because two states have arrived at an agreement with regard to their water dispute. I would like to Congratulate the Irrigation Minister because this agreement is the direct outcome of his dynamic leadership. At the same time I would like to draw his attention to the number of similar other disputes which are still pending among other states. It is high time to make sincere efforts to solve them.

It is strange that Government is not having any clear policy regarding water resources of the country. It has been stated a number of times that water should be declared a national property.

The States of Uttar Pradesh and Bihar have to face a serious problem of floods every year. Several crores of rupees are spent on this problem but still this problem remains to be there. In this connection, I want to suggest that a dialogue should be initiated with Nepal Government. We should try to evolve a common scheme with Nepal for making the best use of this water so as to save Uttar Pradesh and Bihar from the devastating floods.

I welcome the proposal of this Bill for constituting a Board for the construction of this Dam but at the same time I am sorry to point out that there is no mention about the rehabilitation of the people who will be displaced by the construction of this dam.

Lastly I want to submit that the Government should have a national policy regarding the water resources and we may discuss this issue at length in House since the principle of workers' participation in management has already been accepted, it is suggested that workers should be given representation on the Board which is being set up for this Dam.

Dr. Govind Das Rechhariya (Jhansi) : Today is a very important day in the history of our country because today we are discussing a very important piece of legislation which will go a long way in solving many of our pending inter-state river disputes. It is hoped that the construction of Rajghat Dam will be very beneficial for the people of Bihar and Uttar Pradesh.

It is apparent from the provisions of the Bill that it will be effective from any such date which will be notified by the Central Government after consultation with the Governments of Uttar Pradesh and Bihar. The Government should ensure that the implementation of this project is not delayed as the earlier it is taken up better it would be. I may further submit that the Chief Engineer and other Engineers should be appointed well in time so that there is no delay in the execution of the project. Similarly the technical staff required for the purpose may also be appointed well in time. I am stressing on these points because the project has already been delayed because the two Chief Ministers entered into an agreement in 1972 and it is today, the 30th March when this has finally come up in the form of a Bill. So it must be taken up on war footing.

The foundation stone of this project was laid down by Prime Minister herself and to increase the irrigation facilities is a part of our 20-point programme. A major irrigation problem of this area will be solved and it will add much to the production, so every effort should be made to implement this project at the earliest.

Shri Nathu Ram Ahirwar (Tikamgarh) : I wholeheartedly welcome Betwa River Board Bill because it will provide lot of relief to the people of that area and help a lot in solving their irrigation problems. We are really grateful to the Central Government for bringing in accord on this issue between the two States.

With regard to the construction of dams I am just to remind the House that the State of Madhya Pradesh has always been a loser. For instance I may submit that when Rehand Dam was constructed, it was agreed that 15 percent of electricity will be made available to the State but I am sorry to point out that not even a single unit of electricity has been made available to Madhya Pradesh. The same thing happened with regard to Mata Tila Dam.

Regarding this Rajghat Dam I want to submit that a survey for the site of dam was carried out earlier also. On the basis of this survey it came to light that if this dam is constructed at a distance of few miles from Rajghat, there can be lot of soring. I think Minister should call for the relevant papers and consider this aspect also.

Regarding Bansagar Project, I may remind the House that this project is hanging in balance simply for the reason that Bihar Government did not enclose the same although the Governments of Uttar Pradesh and Madhya Pradesh had agreed for the same. Let the Bihar Government should agree to this matter.

This Bill is likely to benefit the countrymen. Shivpuri and Tikamgarh Districts are also likely to be benefited substantially.

It is really regrettable that Madhya Pradesh Government did not get any water from the Parichha Dam constructed on river Betwa although all the land submerged by the dam belonged to that state. Government should consider this matter.

There was only one bridge on Betwa river. In 1965, when it was constructed, it was agreed to levy a toll tax in order to recover the cost involved in its construction which was about Rs. 31 lakhs. Now according to our calculations about Rs. 45 lakhs have so far been realised. It is, therefore, necessary that the levy of that toll tax is stopped. This will benefit the people of both states.

The engineers who constructed this dam deserve congratulations, I support this Bill.

Shri Shivanath Singh (Jhunjhunu) : This bill aims at resolving the dispute between the states covered by the Betwa river. This House have been demanding that river water should be under the control of the Central Government, so that water could be made available to the states where it is actually required. The interstate water dispute will be referred to the Central Government and decided by it.

It is neither proper nor in the national interest that only those states through which the river water flows should benefit from that water. Rajasthan is a dry area and as such it should have a claim to get water from the rivers flowing in the neighbouring States of Himachal Pradesh, Punjab and Uttar Pradesh.

This Bill has provided for the constitution of a Board, Executive Committee and Advisory Committee. Nothing is clear about the functions and working of these bodies. There is no provision in the Bill about the oustees. It does not say as to who will be responsible for their settlement and how the compensation would be paid to them. When the Board is set up, this responsibility should also have been entrusted to it. This is a big lacuna to which the Minister should pay due attention.

Shri S. M. Banerjee (Kanpur) : I would like to congratulate the hon. Minister for introducing the Bill which aims at benefiting the poverty-stricken people of Bundelkhand. Since the very beginning, we have been demanding the construction of a dam on Betwa river. This issue remained under the active consideration of both Uttar Pradesh and Madhya Pradesh State Governments.

So far as constitution of the Board is concerned, apart from the Chief Minister and officers belonging to the two States, Members, of Parliament and MLAs of that area should be taken on that Board.

The people of Bundelkhand will have a sigh of relief after this Bill is passed as irrigation water will be available to the people and they will be in a position to produce more foodgrains and raise their standard of living. It will also contribute towards removing the economic backwardness of this area.

Shri Shashi Bhushan (South Delhi) : I support this Bill, I subscribe to the view of Shri Banerjee that this Bill, when it becomes an Act, will contribute towards eradicating the economic backwardness of Bundelkhand. I do not however, agree with this view of the hon. member that poverty breeds dacoity.

It has rightly been said that local MPs and MLAs should be taken on the Board which is proposed to be set up under this Bill. The Hon. Minister should consider this suggestion even at this late stage and remove this lacuna.

It is really good that this problem of water from Betwa has been amicably resolved. But there are many other disputes still pending. For example, there is the Narmada dispute. If it had been settled earlier, the concerned States would have benefited a lot by now. Such disputes should not be entrusted to retired judges. Instead a parliamentary committee should be set up for the solution of such disputes. You have done a good thing by constituting a Board instead of a Commission.

I support this Bill. At the same time I would request that Narmada water dispute should be resolved at the earliest because that area is economically very backward.

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]
[MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair]

Shri M. C. Daga (Pali) : I support the idea behind the constitution of the Board. It is provided in the Bill that the Board will frame the rules but it is not known as to how much time will be taken by the Board in framing such rules.

It is also not clear what function will be performed by the Board, and what will be the term of office of the Board. All such points should be made clear by the hon. Minister. The Bill has also provided that the Board so constituted will frame all the rules and regulations in consultation with the central government. But who will be represented on the Board. It is not known whether such representation will be from U.P. or M.P. Also who will be responsible for supervising and transacting the working of the Board.

It is not clear as to what will be the functions objects of the Advisory Committee.

Similarly it has not been mentioned whether the opinion of the Advisory Committee will be binding or not. Clause 9 does not contain the method of appointment of officers and clause 17 does not indicate whether directions are to be issued before or after the Constitution of the Board.

उपाध्यक्ष महोदय : हम इस समय सिद्धान्तों की चर्चा कर रहे हैं। अगले स्तर पर खंडों पर विचार करेंगे। उस समय आप खंडों पर बोल सकते हैं।

श्री मूल चन्द्र डागा : ठीक है महोदय, मैं आपको बता रहा हूँ कि बोर्ड किस प्रकार कार्य करेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : आप को एक खंड से दूसरे खंड पर जा रहे हैं जैसे आप प्रत्येक खंड पर चर्चा कर रहे हों।

Shri M. C. Daga : I want to know the functions, powers etc. of the Board. Will it be able to complete its task? I think you will not be able to achieve your target.

Shri Kedar Nath Singh : Sir, I want to congratulate the hon'ble Members for taking part in the discussion. Some of them raised certain basic questions even while welcoming this measure.

Shri 'Madhukar' raised the point about coming to an agreement with Nepal. As the House is aware we are having negotiations with the Nepal Government. A high power delegation has visited Nepal and it has been agreed to undertake some investigations.

As regards need to have a national policy on water and declaring water as a national property. Government are making all efforts in this direction. But the Concurrence of States is necessary in this regard. Let the Members exercise their influence and make them agree to our proposal.

Mr. Ahirwar has said that the present site for the construction of Dam is not suitable. He said that if the dam is constructed at other place about 3 or 4 kilometres away, there would have been saving of a few crores. But the present site has been selected on expert advice and it is considered to be most useful.

There are certain reasons for constituting this board. One half of this dam will fall in Madhya Pradesh and the other in Uttar Pradesh. If the two State Governments had taken up the project separately, there would have been much delay. Since it would be a high power Board presided over by the Minister of Irrigation it is hoped that every thing will be done expeditiously.

As regards the point made about Advisory Committee, they are being set up for the purpose of securing technical advice for the Board which will not be an expert body.

It is not possible to include M.Ps. and MLAs in the Board. The Chief Ministers themselves are public leaders.

The question of rehabilitating the displaced persons on account of this dam will also go before the Board and if the matter is not decided there the matter will be considered by the Central Government and their decision will be binding on both the State Governments.

Shri Natwarlal Patel (Mehsana) : If any State Government opposes the move to make water as national property (*Interruptions*).

उपाध्यक्ष महोदय : यह विधेयक के क्षेत्राधिकार में नहीं आता । यह विधेयक का भाव नहीं है । क्योंकि कुछ सदस्यों ने यह प्रश्न उठाया था । इसलिये 'मंत्री जी ने उसका उल्लेख किया है ।

श्री शिवनाथ सिंह : यह विधेयक में सिद्धान्त की बात है ।

श्री नटवर लाल पटेल : यह राज्य सरकारों के बीच सहयोग की बात है । हमें पता लगना चाहिये कि कौन सी राज्य सरकारें सहयोग नहीं कर रही । यह विषय पिछले तीन साल से चल रहा है ।

उपाध्यक्ष महोदय : यह काफ़ी बड़ा प्रश्न आप ने पूछा है । यदि मंत्री जी चाहे तो उत्तर दे सकते हैं ।

श्री केदार नाथ सिंह : जैसा आप ने कहा है यह विधेयक का भाग नहीं है । इस मामले में राज्य सरकारों से परामर्श किया जा रहा है । अन्तिम रूप से स्वीकृति तो संसद ने ही देनी है । यदि वे सहमत न हुए तो कुछ कठिनाई आ सकती है । हम उस पहलू पर ध्यान दे रहे हैं ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश की सरकारों की ओर से राजघाट में बेतवा नदी पर बांध का सन्निर्माण करके राजघाट में जलाशय बनाने के लिए और उक्त जलाशय के विनियमन के लिए एक बोर्ड की स्थापना का उपबन्ध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम खण्डवार विचार करते हैं । प्रश्न यह है :

“कि खंड 2-24, अनुसूची और खंड 1 विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted

खंड 2-24, अनुसूची और खंड 1 विधेयक में जोड़ दिये गये

Clauses 2-24 the Schedule and Clause 1 were added to the Bill.

अधिनियमन सूत्र

संशोधन किया गया :

पृष्ठ 1, पंक्ति 1 :--

“Twenty-Sixth (26वें)” के स्थान पर
“Twenty-Sev (7वें)” रख दिया जाये
(श्री केदार नाथ सिंह)

उपाध्यक्ष 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 formula as amended was added to the Bill.

विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिया गया

The title was added to the Bill.

श्री केदार नाथ सिंह : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक, संशोधित रूप में, पारित किया जाये।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है

“कि विधेयक संशोधित रूप में पारित किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted.

भारतीय मानक संस्था (प्रमाणन चिह्न) संशोधन विधेयक

Indian Standards Institution (Certification Marks) Amendment BILL.

उद्योग और नागरिक आपूर्ति मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बी० पी० मौर्य) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि भारतीय मानक संस्था (प्रमाणन चिह्न) अधिनियम, 1952 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर, राज्य सभा द्वारा पास किये गये रूप में, विचार किया जाये।”

भारतीय मानक संस्था (प्रमाणन चिह्न) संशोधन विधेयक, 1976 पर राज्य सभा द्वारा 10 मार्च, 1976 को विचार किया गया और उसे पारित किया गया। अधीनस्थ विधान सम्बन्धी समिति ने भारतीय मानक संस्था (प्रमाणन चिह्न) संशोधन विनियम, 1968 की जांच के समय यह देखा कि यद्यपि वित्तीय भार वाला लाइसेंस प्राप्त करने अथवा उसके नवीकरण के लिए शुल्क लगाने की व्यवस्था विनियमों में है तथापि उन्हें संसद की दोनों सभाओं के समक्ष रखना अपेक्षित नहीं। इसलिए समिति ने सिफारिश की कि इन विनियमों को संसद की दोनों सभाओं के समक्ष

रखा जाये। इसी उद्देश्य की पूर्ति के लिए इस विधेयक द्वारा अधिनियम का संशोधन किया जाना है।

इस प्रयोजनार्थ विधेयक का संशोधन करते हुए अधिनियम के धारा 20 के उपधारा (4) का लोप किया गया है नई धारा 22 अन्तःस्थापित की गई है। नई धारा 22 में यह स्पष्ट व्यवस्था है कि अधिनियम के अंतर्गत बनाये गये नियम और विनियम संसद की दोनों सभाओं के समक्ष रखे जायें।

इसके अतिरिक्त धारा 20 की उपधारा (2) के खंड (ड) का लोप करके धारा 21 की उपधारा (2) के अन्त में, किसी लाइसेंस की प्राप्ति अथवा नवीकरण के लिए शुल्क लगाने की व्यवस्था भी की जाये "शब्द जोड़ दिये गये हैं। भारतीय मानक संस्था द्वारा लाइसेंस देने अथवा नवीकरण करने के लिए शुल्क लगाने का अधिकार देने के लिए ही ऐसा किया गया है। इस संशोधन द्वारा अधिनियम में कोई नया उपबन्ध नहीं जोड़ा गया है। महोदय मैं प्रस्ताव करता हूँ कि विधेयक पर विचार किया जाये।

डा० सरदीश राय (बोलपुर) : 16 दिसम्बर, 1970 को चौथी लोक सभा में अधीनस्थ विधान सम्बन्धी समिति के प्रतिवेदन में कहा गया था कि सरकार इस विषय में समिति की टिप्पणियों को ध्यान में रख कर विचार करे। अब छः वर्ष होने को आये तो उस पर विचार होने लगा है। और वह भी उस समय जब लोक सभा की अवधि 1 वर्ष के लिए बढ़ा दी गई है। समिति ने दौबारा फिर 3 अप्रैल, 1974 को पांचवी लोक सभा में अपनी इन्हीं सिफारिशों को दोहराया था।

अतः मेरा कहना यह है कि मंत्रालय समिति की सिफारिशों पर बहुत कम ध्यान देते हैं। भारतीय मानक संस्था के बारे में खूब प्रचार हो रहा है। यह भी कहा गया है कि इस्पात से लेकर मिट्टी के तेल तक 4000 से अधिक वस्तुओं का मानकीकरण किया गया है। लेकिन वे इस अधिनियम का पालन प्रत्येक वस्तु के संबन्ध में किस प्रकार करेंगे। व्यापारी भारतीय मानक संस्था के चिह्न का लाभ उठा रहे हैं। वे घटिया माल का निर्यात करते हैं। मूल अधिनियम की धारा 13 में मानक चिह्न के दुरुपयोग के लिए जुर्माने की व्यवस्था है। क्या आप बता सकते हैं कि कम से कम आपत स्थिति के लागू होने के बाद से कितने व्यक्तियों को पकड़ा गया है।

उपाध्यक्ष महोदय : यह बातें महत्वपूर्ण हैं। लेकिन विधेयक के क्षेत्राधिकार में नहीं आती। आप इन पर अलग से चर्चा कर सकते हैं।

श्री मूल चन्द डागा (पाली) : लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम 2, 3 और 4 के अन्तर्गत इन्हें सभा पटल पर रखा जाना था लेकिन नहीं रखा गया। इसके अतिरिक्त यह अधिनियम 1952 में पास किया गया था और संशोधन किया जा रहा है। क्या उन लोगों से शुल्क लिया गया है जिन्होंने अवैध रूप से लाइसेंसों का नवीकरण कराया है।

श्री बी० पी० मौर्य : निःसन्देह यह सिफारिश 1971 में की गई थी लेकिन औद्योगिक विकास मंत्रालय ने इस सिफारिश पर टिप्पणी की थी और हमने समिति से अनुरोध किया था कि वह हमारे प्रस्ताव से सहमत हो जाये। फिर समिति ने 1974 में अंतिम रूप में सिफारिश की थी। अतः थोड़ा सा बिलम्ब अवश्य हुआ है।

उपाध्यक्ष महोदय : दो वर्ष का विलम्ब हुआ है । आप इसका स्पष्टीकरण करें । जब समिति ने 1970 में पहली बार प्रतिवेदन प्रस्तुत किया तो क्या सरकार ने कुछ बातें उठाई थी जिसने समिति को पुनः विचार करना पड़ा और समिति ने फिर 1974 में अपनी सिफारिशें प्रस्तुत की । क्या समिति के दूसरे प्रतिवेदन में पहली बातें ही दोहरायी गई थी ।

श्री बी पी० मौर्य : कुछ थोड़ा सा रूपभेद था । वर्ष 1971 में की गई सिफारिश में अंतर था । उन्होंने कहा कि भारतीय मानक संस्था अधिनियम की कुछ धाराएं उसके क्षेत्राधिकार से बाहर हैं और विवादास्पद है । सरकार कुछ लेवी लगाने की शक्ति अपने हाथों में ले रही है और अधिनियम के अन्तर्गत संस्था के लिये इसे सभा के समक्ष रखना आवश्यक नहीं है । इससे थोड़ा सा रूप भेद है । जहां तक मंत्रालय का सम्बन्ध है, हमने कहा है कि हम भारतीय मानक संस्था अधिनियम का ही संशोधन कर रहे हैं और संशोधन करते समय हम 1971 में की गई सिफारिशों को निगमित करेंगे । समिति इस प्रस्ताव से सहमत हो गई ।

जहां तक भारतीय मानक संस्था के कार्यकरण और दुरुपयोग का सम्बन्ध है, मैं कहना चाहता हूं कि भारतीय मानक संस्था के चिह्न का दुरुपयोग नहीं हो रहा है । हम इस सम्बन्ध में सतर्क हैं । प्रमाणन चिह्न संस्था द्वारा कठोर गुण-प्रकार नियंत्रण और जांच के करने के बाद दिया जाता है तथा इसकी बाद में भी अकस्मात् जांच की जाती है जिससे किस्म सुनिश्चित हो ।

जांच अधिकारी, जो निर्माता के रिकार्ड की पूरी जांच करते हैं, नमूने लेते हैं तथा कई अन्य निरीक्षण करते हैं, ग्रेड 1 अधिकारी होते हैं । लाइसेंस देते या इसका नवीकरण करने से पूर्व उनकी रिपोर्ट की समीक्षा उच्च अधिकारियों द्वारा की जाती है । निरीक्षण अधिकारी बारी-बारी से निर्माताओं के स्थानों का निरीक्षण करते हैं । फैक्टरी के नमूनों और बाजार से खरीदे नमूनों की जांच अलग-अलग स्थानों पर की जाती है । अतः किसी के द्वारा ढिलाई बरतने की सम्भावना को दूर किया जाता है ।

उपभोक्ताओं की शिकयतों पर तुरन्त ध्यान दिया जाता है और निर्माता और भारतीय मानक संस्था के बीच करार के अनुसार निर्माता को उपभोक्ता द्वारा खराब पाया गया माल मुफ्त बदलना होगा । इसके अलावा यदि यह पता चलता है कि ये खामियां लापरवाही के कारण हैं जो अधिनियम के अन्तर्गत दण्डनीय कार्यवाही की जा सकती है और लाइसेंस को रद्द किया जा सकता है ।

भारतीय मानक संस्था प्रमाणन-चिह्न योजना की अन्य महत्वपूर्ण बात यह है कि जब किसी निर्माता अपने उत्पाद पर आई० एस० आई० चिह्न लगाने के लिये लाइसेंस दिया जाता है, तो उसे एक करार करना होगा जिसके अनुसार यदि चिह्न वाला कोई उत्पाद सम्बन्धित भारतीय मानक के अनुरूप नहीं होता तो निर्माता को उत्तरदायी ठहराया जाता है और अधिनियम के अन्तर्गत उसके विरुद्ध कार्यवाही की जा सकती है । अतः आई० एस० आई० इन्स्पेक्टर द्वारा निरीक्षण में ढिलाई देना या घटिया माल पर आई० एस० आई० चिह्न लगाने की अनुमति देने की कोई सम्भावना नहीं रहती ।

माल की किस्म की चैकिंग के लिये कोई एक अधिकारी न होकर कई अधिकारी होते हैं । आई० एस० आई० के निरीक्षण अधिकारी सरकार के सामान्य आचरण नियमों के अन्तर्गत आते हैं और यदि अपनी ड्यूटी के दौरान कोई अपराध किया जाता है तो यह नियमानुसार दण्डनीय है । इन शब्दों के साथ मैं प्रस्ताव करता हूं कि विधेयक पास किया जाये ।

श्री मूल चन्द डागा : अवैध रूप से वसुल की गई लेवी का क्या हुआ ?

उपाध्यक्ष महोदय : मेरे विचार में कोई अवैध बात नहीं है क्योंकि अधिनियम में यह स्पष्ट नहीं है कि विनियम सभा पटल पर रखे जाने चाहिये परन्तु अधिनियम द्वारा विनियमन बनाने की शक्तियां दी गई हैं। अतः इन विनियमों के अन्तर्गत लगाई गई लेवी अवैध नहीं है। अधिनियम में यह बात स्पष्ट नहीं है विनियम सभा पटल पर रखना आवश्यक है यह कमी रह गई है जो सरकार दूर करना चाहती है।

श्री मूल चन्द डागा : विचारणीय प्रश्न यह है कि क्या वे सभा पटल पर रखे गये या नहीं। यदि ऐसा नहीं किया गया तो सरकार को इसे वसूल करने का अधिकार नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय : क्या अधिनियम में यह स्पष्ट किया गया है किये नियमों और विनियमों, जिनके अन्तर्गत आप लाइसेंस देने या नवीकरण करने के लिये फीस लेते हैं, में स्पष्ट कहा गया है कि इन्हें सभा पटल पर रखा जाना चाहिये और क्या वे सभा पटल पर रखे गये ?

श्री वी० पी० मौर्य : अधिनियम में ही इस लेवी के लिये उपबन्ध किया गया है और इसमें नियमों के लिये भी उपबन्ध है।

उपाध्यक्ष महोदय : अधिनियम में यह लेवी लगाने की शक्ति है। यह नियम और विनियमों के अन्तर्गत नहीं लगाई गई, अधिनियम के अन्तर्गत लगाई गई। अतः कोई अवैधता नहीं है।

मेरा अनुरोध है कि जब किसी अधिनियम में संशोधन होना हो तो मूल अधिनियम भी यहां पर रखा जाना चाहिये।

प्रश्न यह है :

“कि भारतीय मानक संस्था (प्रमाणन-चिह्न) अधिनियम, 1952 का और संशोधन करने वाले विधेयक, पर राज्य सभा पटल पास किये गये रूप में, विचार किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted.

उपाध्यक्ष महोदय : अब हम खण्ड-वार विचार आरम्भ करते हैं।

प्रश्न यह है :

“कि खण्ड 2 से 4, खण्ड 1 अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक का अंग बने।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted.

खण्ड 2 से 4, खण्ड 1 अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ गये।

Clauses 2 to 4, Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री वी० पी० मौर्य : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि विधेयक पास किया जाये।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक पास किया जाये।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted.

प्रसूति प्रसुविधा (संशोधन) विधेयक

MATERNITY BENEFIT (AMENDMENT) BILL

श्रम मंत्री (श्री रघुनाथ रेड्डी) : मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि प्रसूति प्रसुविधा अधिनियम, 1961 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर, राज्य सभा द्वारा पास किये गये रूप में, विचार किया जाये।”

प्रसूति प्रसुविधा अधिनियम, 1961 बच्चे के जन्म के कुछ समय पहले और बाद कतिपय संस्थानों में लगी महिला कर्मचारियों को दी जाने वाली प्रसूति प्रसुविधा और अन्य सुविधाओं को विनियमित करता है। पहले-पहल यह अधिनियम फैक्ट्रियों, खानों, चाय बागानों और सहोस्त उद्योग पर लागू किया गया था। इसके अन्तर्गत केवल वे उद्योग नहीं आते के जिनमें उस समय कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948 लागू होता था।

इस समय महिला औद्योगिक कर्मचारियों को प्रसूति प्रसुविधा अधिनियम, 1961 और कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948 के उपबन्धों के अन्तर्गत दी जाती है। प्रसूति प्रसुविधा देने का उपबन्ध दोनों ही अधिनियमों में समान ही हैं, केवल अन्तर इतना है कि प्रसूति प्रसुविधा अधिनियम के अन्तर्गत प्रत्येक महिला कर्मचारी को, बिना कोई मजदूरी की सीमा लगाए यह सुविधा दी जाती है जब कि कर्मचारी राज्य बीमा योजना के अन्तर्गत केवल उन्हें ही यह सुविधा प्राप्त है जिनका वेतन, 1,000 रुपये से अधिक नहीं है।

इस विधेयक से कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम, 1948 के अन्तर्गत आने वाली फैक्ट्रियों में काम कर रही महिला कर्मचारियों को दी जाने वाली प्रसूति प्रसुविधा सम्बन्धी असमानता दूर करता है। यह कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम 1948 में लगाई गई आय सीमा को भी हटा कर उन्हें प्रसूति प्रसुविधा अधिनियम, 1961 के अन्तर्गत वे प्रसुविधाएं पाने का अधिकारी बनाता है।

क्योंकि इस विधेयक के सम्बन्ध में कोई विवाद नहीं है इसलिए इसे बिना किसी विवाद के पास किया जा सकता है।

श्रीमती पार्वती कृष्णन (कोयम्बतूर) : मैं इस विधेयक का स्वागत करती हूँ और मुझे प्रसन्नता है कि थोड़ी अवधि में विसंगति दूर की जा सकेगी। यह अच्छी बात है कि प्रसूति प्रसुविधा अधिनियम में एक ऐसा उपबन्ध जोड़ा जा रहा है जिससे नौकरी करने वाली महिलाओं को लाभ होगा और जो आज कर्मचारी राज्य बीमा अधिनियम में निर्धारित वेतन से अधिक वेतन ले रही हैं।

प्रसूति प्रसुविधा अधिनियम में यह सुनिश्चित करने के लिये संशोधन किया जाना चाहिये कि कृषि श्रमिकों को भी यह लाभ मिले। हम ग्रामीण लोगों और अन्य ऐसे लोगों की बात करते हैं जिनकी उपेक्षा की जा रही है परन्तु विधान बनाते समय हम उन्हें भुला देते हैं। उन्हें वही लाभ मिलने

चाहिये जो शहरी लोगों को प्राप्त हैं। इस विधेयक में ऐसा उल्लंघन होना चाहिये जिससे कृषि मजदूरों, भवन निर्माण मजदूरों आदि उपेक्षित लोग भी इसके अन्तर्गत आ जायें।

मंत्री महोदय केन्द्रीय श्रम संगठन से बातचीत करके ऐसा व्यापक संशोधन विधेयक शीघ्र-शीघ्र लायें जिसके अन्तर्गत देश की अधिक से अधिक महिलाओं को प्रसुविधा मिल सके।

Shri Ram Singh Bhai (Indore): It is very good that women workers in factories and establishments have now been included among those who are entitled to maternity benefits. But it should be noted that employers make retrenchment of women workers so as to avoid providing of maternity benefits to them. Since the introduction of maternity benefit scheme, not a single female employee has been recruited in the textile industry. Though the number of female employees in public sector is on the increase, yet the policy of their exploitation still continues in the private sector. The Labour Ministry is not paying any attention to this matter. Due protection should be given to female workers in the private sector so that they cannot be retrenched. It should be seen that this legislation is not misused in the private sector.

Shri Shivnath Singh (Jhunjhunu): It is a good feature of this legislation that women drawing a salary upto Rs. 1000/- p.m. have now been made entitled to maternity benefits. But the main question is the implementation of this legislation. Only the organised labour can so far take the advantage of these facilities and the women belonging to scattered labour cannot take any benefit of these facilities. In Plantation industries, women workers are not allowed 10-week leave prior to delivery as provided in the rules.

The State Governments are to implement this legislation but they are beyond the control of Central Government. An agency should be set up by the Central Government in cooperation with the State Governments for the purpose of its implementation. The state machinery should be tightened and there should be perfect coordination between the State Government and the Central Government.

Shri Mohammad Ismail (Barrakpore): This Bill is long overdue. It is said that woman employees, working in factories and establishments, drawing a salary upto Rs. 1000/- per month will be covered under it, but it is not clear what is the definition of establishment.

Then, it is said that overtime will not be included for the purposes of calculation of salary. It is not known why it has been so laid down.

This Act should also be applied to these women employees, who work in bidi industry, mica industry or construction industry and also to those lakhs of female employees who work under contractors.

The machinery to implement this legislation should be more tightened.

Shri Jagannath Mishra (Madhubani): The Minister deserves congratulations for bringing here this Bill in which it is proposed to give social justice to women employees, to some extent through the Maternity Benefit Act. The fact that this legislation has been brought here shows that it has all along been our endeavour to accord all the required facilities to women employees. But the Government must remain vigilant to see that this legislation is implemented effectively. It is found that employers do not allow 90 days leave to women employees before delivery.

In this Bill, there is a provision for the payment of basic wage only, during the period of maternity leave. But it is not fair that they should not be paid their other allowances. However, I support this Bill.

श्रीमती रोजा देशपांडे (बम्बई मध्य): मैं इस विधेयक का स्वागत करती हूँ पर साथ ही कुछ सुझाव देना चाहती हूँ।

यह एक अच्छा कदम है कि 1000 रुपये तक प्राप्त माह पान्न वाला जा महिलाय कारखाने अथवा अन्य संस्थानों में कार्य कर रही हैं, उन्हें प्रसूति लाभ मिलेगा।

[श्रीमती रोजा देशपांडे]

जब गर्भवती महिला प्रसूति के लिये 12 सप्ताह की छुट्टी पर जाती हैं, तो छुट्टी जाने से पूर्व उनको "हलका काम" देने की अपेक्षा की जाती है। परन्तु देखने में आया है कि यह कार्य प्रबन्धकों के स्वविवेक पर छोड़ दिया जाता है। जोनसन एण्ड जोनसन कम्पनी, जो बहु-राष्ट्रीय अमरीकी संस्था है, में ऐसा देखने में आया है। गर्भवती महिला द्वारा हलका काम की मांग करने के बावजूद, कम्पनी का डाक्टर यह कहता है कि हलका काम देने की कोई आवश्यकता नहीं है। इसलिए कोई ऐसा प्रावधान बनाया जाना चाहिये कि गर्भवती महिलाओं को हलका काम दिया जाए। पांच महीने के गर्भ के बाद उस महिला को ही यह निर्णय करने का अधिकार दिया जाना चाहिये कि जो काम उन्हें दिया जा रहा है, वह हलका है अथवा नहीं। मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें।

बीड़ी उद्योग संगठित उद्योग नहीं है। ठेकेदार अपने घरों में बीड़ी बनाने का काम करवाते हैं। क्या इस विधान के अन्तर्गत बीड़ी मजदूरों को भी संरक्षण दिया गया है। इसी प्रकार क्या भवन-निर्माण में काम करने वाली महिलाओं को भी इस विधान के अन्तर्गत संरक्षण दिया जाएगा।

एक माननीय सदस्य ने कहा है कि प्रबन्धक वर्ग महिलाओं को नौकरी पर नहीं रखना चाहते क्योंकि उन्हें प्रसूति लाभ देने पड़ते हैं। ये प्रबन्धक अपनी मर्जी से उनको नौकरी से अलग कर देते हैं। मंत्री महोदय यह आश्वासन दें कि महिलाओं की नौकरी को सुरक्षा प्रदान की जाएगी। यदि ऐसा न किया गया तो यह आशंका है कि नौकरी करने वाली महिलाओं की संख्या कम होती जाएगी।

श्री चपलेन्दु भट्टाचार्य (गिरीडीह) : हम सब श्रम विधानों का स्वागत करते हैं। बीड़ी श्रमिक देश में हजारों की संख्या में विद्यमान हैं। इस अधिनियम में उनके लिए कोई प्रावधान नहीं बनाया गया। खेद की बात है कि हमने कई लोगों को दुकान तथा संस्थापना अधिनियम के क्षेत्राधिकार से बाहर रखा है। इस प्रकार वर्तमान अधिनियम में भी उनके लिए कोई प्रावधान नहीं बनाया गया। हम नसबन्दी तथा बंध्याकरण को प्रोत्साहन दे रहे हैं। लेकिन दो या तीन बच्चों के बाद प्रसूति लाभ देने बन्द कर देने चाहिए। यदि हम ऐसा नहीं करते तो लोगों को अपने परिवार में वृद्धि करने के लिए प्रोत्साहन मिलेगा।

स्वास्थ्य तथा परिवार नियोजन मंत्रालय और श्रम मंत्रालय के बीच जनसंख्या नीति की सामान्य रूपरेखा के बारे में अच्छा समन्वय होना चाहिए।

श्रम मंत्री (श्री रघुनाथ रेड्डी) : मैं उन सभी सदस्यों का आभारी हूँ जिन्होंने प्रस्तुत विधेयक की चर्चा में भाग लिया तथा उससे सम्बन्धी सुझाव दिये। श्रम मंत्रियों के आगामी सम्मेलन में हम प्रसूति प्रसुविधा विधेयक के विभिन्न उपबन्धों की क्रियान्विति तथा उससे सम्बद्ध समस्याओं पर विचार करेंगे। हम एक ऐसी समिति का गठन भी करेंगे जो यह सुनिश्चित करेगी कि समान कार्य के लिए समान वेतन देने के उपबन्धों को सही ढंग से लागू किया जाये। इसके साथ ही महिला कर्मचारियों को उचित संरक्षण देने के लिए भी उपयुक्त प्रबन्ध किया जायेगा। जहाँ तक छंटनी का सम्बन्ध है, इसके बारे में अभी हाल ही में सदन द्वारा कानून पास किया गया है कि निर्दिष्ट अधिकारियों की अनुमति के बिना छंटनी न की जाये।

श्री भट्टाचार्य ने 1000 रुपये से कम वेतन पाने वाले लोगों के बारे में प्रश्न उठाया है। मैं इस सम्बन्ध में यह स्पष्ट कर दूँ राज्य बीमा, कर्मचारी बीमा, अधिनियम के उपबन्ध उन्हीं लोगों पर लागू होंगे, जो इनके अन्तर्गत आयेंगे।

जिन लोगों पर राज्य कर्मचारी बीमा अधिनियम के उपबन्ध लागू नहीं होंगे उन्हें प्रसूति प्रसुविधा अधिनियम के अन्तर्गत यह सुविधायें उपलब्ध करवादी जायेंगी । हमारा ऐसा विचार है कि 1000 रुपये पाने वाले लोगों को समृद्ध वर्ग के लोग समझा जा सकता है क्योंकि वह स्वयं अपना ध्यान रख सकते हैं । प्रसूति प्रसुविधा योजना के अन्तर्गत महिला कर्मचारियों को सुविधा मिल जायेगी और यही इस संशोधन का वास्तविक उद्देश्य है ।

श्रीमती पार्वती कृष्णन : इस सम्बन्ध में अनेक प्रश्न उठाये गये थे । वास्तविक बात तो यह है कि भवन निर्माण, बीड़ी उद्योग तथा कृषि कार्य में लगी महिलाओं को कम वेतन दिया जाता है तथा रोजगार के अवसर भी कम ही दिये जाते हैं । इनके बारे में मंत्री महोदय ने कुछ नहीं बताया है ।

श्री रघुनाथ रेड्डी : अधिनियम के उपबन्धों की क्रियान्विति राज्य सरकारों द्वारा की जाती है । हम आगामी श्रम मंत्री सम्मेलन में इन सभी उपबन्धों की क्रियान्विति की समीक्षा करेंगे ।

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि प्रसूति प्रसुविधा अधिनियम, 1961 में और आगे संशोधन करने वाले विधेयक पर, राज्य सभा द्वारा पास किये गये रूप में, विचार किया जाये ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि खण्ड 2 और 3, खण्ड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का नाम विधेयक का अंग बने ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted.

खण्ड 2 और 3, खण्ड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिया गया ।

Clauses 2 and 3, clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री रघुनाथ रेड्डी : श्रीमान जी, मैं प्रस्ताव करता हूँ “कि विधेयक पारित किया जाये ।”

उपाध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि विधेयक पारित किया जाये ।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

केन्द्रीय सड़क निधि के बारे में संकल्प

Resolution re. Central Road Fund

नौवहन और परिवहन मंत्री (डा० जी० एस० ढिल्लों) : मैं केन्द्रीय सड़क निधि से सम्बद्ध निम्नलिखित संकल्प प्रस्तुत करता हूँ :

“भारत की संविधान सभा (विधायी) द्वारा 19 नवम्बर, 1947 को स्वीकृत किये गये तथा उक्त सभा द्वारा 8 दिसम्बर, 1949 को और भारतीय संसद् द्वारा 14 अप्रैल, 1950 को संशोधित किये गये सड़क विकास संकल्प को रद्द करते हुए यह सभा एतद्द्वारा संकल्प करती है कि :—

1. कि मोटर स्पिरिट पर लगाये गये सीमा शुल्क तथा उत्पादन शुल्क में से 3.5 पैसे प्रति लिटर से अन्यून की दर से राशि अलग रखी जाती रहेगी और यह राशि सड़क विकास के प्रयोजनार्थ व्यय की जायेगी ।
- 2 (1) किसी वित्तीय वर्ष में इस प्रकार रखी गयी राशि में से उसी अवधि में विमानन में प्रयुक्त मोटर स्पिरिट पर लगाये गये कर की राशि को उस में से घटा कर शेष राशि को एकमुश्त अनुदान के रूप में जमा कारया जाएगा जो एक पृथक सड़क निधि भारत के लोक लेखा में रखी जायेगी ।
- (2) इस संकल्प के प्रयोजन के लिए कशरोपित मोटर स्पिरिट का अर्थ उस मोटर स्पिरिट से होगा जिस पर सीमा शुल्क अथवा उत्पादन शुल्क दिया जा चुका है और जिसके सम्बन्ध में उक्त शुल्क में कोई रियायत नहीं दी गयी है ।
3. (1) सड़क निधि का नियतन इस प्रकार किया जायेगा :—
 - (क) 20 प्रतिशत के बराबर राशि केन्द्रीय सरकार द्वारा केन्द्रीय अरक्षित निधि के रूप में रखी जायेगी और यह प्रतिशत 1948-49 के वित्तीय वर्ष के लिये देय नियतन से प्रभावी होगी ।
 - (ख) शेष राशि में से केन्द्रीय सरकार द्वारा कुछ भाग संविधान की प्रथम अनुसूची में उल्लिखित प्रत्येक राज्य तथा संघ राज्य क्षेत्र में व्यय के लिये निर्धारित किया जायेगा जो, विमानन में प्रयुक्त मोटर स्पिरिट को छोड़कर करारोपित मोटर स्पिरिट की खपत के अनुपात में होगा, और प्रत्येक क्षेत्र के लिए किया गया नियतन भारत भर में करारोपित मोटर स्पिरिट की कुल खपत के अनुपात में होगा जो संगत वित्तीय वर्ष में विमानन में प्रयुक्त मोटर स्पिरिट के अलावा होगा ।
 - (2) विभिन्न राज्यों तथा संघ राज्य क्षेत्रों में व्यय किये जाने के लिए नियत अंशों को केन्द्रीय सरकार तब तक अपने पास रखे रहेगी जब तक कि भविष्य में उल्लिखित रीति के अनुरूप उनका व्यय किया जाना वास्तव में आवश्यक न हो ।
 - (3) यदि केन्द्रीय सरकार की राय में राज्य/संघ राज्य क्षेत्र की सरकार प्रशासन ने किसी समय—

- (क) राज्य या संघ राज्य क्षेत्र में मोटरवाहनों के विनियमन तथा नियंत्रण के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा जिन उपायों की सिफारिश की गयी हो, वे उपाय न किये गये हों; अथवा
- (ख) राज्य या संघ राज्य क्षेत्र में व्यय किये जाने के लिये सड़क निधि के किसी नियत या पुनर्नियत अंश जैसा हो, को लागू करने में बिना उचित कारण के विलम्ब किया हो तो केन्द्रीय सरकार उस राज्य अथवा संघ राज्य क्षेत्र में उस समय व्यय किये जाने के लिये पूरी राशि अथवा उसका कोई अंश अपने अधिकार में ले सकती है ।
- (4) केन्द्रीय सरकार द्वारा किसी राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन के लेखे में उपरोक्त अधिग्रहीत सभी राशियां उस राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन के लेखाग्रों में तथा केन्द्रीय सरकार के पास आरक्षित निधि में उस वित्तीय वर्ष के मुख्य नियतन के अनुपात में पुनर्नियत कर दी जायेंगी जो उस वर्ष से पहले का होगा जिसमें पुनर्नियतन किया गया है ।

परन्तु राज्य/संघ राज्य क्षेत्र के अंश के रूप में जिसके लेखे से राशि ली गई हो, इस प्रकार आंकी गयी राशि केन्द्रीय सरकार के पास आरक्षित निधि में डाल दी जायेगी ।

- (5) सड़क निधि में विशेष परियोजनाओं के वित्तपोषण के लिये विशेष वृद्धियां पैरा 2(1) में उल्लिखित स्रोत से अन्य किसी स्रोत से स्वीकार की जा सकती है, जो विशेष आरक्षित निधि के रूप में रखी जायेंगी और जिनका उपयोग ऐसी परियोजनाओं पर किया जायेगा ।
4. सड़क निधि में परिशेष राशि या कोई नियतन वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर व्यपगत नहीं होगा ।
5. सड़क निधि के किसी भाग में एतद्द्वारा उबन्धों के सिवाय कोई व्यय नहीं किया जायेगा ।
6. केन्द्रीय सरकार के पास जमा केन्द्रीय आरक्षित निधि सर्वप्रथम सड़क निधि के प्रशासन की लागत वहन करने पर और उसके बाद केन्द्रीय आरक्षित निधि और केन्द्रीय सड़क निधि (नियतन) की शेष राशि ऐसी योजनाओं के वित्तपोषण पर व्यय की जायेगी जो सड़कों से सम्बन्ध हों और जिनका अनुमोदन केन्द्रीय सरकार द्वारा किया जाये और इन संसाधनों से राज्य/संघ राज्य क्षेत्रों में व्यय के लिये नियत राशियां, भारत सरकार की प्रत्येक प्रस्ताव पर पूर्वअनुमति प्राप्ति करने के पश्चात् निम्नलिखित किसी उद्देश्य पर व्यय की जा सकती है, अर्थात् :—
- (क) सड़क अनुसंधान तथा असूचना योजनाएं;
- (ख) यातायत अध्ययन तथा आर्थिक सर्वेक्षण ;
- (ग) युवा इंजीनियरों के लिये प्रशिक्षण प्रबन्ध ;
- (घ) अखिल भारतीय महत्व की परियोजनाएं, जो क्षेत्रीय असंतुलन समाप्त करने में सहायक हों जैसे आदिवासी क्षेत्रों, पिछड़े क्षेत्रों के विकास, अन्तरराज्यीय

[डा० ०जी एस० दिल्लीं]

संचार सुविधाओं का संवर्धन डाकुओं, नक्सलवादियों आदि जैसे समाज विरोधी तत्वों का मुकाबला करने में सहायक योजनाएं, पर्यटन आदि का संवर्धन, परमाणु बिजली घरों, औद्योगिक उपक्रमों आदि जैसी राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिये आवश्यक सड़क पुल निर्माण कार्य जिनकी साधारणतया सड़क प्राधिकारियों द्वारा अन्य गतिविधियों के कारण उपेक्षा की जा सकती है :

परन्तु यह कि विशेष आरक्षित निधि में से व्यय की जाने वाली राशियों को उन्हीं प्रयोजनों के लिये व्यय किया जायेगा जिनके लिये कि वे नियत की गयी हों ।

7. बिना केन्द्रीय नौवहन और परिवहन मंत्री की पूर्व अनुमति प्राप्त किये, भारत सरकार द्वारा किसी भी व्यय की मंजूरी केन्द्रीय सड़क निधि में से नहीं दी जायेगी ।”

मैं माननीय सदस्यों को यह स्मरण करवा दूँ कि केन्द्रीय सड़क निधि अव्ययगत निधि है । मोटर स्पिरिट पर लगाये गये सीमा शुल्क तथा उत्पादन शुल्क में से 2 1/2 आने प्रति गैलन की दर से राशि इस निधि में रखी जाती है । जब से यह निधि बनाई गई है तभी से यह निधि देश में सड़क विकास के वित्त पोषण हेतु उपलब्ध अन्य संसाधनों का वित्त पोषण करती चली आ रही है । यह ठीक है कि केन्द्रीय तथा राज्य की योजनाओं के अंग के रूप में सड़क विकास के लिए अन्य अनेक संसाधनों के अन्तर्गत धन राशि की व्यवस्था की जाती है परन्तु फिर भी इस ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता काफी समय से अनुभव की जा रही थी । केन्द्रीय सड़क निधि के कार्यकरण को दृष्टिगत रखते हुये सरकार ने यह अनुभव किया है कि निधि के उद्देश्यों में कुछ परिवर्तन करने की आवश्यकता है ताकि अखिल भारतीय महत्व की सड़कों के सम्बन्ध में अपेक्षित अनुसंधान प्रशिक्षण तथा सर्वेक्षण सम्बन्धी विशेष अध्ययन किया जा सके । निधि के उद्देश्यों में वर्तमान संकल्पों के अनुसार कुछ मामूली फेर-बदल करने का प्रस्ताव किया गया है । कुछ बहुत अधिक पुराने अंशों का लोप करने के लिए भी प्रस्तुत संकल्प में प्रस्ताव किये गये हैं । इस पृष्ठभूमि के सन्दर्भ में मैं अपने वर्तमान संशोधन सभा के सम्मुख प्रस्तुत करता हूँ ।

श्री बी० बी० नायर (कनारा) : मैं अज्ञता संशोधन प्रस्तुत करता हूँ ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब संकल्प तथा संशोधन सदन के समक्ष है ।

श्री दीनेश जोरदार (मालदा) : यह प्रसन्नता की बात है कि डा० दिल्लीं ने प्रस्तुत संकल्प द्वारा सदन को सड़क व्यवस्था के बारे में चर्चा करने का एक अन्य अवसर दिया है । मन्त्री महोदय ने स्वयं ही यह उल्लेख कर दिया है कि सड़क विकास के लिए और अधिक निधि जुटाने की आवश्यकता 1929-30 से ही महसूस की जा रही थी । यह खेद की बात रही है कि हमारे देश में सड़क परिवहन व्यवस्था का समन्वित विकास करने हेतु केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों द्वारा कोई ठोस कदम नहीं उठाये गये हैं । वर्ष 1956 में सड़क विकास के लिए 20 वर्षीय योजना आरम्भ की गई थी । परन्तु 1956-57 में की गई

इन सिफारिशों से कोई विशेष प्रयोजन सिद्ध न हो सका। उन सिफारिशों में से एक यह भी थी कि राष्ट्रीय राज मार्गों पर आने तथा जाने के लिए दो समानान्तर सड़कें बनाई जानी चाहियें परन्तु अभी तक एक भी राजमार्ग ऐसा नहीं बनाया गया है जहा दो समानान्तर सड़कें हो।

वर्ष 1934 में जो भारतीय सड़क कान्फ्रेंस हुई उसमें भी यह सुझाव दिया गया कि केवल मोटर स्पिरिट के कराधान से ही नहीं अपितु इस कार्य के लिए अन्य साधनों से भी धनराशि जुटाई जानी चाहिये। एक सुझाव यह भी था कि अप्रत्यक्ष लाभ-भोक्ताओं को भी सड़क विकास निधि में अपेक्षित अंशदान देना चाहिये जिससे कि सड़क परिवहन संगठन का उचित और पर्याप्त ढंग से विकास किया जा सके।

पुराने संकल्प में उल्लेख है कि मोटर स्पिरिट पर 2 आने प्रति गैलन से अन्यून की दर से अतिरिक्त सीमा शुल्क और उत्पादन शुल्क लगाया जाना जारी रहेगा। अब 'अतिरिक्त शुल्क' शब्द कालोप करने का प्रस्ताव है और 35 पैसे प्रति लिटर से अन्यून की दर शब्द प्रतिस्थापित किये जा रहे हैं। परन्तु इस प्रारूप परिवर्तन या भाषा परिवर्तन से क्या प्रभाव पड़ने वाला है, इसके बारे में हम निश्चित रूप से कुछ नहीं समझ पाये हैं। आखिर इसका परिणाम क्या होगा? क्या इससे मोटर स्पिरिट के मूल्य कम हो जायेंगे।

अब जरा दूसरा संशोधन ही लीजिये। इस संशोधन के अनुसार इण्डियन एअर लाईन्स, एयर इण्डिया तथा अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों पर उतरने वाले अन्य विभागों को सप्लाई किये जाने वाले विमानन मोटर स्पिरिट पर छूट देने का प्रस्ताव है। इसके साथ ही रियायती मूल्यों में भी कुछ परिवर्तन किया जा रहा है। हमें यह बात समझ नहीं आ पाई है कि सड़क विकास निधि का उपयोग इस प्रयोजन के लिए क्यों किया जा रहा है? उन्हें छूट और रियायत देने का औचित्य क्या है? मेरा सुझाव है कि सड़क विकास निधि का उपयोग अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डों को जोड़ने वाली सड़कों की देख रेख के लिए खर्च नहीं किया जाना चाहिए। इस निधि का और विस्मोर किया जाना चाहिये। तथा देश के एक भाग से दूसरे भाग तक सुगम और शीघ्र संचार व्यवस्था के लिए अन्य राजमार्गों के निर्माण के लिए इस निधि का उपयोग किया जाना चाहिए।

मैं जानता हूँ कि इस निधि का 80 प्रतिशत धन राज्यों को दे दिया जायेगा तथा 20 प्रतिशत धन केन्द्र अपने पास रखेगा। मूल संकल्प में इस धनराशि के उपयोग सम्बन्धी कुछ मार्गदर्शी सिद्धान्त थे जिन्हें अब समाप्त किया जा रहा है। ऐसा करने से इस बात की आशंका बढ़ गई है कि राज्यों द्वारा इस धनराशि का उपयोग अन्य प्रयोजनों के लिए भी किया जा सकेगा। सम्भवतः राज्य सरकारें अपने बजट के घाटे को पूरा करने के लिए भी इस निधि को उपयोग में लाये।

जहां तक वितरण नीति का सम्बन्ध है इसके लिए संकल्प में यह व्यवस्था की गई है कि किसान क्षेत्र या राज्य विशेष को उसमें होने वाली मोटर स्पिरिट की खपत के अनुरूप ही निधि में से अंशदान दिया जायेगा। मेरी समझ में नहीं आता कि खपत का अनुपात किस प्रकार निश्चित किया जायेगा। वास्तव में अनुपात निश्चित करने की वर्तमान प्रक्रिया बहुत पेचीदा है। कुछ व्यापारी आयकर से बचने के लिये अपने हिसाब किताब में गड़बड़ी करते हैं। अतः असली खपत का पता नहीं लग सकता। गाड़ियों की संख्या, सड़क की लम्बाई, उस क्षेत्र की वास्तविक आवश्यकता, इन सब बातों का ध्यान रखा जाना चाहिये।

पुराने प्रस्ताव में राज्यों को बतायी जाने वाली मार्गदर्शी बातों का उल्लेख था। अब आप इन मार्गदर्शी बातों को हटा रहे हैं। अब इस बात का भय

[श्री दीनेश जोरदार]

है कि राज्य सड़क विकास निधि का उपयोग अन्य कार्यों के लिए करेंगे। वैसे कुछ राज्य ऐसे हो सकते हैं जो बाढ़ आदि कारणों से उसी वर्ष नियत राशि का उपयोग नहीं कर सकते। मेरे अपने राज्य की भी यही स्थिति है। हर वर्ष कोई न कोई क्षेत्र बाढ़ आदि से जलमग्न हो जाता है। ऐसी स्थिति में हम सड़क विकास सम्बन्धी योजनाएँ कार्यान्वित नहीं की जा सकतीं। इन परिस्थितियों में यदि आप राशि जम्मा कर देते हैं अथवा वापस ले लेते हैं तो यह अन्याय होगा। अपने नये प्रस्ताव के पैरा 6 में कुछ मार्गदर्शी बातों का जिक्र किया है।

कहा गया है कि समाज विरोधी तत्वों डाकुओं तथा नक्सलवादियों को कुचलने के लिए और पर्यटन विकास के लिए सड़क परिवहन के लोगों को कुछ सुविधाएँ दी जाएंगी लेकिन आसाम अथवा गोहाटी से चलने वाले ट्रकों तथा बसों के मामले में क्या सुविधाएँ दी जा रही हैं। अपने सड़क के किनारे सराये तथा विश्राम गृह बनाने के बारे में आश्वासन दिया था।

डा० जी० एस० हिल्लों : मैं माननीय सदस्यों को याद दिलाना चाहता हूँ कि राज्यों के लिए बहुत कम राशि का नियतन किया जा रहा है अभी हम इस स्थिति में नहीं हैं कि सड़क पर एक भी विश्राम गृह बना सकें।

श्री दीनेश जोरदार : मैं तो केवल उन्हीं बातों के बारे में कह रहा हूँ कि जिनका जिक्र मंत्री महोदय के अपने संकल्प में है। आपने प्रस्ताव में श्रमिकों की स्थिति सुधारने का जिक्र किया है लेकिन हम इससे कुछ अधिक आशा रखते हैं। इन सब कामों को पूरा करने के लिए प्रस्ताव का मसौदा ही बनाना ही काफी नहीं होता है। सड़क परिवहन प्रणाली का विकास परम आवश्यक है।

मैं तो यह कहना चाहता हूँ कि श्रमिकों की कठिनाइयों को दूर करने के उद्देश्य से मंत्री महोदय यदि प्रस्ताव के स्थान पर विधेयक के साथ आते तो अधिक अच्छा था। इन शब्दों के साथ मैं विधेयक का समर्थन करता हूँ।

श्री गिरिधर गोमंगो (कोरापुट) : नीवहन और परिवहन मन्त्रा द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव का मैं समर्थन करता हूँ। प्रस्ताव में आदिवासी क्षेत्रों तथा गांवों की सड़कों को प्राथमिकता दी गयी है।

कहा गया है कि नक्सलवादी क्षेत्रों में सड़कें बनायी जायेंगी। मेरे निर्वाचन क्षेत्र के अन्दर भी एक नक्सलवादी क्षेत्र है। कृषि मन्त्रालय ने भी नक्सलवादी क्षेत्र में सड़क निर्माण हेतु 50 लाख रुपये की व्यवस्था की है। उड़ीसा सरकार को इन क्षेत्रों को प्राथमिकता देनी चाहिये थी। मेरा सुझाव है कि सभी नक्सलवादी क्षेत्रों के लिये केन्द्रीय सड़क निधि इसे राशि की व्यवस्था की जानी चाहिये। पहाड़ी क्षेत्रों में सड़क निर्माण व्यय मंदानी क्षेत्रों से अधिक होता है।

उपाध्यक्ष महोदय : इन बातों की ओर न जाइये।

श्री गिरिधर गोमंगो : केन्द्रीय सरकार ने राज्य सरकारों को जो 20 प्रतिशत की सहायता दी है, उसका उपयोग सम्भवतः पहाड़ी अथवा पिछड़े क्षेत्रों के विकास पर न किया जाये। मैं जानना चाहता हूँ कि राज्यों को इस हेतु कितनी राशि का नियतन किया गया है।

पिछड़े क्षेत्रों को हर मन्त्रालय द्वारा तथा प्रत्येक योजना में प्राथमिकता दी जाती रही है। लेकिन इन क्षेत्रों को आवंटित की जाने वाली राशि बहुत कम होती है।

समाचार पत्रों से पता चलता है कि जोड़हन और परिवहन मन्त्रालय ने आदिवासी क्षेत्रों में सड़क निर्माण हेतु राशि का नियतन किया है।

उपाध्यक्ष महोदय : यह राशि इस निधि में से नहीं मिलेगी।

श्री गिरिवर गोमांगो : मैं मन्त्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि नियत की जाने वाली राशि का उपयोग सड़क निर्माण के लिये कैसे किया जायेगा ?

मैं मन्त्री महोदय से यह भी जानना चाहता हूँ कि इस हेतु कितनी राशि का नियतन किया गया है।

डा० जी० एस० ढिल्लों : मेरे विचार में आंध्र प्रदेश के लिये 5.15 लाख रुपये और आसाम के लिये 28 लाख रुपये रखे गये थे। इसी तरह बिहार के लिये 8.93 लाख रुपये और गुजरात के लिये 3.70 लाख रुपये रखे गये थे। यह राशि थोड़ी है जो राज्यों को छोटी-छोटी परियोजनाओं के लिये दी गयी थी।

उपाध्यक्ष महोदय : आप चार घंटे ले सकते हैं चर्चा के सन्दर्भ में ही बात कर।

Shri Ramavtar Shastri (Patna) : The funds earmarked for the roads are necessary. This fund was created during the British regime, but the circumstances today quite different. This fund should be raised so that backward states could be assisted in the matter of development.

डा० जी० एस० ढिल्लों : योजना आयोग इसे सामान्य राजस्व में मिलना चाहता था लेकिन हमने इसका विरोध किया।

Shri Ramavtar Shastri : The amount earmarked to the States is very meagre. What progress can be expected from meagre sum of Rs 8 lakhs allocated for Bihar which is a chronic victim of floods. The spirit of the resolution is no doubt commendable that we can totally expect any road development from these meagre funds allotted to the different states. I think this resolution is not sufficient to meet the requirements of States. A separate Bill should be brought for this purpose.

I oppose the fourth object of the resolution relating to dacoits naxalites etc. Dacoits and naxalites should not be equated. The realities should be fought on the basis of principles and policies but they should not be treated at par with dacoits. This is no justice.

I think that the term naxalite should be deleted from the resolution. They are patriot like you.

उपाध्यक्ष महोदय : अब आप अपनी बात समाप्त कीजिये।

Shri Ramavtar Shastri : Recent floods have damaged the roads and bridges in Patna.

उपाध्यक्ष महोदय : कल अनुदानों की मांगों पर चर्चा के समय इस पर विचार किया जायेगा।

Shri Ramavtar Shastri : I have only to request you to remove the word Nexalites as it is likely to be misused.

Shri M.C. Daga (Pali) : It is contained in 75th report Estimates Committee that suitable steps should be taken for stepping up road research so as to enable the use of locally available material for road research. May I know as to what progress has so far been made in Road Research and development.

The Committee has further recommended that the experiments, conducted by the central Road Research Institute should be properly calculated and in case these are found suitable and economical maximum use of these techniques be made. May I know as to what is the achievement of Research department after spending 7,100 crores of rupees during four five year plans ?

[Shri M. C. Daga]

The traditional roads and paths have been done away with which materials have been used by the Development Department, that are locally available ?

How much money would be spent on training arrangement for joining engineers ? What would be the tip of the training ?

How would the traffic studies and economic service carried out within this small amount, which is hardly sufficient for research and survey jobs.

Different departments are functioning. What job, then, the regular department is doing ?

The Transport Department has not been able to formulate a National transport policy. We do not have any clear cut destination. The first committee was appointed during 1955 and various other committees were constituted thereafter. In spite of the recommendations of these committees no national transport policy has been formulated. The result would be that the money would be spent on establishment itself and no useful purpose would be achieved.

श्री श्री० वी० नायक (कनारा) : इस संकल्प को रखने के लिये मैं परिवहन मन्त्री को धन्यवाद देता हूँ। हमारी सड़क नीति मोटर गाड़ियों के लिये उपयुक्त न होकर केवल बैल गाड़ियों के योग्य है।

पांच वर्षों में सड़कों 10.5 लाख से बढ़कर केवल 11.8 लाख किलोमीटर हुई हैं। जबकि मोटर गाड़ियों की संख्या 5.6 लाख से बढ़कर 14.7 लाख हो गई है। इसी अवधि में ट्रकों की संख्या 1.47 लाख से बढ़कर 2.97 लाख हो गई है। कच्चे तेल के आयात पर 1100 करोड़ रुपए व्यय किये जाते हैं।

संकल्प में लक्ष्य बहुत ऊंचा रखा गया है। परन्तु अभी तक हमारे सड़क नीति तैयार नहीं हुई है। राज्य सरकारें इस कार्य के लिये सक्षम नहीं हैं।

[श्री भागवत झा प्राजादपिठासित हुए]
Shri Bhagwat Jha Azad in the chair

राष्ट्रीय राजपथ के 24,000 किलोमीटर में से 23,000 किलोमीटर को समतल बनाया गया है जबकि वन क्षेत्रों में 1,43,000 किलोमीटर में से केवल 2000 मील मीटर को समतल बनाया जा सका है। इस प्रकार यह क्षेत्र सनातन विरोधी तत्वों का अड्डा बन गया है।

देश की प्रमुख सड़कों का उपयोग 1,50,000 डीजल उपयोग ट्रकों द्वारा किया जाता है। डीजल; परिवहन सुविधा के लिये सस्ते मूल्य पर बेचा जाता है। डीजल पर लैवो लगायी जा रही चाहिये। केन्द्रीय बजट में बेशक 240 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है। जिसमें से 75 करोड़ रुपए सीमा सड़कों पर तथा 75 करोड़ रुपए राष्ट्रीय राजपथ पर व्यय होगा। शेष राशि राज्य सरकारों के पास चली जाती है।

1971 में औद्योगिक दृष्टि से पिछड़े क्षेत्रों की एक सूची बनायी गई थी। राज्य सरकारों के मन्त्रियों ने कुछ जिलों के उसमें सम्मिलित करने की सिफारिश की थी। स्वभावतः यह जिले मन्त्रियों के जिले थे। किसी क्षेत्र के पिछड़ा क्षेत्र होने का निर्णय उस क्षेत्र में रेलों तथा सड़कों के अभाव के आधार पर किया जाना चाहिए। मैं समझता हूँ कि मन्त्री महोदय इस निधि को तैयार करेंगे तथा क्षेत्रीय असमानता को दूर करेंगे।

Shri D. N. Tiwary (Gopalganj): This resolution runs into two typdeeb pages. But if one goes through its contents he is disappointed.

Had the hon. Minister told us in the beginning that what amount would be forthcoming in the fund and how would it be distributed, there would have been little criticism.

Intervening in the debate the hon. Minister stated that the purpose of this bill is limited.

The circumstances under which the amounts of the State Governments can be withheld can be failure to take such steps as the central Government may recommend for the regulation and control of motor vehicles within the State or Union territory and failure to maintain or to construct national highway in accordance with the fixed criterion.

The people would comply with your directions under the motor vehicles act but the Government does not have any organisation for construction of roads. The centre allocates funds for road construction to the States which construct roads using low quality materials. The Government allocates thousand of crores of rupees for the construction of national highways where as it does not have the information as to how the roads are being constructed.

As against a limited fund you have undertaken wide range of subjects ; such as Road Research Intelligence Schemes, Traffic Studies and Economic surveys, training arrangements for young engineers.

How does the Government have to remove regional imbalances, with a fund of one or two crores of rupees, such as helping in the development of tribal areas, backward regions promoting Inter State communication facilities helping in combating anti-social elements like dacoits. How has the hon. Minister undertaken the job of the Home Ministry under his charge ?

Dr. G. S. Dhillon : We shall delete it.

Shri D. N. Tiwary : The resolution contains items like "combating anti-social elements like dacoits, Naxalites etc, prevention of tourism etc, road/bridge works required for National Projects like Atomic Power Stations.

So you are undertaking the responsibility for Civil Aviation as well. I feel that the Ministry should undertake the responsibility only to the extent it can actually shoulder. When would you reallocate the money allotted to the State Governments. A time limit for this may also be fixed.

The method of allocation as stated by you is that the Government would allot more funds for areas where concentration of vehicles is more. It means leaving aside Delhi, Calcutta Bombay and Madras no other place would get any money. It would have been better if allocation had been made on the basis of population. The backward States, should be given annual allocations.

With these words I support this motion.

Shri Shiv Nath Singh (Jhunjhunu): Although the Road Development Board is functioning for the last fifty years the people are not aware of its existence. Even the Board itself is not aware of its functions. Taking in view the lengthy text of the resolution and the time allotted for it I was under the impression that there would be provision for considerable funds for the purpose. But as the hon. Minister has stated it has become necessary to think whether it is necessary to keep such a fund which would provide for a few lakhs of rupees only. I fear that the entire amount of the fund would be spent on the T.A. and D.A. of officers who come to Delhi to take part in the discussions. The provision of a meagre amount of which 2 per cent would be with the centre and 80 per cent with the States. Would not serve any purpose. In clause 60. f the resolution a number of purpose have been enlisted. Hardly any items has been left that has not been included in it. No useful purpose would be served by maintaining such a fund for multi-purpose projects. The Department should undertake the work of road research and the training of young engineers and also the survey activities. The entire fund may be utilised for these purposes.

The hon. Minister moving the resolution just now has said that certain new points have been added in this resolution. You have deleted clause -8 which "read....."need

[Shri Shiv Nath Singh]

for improving the efficiency and reducing the cost of transport by road of agricultural produce to markets and railways. Construction of roads will be largely affected by omitting this Clause

I welcome clause 7 which lays the principle relating to expenditure. It says "no expenditure shall be a proved by the Government of India to be incurred from the Central Road Fund without the prior approval of the Union Minister of Shipping and Transport".

Previously State transport was limited to each State but now the situation has changed and inter-State transport has very much increased. So the principle of distribution of revenue should also be changed. This income or the fund should be utilized for the development of backward areas.

I support the resolution with these words.

श्री बयलार रवि (चिरयिकील) : महोदय, माननीय मन्त्री जी द्वारा पेश किया गया संकल्प बहुत सरल और सीधा है। कुछ बुनियादी परिवर्तन भी किये गये हैं जिनसे धनराशि और अधिक कुशलतापूर्वक व्यय की जायेगी।

हमारे देश की ग्रामीण अर्थ-व्यवस्था के विकास के लिए सड़क यतायात का बहुत महत्व है। सड़क विकास के अभाव में हमारे देश के अनेक भाग पिछड़े हुए हैं। इसी कारण वहाँ औद्योगिकरण भी नहीं हो पाता। नगरों में रोजगार के साधन उपलब्ध होने के कारण गांवों से भारी संख्या में लोग नगरों की ओर भागते हैं। इस बात को रोकने के लिए हमें सड़कों का उपयुक्त निर्माण करके गांवों में उद्योग स्थापित करने होंगे। दुर्भाग्य से पांचवीं पंचवर्षीय योजना में भी इस बात को प्राथमिकता नहीं दी गई है। सम्भवतः समूचे देश की स्थिति को ध्यान में रख कर ऐसा किया गया है।

मेरे राज्य केरल में सड़क निर्माण पर किये गये व्यय के लिए मैं मन्त्री जी का आभारी हूँ लेकिन इस प्रयोजनार्थ केन्द्रीय आरक्षित निधि में बहुत कम राशि रखी गई है।

आज देश में 50,000 वाहन सड़कों पर चलते हैं। लेकिन कर केवल उन पर ही लगता है जो मोटर स्परिट से चलते हैं। आप डीजल से चलने वाले वाहनों पर भी कर लगायें ताकि अधिक राजस्व प्राप्त किया जा सके।

संकल्प के पैरा 6 में सारी बातों को शामिल किया गया है लेकिन यदि पिछड़े तथा आदिवासी क्षेत्रों के विकास कार्य को भी सम्मिलित कर लिया जाता तो अधिक अच्छा होता। केन्द्रीय सड़क आरक्षित निधि का प्रयोग किन-किन क्षेत्रों में होगा इसे निश्चित किया जाना चाहिये था।

आपने कहा है कि पूर्व अनुमति लेकर धन निकाला जायेगा। इससे नौकरशाही का बोलबाला रहेगा। मैं मन्त्री जी से अनुरोध करूंगा कि आप कुछ ऐसे नियम बनायें जिससे राज्यों के पास धनराशि व्ययगत न हो जाये।

नक्सलवादियों को अनुचित महत्व न दिया जाये। इसलिए उनका उल्लेख पैरा 6(घ) में से निकाल दिया जाये। अन्त में मेरा अनुरोध है कि आदिवासी और पिछड़े क्षेत्रों को अधिक महत्व देकर उद्योगों का विकास किया जाये ताकि सरकार को अधिक राजस्व प्राप्त हो सके।

राज्य सरकारें भी अपनी राशि पिछड़े क्षेत्रों की बजाय औद्योगिक क्षेत्रों में लगाएंगी। इसलिए मैं चाहता हूँ कि नक्सलवादी शब्द को हटा दिया जाए।

सड़क दुर्घटनाओं के कारण भयप्रद स्थिति उत्पन्न हो गई है। दुर्घटनाओं के कारण पैदल चलने वालों की मृत्यु दर में वृद्धि हुई है। पैदल चलने वालों के मन में सड़क पर सावधानी से चलने की भावना पैदा की जानी चाहिए। इस मामले में पंचायतें अच्छा कार्य कर सकती हैं। मंत्री महोदय लोगों को इस सम्बन्ध में शिक्षित करने के उपायों पर विचार करें। सड़कों पर संकेत पट लगाए जाने चाहिए। पंचायतें स्वेच्छापूर्वक उपाय भी कर सकती हैं।

मंत्री महोदय को मेरा अनुरोध है कि वह मेरे प्रस्तावों पर विचार करें तथा पिछड़े एवं आदिवासी क्षेत्रों के लिए अधिक धन व्यय करें।

श्री चपलेन्द्र भट्टाचार्य : (गिरिडीह) मैं इस संकल्प का स्वागत करता हूँ। सड़क और सड़क परिवहन के मामले में गिरिडीह और धनबाद के जिले बहुत पिछड़े हुए हैं। वहाँ सड़कें बहुत तंग हैं और यातायात बहुत अधिक है। इस वजह से सड़क दुर्घटनाएँ भी बहुत होती हैं। सड़क के सम्बन्ध में दूसरी पंचवर्षीय योजना के लक्ष्य को अभी पूरा किया जाना है।

हमारे देश में कई किस्म का यातायात है। यहाँ बैजगाड़ियाँ भी हैं और जैट जहाज भी, गोबर सन्यन्त्र भी है और आणविक भट्टियाँ भी। हमें स्थिति के अनुसार वस्तुओं का परिवहन करना पड़ता है। संकल्प से पता चलता है कि सरकार इस समस्या से अवगत है। संकल्प में निम्नलिखित बातों पर जोर दिया गया है।

- (क) सड़क अनुसन्धान तथा आसूचना योजनाएं।
- (ख) यातायात अध्ययन और आर्थिक सर्वेक्षण।
- (ग) युवा इंजीनियरों के लिए प्रशिक्षण प्रबन्ध।
- (घ) प्रादेशिक असतुन्लनों को दूर करके आदिवासी तथा पिछड़े क्षेत्रों इत्यादि के विकास में सहायता देना; अन्तर्राज्यीय संचार सुविधाएं बढ़ाना आदि। अतः यह संकल्प स्वागत योग्य है। लेकिन मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि वह पिछड़ेपन के बारे में योजना आयोग के मानदण्ड को न अपनाएं। योजना आयोग ने तीन फुजल वाले जिले को कृषि की दृष्टि से पिछड़ा हुआ क्षेत्र माना है।

सरकार को उक्त क्षेत्रों की कठिनाइयों के बारे में और विशेष कर उक्त क्षेत्रों के सम्बन्ध में एक नया और ठोस रवैया अपनाना चाहिए। गंगा के किनारे तक 30 फुट सड़क बनायीं जानी चाहिए जो 30 टन बोझ वाले ट्रकों का भार वहन कर सके और जो मुंगेर अथवा भागलपुर को झरिया और बोकारो से जोड़े ताकि इलाहाबाद तक माल ले जाया जा सके और वहाँ से नौकाओं द्वारा फरक्का के रास्ते से पत्तन तक निर्यात हेतु माल भेजा जा सके।

कोयला क्षेत्रों से घाटों तक सड़कों का निर्माण किया जाए और उचित नौका सुविधाएं प्रदान की जाएं ताकि कलकत्ता, हल्दिया और पारादीप पत्तन से प्रतिवर्ष 50 लाख टन कोयला निर्यात किया जा सके।

झरिया में सड़कों पर खड्डे हैं। यदि कोयला खान में कोई दुर्घटना होती है तो इस सड़क से 'क्रैन' ले जाने में बड़ी कठिनाई होती है। सरकार इस सड़क को ठीक करने में असफल रही है। राज्य सरकार ने भी संसाधनों के अभाव में कुछ नहीं किया। सरकार को इस ओर ध्यान देना चाहिए।

[श्री चपलेन्दु भट्टाचार्य]

हमारे देश में अभी भी बैलगाड़ियां चलती हैं। अतः इन बैलगाड़ियों के लिए एक ऐसा नया नमूना बनाया जाए जिससे सड़कों खराब नहीं क्योंकि ये बैलगाड़ियां 30 मन तक वजन ढोती हैं।

जी० टी० रोड पर स्थित टोपचांची चैकपोस्ट से 24 घंटों के अन्दर 1500 ट्रक गुजरते हैं। लेकिन सड़क तंग होने के कारण दुर्घटनाओं का खतरा बराबर बना हुआ है। बरही और धनबाद के बीच में कई गाड़ियां उलटी हुई और दुर्घटना में मरे व्यक्तियों की लाशें मिलती हैं। हालांकि हाल में सुधार हुआ है, फिर भी कई पुलियां ऐसी हैं जिन पर वर्षों से कोई ध्यान नहीं दिया गया।

सड़कों की लागत के बारे में अनुसन्धान किया गया है। जिस क्षेत्र से मैं आता हूं वहां पर एक मील सड़क पर 30,000 रुपये व्यय होते हैं। केन्द्रीय लोक निर्माण विभाग की औसत दरें 3 लाख रुपये हैं और रक्षा विभाग द्वारा बनाई जाने वाली सड़कों की लागत 2 लाख रुपये से लेकर 28 लाख रुपये प्रति मील बैठती है। वे सीमावर्ती सड़कें होती हैं और उनपर बड़े बड़े पुल बनाने पड़ते हैं। पंचायत परिषदें लगभग 80,000 रुपये प्रति मील व्यय करती हैं। मंत्री महोदय यह सुनिश्चित करें कि लागत में इतना अधिक अन्तर जोकि अधिकांश मामलों में कदाचार का कारण है, समाप्त हो। इसमें सुधार की काफी गुंजाइश है।

हनारी अर्थ व्यवस्था सुदृढ़ न होने का कारण यह है कि 1 करोड़ टन कोयला खानों के मुहानों पर जमा पड़ा है जिसे इस कारण से उठाया नहीं जा सकता क्योंकि पत्तों पर आवश्यक मशीनरी नहीं है और पत्तों को जोड़ने वाली सड़कें अपर्याप्त हैं। अतः आवश्यक सुविधाएं प्रदान की जानी चाहियें। जहां भारत में कोयले का मूल्य 50 रुपये से 60 रुपये प्रति टन है वहां हम विदेशों में 300 रुपये से 400 रुपये प्रति टन कमा सकते हैं और इस धन से कोयला खानों का पुनर्निर्माण कर सकते हैं गत कुछ वर्षों में वहां पर पत्तों के विकास तथा आधार भूत सुविधाएं प्रदान करने के लिये नियत की गई राशि बहुत कम है। अतः इस ओर परन्त ध्यान दिया जाना चाहिये।

मैं इस संकल्प का समर्थन करता हूं।

डा० जी० ए० डिल्लो : यह कहा गया है कि इस सड़क निधि को सामान्य बजट में भिला दिया जाये। हमारे विचार में यही एक ऐसी निधि है जिसका राज्य सरकारें अपनी मर्जी से, बिना आयोग और मंत्रालय से अधिक तर्क किये, व्यय कर सकती हैं। यदि वह एक अत्याधिक परियोजना भेजती है तो हमें यह धन देने पर कोई आपत्ति नहीं है। निःसन्देह यह राशि बहुत कम है पर यह बहुत उपयोगी सिद्ध हुई है। यदि कुछ वर्ष तक राज्य सरकारें राशि नहीं लेटी तो उनका हिस्सा जमा हो जाता है। यदि इस निधि को सामान्य बजट में भिला दिया जाता तो इससे राज्यों को बड़ी निराशा होती इसीलिए हम यह संकल्प सदन के समक्ष लाये हैं।

कुछ सदस्यों ने कहा है कि संकल्प में मार्गदर्शी सिद्धान्त नहीं हैं। वस्तुतः संकल्प में उल्लिखित उद्देश्य ही मार्गदर्शी सिद्धान्त है।

यह कहा गया है कि उद्देश्य इतने अधिक और विविध हैं किन्तु राशि बहुत कम रखी गई है। इन उद्देश्यों के लिये निधि को नियत करने के अतिरिक्त हमारे पास कोई विकल्प नहीं या ताकि

राज्यों को यह निधि उपलब्ध कराई जा सके। राज्यों के लिए उद्देश्यों के अनुरूप कई शीर्षों के अन्तर्गत र शि विभाजित करना आवश्यक नहीं है। वह एक शीर्ष के अन्तर्गत ही सारा धन व्यय कर सकते हैं।

“डाकू” और “नवसलपंथियों” शब्दों पर कुछ आपत्ति की गई है। यह संकल्प जब राज्य सभा में पेश किया जायेगा तब हम इन शब्दों का लोप कर देंगे और इसके स्थान पर “समाज विरोधी और अपराधी तत्वों” शब्दों को रखेंगे।

ग्रामीण क्षेत्रों में इसकी उपयोगिता के बारे में एक प्रश्न उठाया गया है। जब तक राज्यों की एक विशिष्ट परियोजना नहीं होती हम अपनी ओर से कुछ नहीं दे सकते। पांचवीं योजना में उन सभी ग्रामों में जिनकी जनसंख्या 1500 से ऊपर है, को जोड़ने के लिये 500 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है। पहाड़ी क्षेत्रों के सम्बन्ध में हमने कई गांवों को मिलाकर गिना है। दोहरी सड़कें बिछाने के लिए हमने पांचवीं योजना में 1770 करोड़ रुपये निर्धारित किये हैं।

जहां तक राष्ट्रीय राजपथों को दोहरा करने का सम्बन्ध है, राजपथों के निर्माण और रख-रखाव के लिए एक विल्कुल पृथक निधि है। वित्तीय कठिनाइयों के कारण राजपथों के निर्माण का कार्य रुक गया था। हम आशा करते हैं कि अब यह कार्य शुरू करने की अनुमति दी जायेगी। जहां तक राजपथों को दोहरा करने की सम्बन्ध है 28,070 किलोमीटर में से 14,000 किलोमीटर सड़क दोहरी सड़क बनाई गई है।

श्री नायक के संशोधन द्वारा इन शब्दों “सड़क निर्माण के कार्यों में लगे श्रमिकों के लिये कल्याणकारी उपाय” का अन्तःस्थापन करना हमें स्वीकार्य नहीं है क्योंकि “पिछड़ापन” शब्द काफी व्यापक है।

जहां तक खपत परिवर्तन का सम्बन्ध है, हमें कमनियम अपने प्राक्कलन देती रहती हैं। पहाड़ी क्षेत्रों और बेलगाड़ी के पहियों— रबड़ के पहियों के बारे में अनुसन्धान सम्बन्धी सुझाव अच्छा है। इस सम्बन्ध में अनुसन्धान किया जा सकता है।

श्री बखालार रबि : अनुसन्धान करते समय यह बात याद रखनी होगी कि प्रत्येक राज्य की जलवायु अलग अलग है। बंगाल और असाम में भारी वर्षा होती है और पानी से पहिये जल्दी खराब हो जाते हैं। अतः रबड़ के पहियों के बारे में अनुसन्धान किया जाना चाहिये। अतः मैं जानना चाहता हूं कि जब अनुसन्धान के लिये धन उपलब्ध कराया जायेगा तो क्या जलवायु की परिस्थितियों के सम्बन्ध में बेलगाड़ी के पहिए भी शामिल किये जायेंगे ?

डा० जी० ए०० ढिल्लों : मैं इस छोटी सी निधि में यथासम्भव बातों का ध्यान रखने का प्रयास करूंगा। परन्तु हमें देखना है कि किस मद पर व्यय किया जाये क्योंकि मदों की संख्या अधिक है यह अनुसन्धान और इंजीनियरों के प्रािक्षण के लिए ही निधि नहीं है। हम ड्राइवरों कंडक्टरों, किलीनरों को मार्ग में सुविधाएं तथा उनके लिये विश्राम स्थलों की व्यवस्था करने पर गम्भीरता से विचार कर रहे हैं। हम इस बात का पता लगा रहे हैं कि हमें किस स्रोत से धन प्राप्त हो सकता है। अभी हमने मार्गसम्बन्धी सुविधाओं के अधुन हेतु दिल्ली आगरा सड़क को चुना है और वहां पर कंडक्टरों और ड्राइवरों के लिये विश्राम-स्थल बनाये हैं। इस सड़क को चुनने का उद्देश्य यह है कि पर्यटकों को पता लगे कि इस ढंग से हम अपनी सड़कों का विकास करना

[डा० जी० एस० ढिल्लों]

चाहते हैं। मैं इसे अन्य राज्यों को नमूने के तौर पर दिखाना चाहता हूँ। मुझे पता नहीं कि मैं इस सीमित राशि से इसमें कहां तक सफल हूंगा परन्तु मैं इसे अवश्य आरम्भ करूंगा।

डा० हेनरी आरिडन : मैं मंत्री महोदय से केरल जैसे अधिक घनत्व वाले राज्यों में पैदल चलने वालों की कठिनाइयों के बारे में कुछ जानकारी चाहता हूँ। उनके लिये सड़क पार करना बहुत कठिन होता क्योंकि राजपथ और अन्य सड़कें मोटरगाड़ियों, बैलगाड़ियों और साइकिलों से भरी होती हैं। मेरा सुझाव है कि फुटपाथ बनाने के लिये कुछ उपबन्ध किया जाये ताकि पैदल चलने वाले लोग इसका उपयोग कर सकें और जीवन के प्रति सुरक्षा महसूस कर सकें।

डा० जी० ए० ढिल्लों : पिछली बार राज्यों ने हमें 43,000 किलोमीटर का अनुमान भेजा था। बाद में यह कम करके 6,000 कि० मी० रह गया और उसे तीन श्रेणियों में बांटा गया। निधि भी कम हो गई। बाद में वित्तीय कठिनाई पैदा हो गई। जहां तक केरल में आप की समस्या है, मैं इस सम्बन्ध में बाद में बताऊंगा। कुल राशि 696 लाख रुपये है। इससे हम विश्राम गृह और अन्य बातें पूरी नहीं कर सकते।

Shri Nathu Ram Ahirwar (Tikamgarh): The hon. Minister has stated that they want to take up Agra-Delhi National Highway so to attract tourists and make it as a model.

There is an undercauseway on the road from Jhansi to Gwalior and further to Khajuraho. When the river Dashan there is in spate, movement of traffic is not possible for one month also or so there and the tourists have to go back. Will steps be taken to raise this causeway?

Dr. G. S. Dhillon : At present we will go up to Agra only. After completion of this project we will take up others. I am thinking of showing this as a model to other States. Please don't link your problem with this project.

Mr. Chairman : Mr. Naik, what do you want about your amendment ?

श्री बी० बी० नायक : मंत्री महोदय ने बताया है कि वह सज्दूरों को पिछड़ी जातियों के अन्तर्गत मान लेंगे यदि ऐसा किया जाता है तो इसका तुरन्त फल नहीं मिलेगा। हमने लौह अयस्क खान कर्मकार कल्याण निधि, बाड़ी कर्मकार कल्याण निधि आदि बनाये हैं। ये लोग अपने पसीने से हमारी अर्थ-व्यवस्था सुदृढ़ करते हैं। मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इन असंगठित लोगों का ध्यान रखेंगे।

संशोधन संख्या 2 अनुमति से वापस लिया गया।

The amendment No. 2 was, by leave withdrawn.

Mr. Chairman : The question is that the following motion moved by the hon. Minister, Dr. G. S. Dhillon be adopted :

“भारत की संविधान सभा (विधायी) द्वारा 19 नवम्बर, 1947 को स्वीकृत किये गये तथा उक्त सभा द्वारा 8 दिसम्बर, 1949 को और भारतीय संसद् द्वारा 14 अप्रैल, 1950 को संशोधित किये गये सड़क विकास संकल्प को रद्द करते हुए यह सभा एतद्द्वारा संकल्प करती है कि :—

1. मोटर स्पिरिट पर लगाये गये सीमा शुल्क तथा उत्पादन शुल्क में से 3.5 पैसे प्रति लिटर से अन्यून की दर से राशि अलग रखी जायेगी और यह राशि सड़क विकास के प्रायोजनार्थ व्यय की जायेगी।

2. (1) किसी वित्तीय वर्ष में इस प्रकार रखी गयी राशि में से उसी अवधि में विमानन में प्रयुक्त मोटर स्पिरिट पर लगाये गये कर की राशि को उसमें से घटा कर शेष राशि को एकमुश्त अनुदान के रूप में जमा कराया जायेगा जो एक पृथक् सड़क निधि में भारत के लोक लेखा में रखी जायेगी।
- (2) इस संकल्प के प्रयोजन के लिए करारोपित मोटर स्पिरिट का अर्थ उस मोटर स्पिरिट से होगा जिस पर सीमा शुल्क अथवा उत्पादन शुल्क दिया जा चुका है और जिसके सम्बन्ध में उक्त शुल्क में कोई रियायत नहीं दी गयी है।
3. (1) सड़क निधि का नियतन इस प्रकार किया जायेगा :—
 - (क) 20 प्रतिशत के बराबर राशि केन्द्रीय सरकार द्वारा केन्द्रीय आरक्षित निधि के रूप में रखी जायेगी और यह प्रतिशत 1948-49 के वित्तीय वर्ष के लिए देय नियतन से प्रभावी होगी।
 - (ख) शेष राशि में से केन्द्रीय सरकार द्वारा कुछ भाग संविधान की प्रथम अनुसूची में उल्लिखित प्रत्येक राज्य तथा संघ राज्य-क्षेत्र में व्यय के लिए निर्धारित किया जायेगा जो, विमानन में प्रयुक्त मोटर स्पिरिट को छोड़कर करारोपित मोटर स्पिरिट की खपत के अनुपात में होगा, और प्रत्येक क्षेत्र के लिये किया गया नियतन भारत भर में करारोपित मोटर स्पिरिट की कुल खपत के अनुपात में होगा जो संगत वित्तीय वर्ष में विमानन में प्रयुक्त मोटर स्पिरिट के अलावा होगा।
- (2) विभिन्न राज्यों तथा संघ राज्य-क्षेत्रों में व्यय किये जाने के लिये नियत अंशों को केन्द्रीय सरकार तब तक अपने पास रखे रहेगी जब तक कि भविष्य में उल्लिखित रीति के अनुरूप उनका व्यय किया जाना वास्तव में आवश्यक न हो।
- (3) यदि केन्द्रीय सरकार की राय में राज्य/संघ राज्य क्षेत्र की सरकार/प्रशासन ने किसी समय —
 - (क) राज्य या संघ राज्य क्षेत्र में मोटर वाहनों के विनियमन तथा नियंत्रण के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा जिन उपायों की सिफारिश की गयी हो, वे उपाय न किये गये हों ; अथवा
 - (ख) राज्य या संघ राज्य क्षेत्र में व्यय किये जाने के लिए सड़क निधि के किसी नियत या पुनर्नियत अंश जैसा हो,

[अध्यक्ष महोदय]

को लागू करने में बिना उचित कारण के विलम्ब किया हो तो केन्द्रीय सरकार उस राज्य अथवा संघ राज्य क्षेत्र में उस समय व्यय किये जाने के लिए पूरी राशि अथवा उसका कोई अंश अपने अधिकार में ले सकती है।

(4) केन्द्रीय सरकार द्वारा किसी राज्य सरकार/संघ राज्य क्षेत्र प्रशासन के लेखे में से उपरोक्त अधिग्रहीत सभी राशियां उस राज्य सरकार/संघ राज्य-क्षेत्र प्रशासन के लेखाओं में तथा केन्द्रीय सरकार के पास आरक्षित निधि में उस वित्तीय वर्ष के मुख्य नियतन के अनुपात में पुनर्नियत कर दी जायेगी जो उस वर्ष से पहले का होगा जिसमें पुनर्नियतन किया गया है।

परन्तु राज्य/संघ राज्य-क्षेत्र के अंश के रूप में जिस के लेखे से राशि ली गई हो, उस प्रकार आंकी गयी राशि केन्द्रीय सरकार के पास आरक्षित निधि में डाल दी जायेगी।

(5) सड़क निधि में विशेष परियोजनाओं के वित्त पोषण के लिए विशेष वृद्धियां पैरा 2 (1) में उल्लिखित स्रोत से अन्य किसी स्रोत से स्वीकार की जा सकती हैं, जो विशेष आरक्षित निधि के रूप में रखी जायेंगी और जिनका उपयोग ऐसी परियोजनाओं पर किया जायेगा।

4. सड़क निधि में विशेष राशि या कोई नियतन वित्तीय वर्ष की समाप्ति पर व्यय नहीं होगा।
5. सड़क निधि के किसी भाग में एतद्द्वारा उपबन्धों के सिवाय कोई व्यय नहीं किया जायेगा।
6. केन्द्रीय सरकार के पास जमा केन्द्रीय आरक्षित निधि सर्वप्रथम सड़क निधि के प्रशासन की लागत वहन करने पर और उसके बाद केन्द्रीय आरक्षित निधि और केन्द्रीय सड़क निधि (नियतन) की शेष राशि ऐसी योजनाओं के वित्तपोषण पर व्यय की जायेगी जो सड़कों से सम्बद्ध हों और जिनका अनुमोदन केन्द्रीय सरकार द्वारा किया जाये और इन संसाधनों से राज्यों/संघ राज्य-क्षेत्रों में व्यय के लिए नियत राशियां, भारत सरकार की प्रत्येक प्रस्ताव पर पूर्व अनुमति प्राप्त करने के पश्चात् निम्नलिखित किसी उद्देश्य पर व्यय की जा सकती है ; अर्थात् :—

(क) सड़क अनुसंधान तथा आसूचना योजनाएं ;

(ख) यातायात अध्ययन तथा आर्थिक सर्वेक्षण ;

(ग) युवा इंजीनियरों के लिए प्रशिक्षण प्रबन्ध ;

(घ) अखिल भारतीय महत्व की परियोजनाएं जो क्षेत्रीय असंतुलन समाप्त करने में सहायक हों जैसे आदिवासी क्षेत्रों, पिछड़े क्षेत्रों के विकास, अन्तर्राज्यीय संचार सुविधाओं का संवर्धन, डाकुओं, नक्सलवादियों आदि जैसे समाज विरोधी तत्वों का मुकाबला करने में सहायक योजनाएं, पर्यटन आदि का संवर्धन, परमाणु, बिजली घरों, औद्योगिक उपक्रमों आदि जैसी राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए आवश्यक सड़क पुल निर्माण कार्य जिनको साधारणतया सड़क प्राधिकारियों द्वारा अन्य गतिविधियों के कारण उपेक्षा की जा सकती है।

परन्तु यह कि विशेष आरक्षित निधि में से व्यय की जाने वाली राशियों को उन्हीं प्रयोजनों के लिए व्यय किया जायेगा जिनके लिये कि वे नियत की गयी हों।

7. बिना केन्द्रीय नौवहन और परिवहन मंत्री की पूर्व अनुमति प्राप्त किये, भारत सरकार द्वारा किसी भी व्यय की मंजूरी केन्द्रीय सड़क निधि में से नहीं दी जायेगी।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted.

राज्य सभा से संदेश—जारी

MESSAGES FROM RAJYA SABHA—Contd.

महासचिव : मैं राज्य सभा के महासचिव से प्राप्त निम्नलिखित संदेशों की सूचना देता हूँ—

(एक) कि राज्य सभा को लोक सभा द्वारा 24 मार्च, 1976 को पास किये गये तमिलनाडु विनियोग विधेयक, 1976 के बारे में लोक सभा से कोई सिफारिश नहीं करनी है।

(दो) कि राज्य सभा को लोक सभा द्वारा 24 मार्च, 1976 को पास किये गये तमिलनाडु विनियोग (संख्या 2) विधेयक, 1976 के बारे में लोक सभा से कोई सिफारिश नहीं करनी है।

सभापति महोदय : अब सभा की बैठक कल 11 बजे तक के लिये स्थगित होती है।

तत्पश्चात् लोक सभा बुधवार, 31 मार्च, 1976/ 11 चैत्र, 1898 (शक) को 11 बजे तक के लिये स्थगित हुई।

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March 31, 1976/ Chaitra 11, 1898 (Saka).