

इसके अलावा मैं जानना चाहता हूँ कि इस बीच मैं आप जो हैंडलिंग करने जा रहे हैं उसके लिए क्या आप टैंडर करेंगे ?

श्री आरिफ बेग : जसा कि मैंने स्पष्ट आपके सामने निवेदन किया, मैं माननीय सदस्य को बताना चाहता हूँ कि यह जा स्टोरेज टैंक्स हैं काल्टेक्स के बच्चे में उनको किसी इन्डिबीजुअल से वाटेंट कर देने का मवाल नहीं है लेकिन जैसा आपने कहा इस सिलसिले में कुछ गलतियां हुई हैं, अगर आप स्पेसिफिक बतायेंगे तो उस पर हम ऐक्शन भी लेंगे ।

श्री एम० राम गोपाल रेड्डी : अध्यक्ष महोदय, मन्त्रिगण हमेशा यह जवाब देते हैं कि सदस्य स्पेसिफिक बतायें, मैं पूछना चाहता हूँ कि जो कुछ बताया गया है वह क्या आपके वास्ते काफी नहीं है ? क्या सदस्यगण सी आई डी का काम करें, जा हम आपको सूचना देते हैं उसके आधारे पर उसकी तह में जाकर आप क्यों नहीं देखना चाहते हैं आप सदस्य के उपर आर क्या डालना चाहते हैं ?

वाणिज्य तथा नागरिक पूर्ति और सहकारिता मंत्री (श्री मोहन चारिया) : यह जा सबाल आया है इस पर हमने विचार किया था । मैं यह कहना चाहता हूँ कि एस टी सी को तरफ से जिय वक्त हमने तेल लेने का इन्तजाम किया तो हमें जहरन थी कि हमारे पम हमारे गाडाउन्स रहे । आज हाउस को खुशी हागी कि एस टी सी के पास लगभग 2 लाख 50 हजार टन तेलरखने का इन्तजाम हमने किया है । जो काल्टेक्स कम्पनी थी उनमें कुछ प्राइवेट लोगो के पास से लीज पर लिया था और जो प्राइवेट लोगो के हैं, जिनकी उनके पास लीज थी, जब तक वे लोग बहा हैं हम उनको हटा नहीं सकते हैं फिर भी हमारी कोशिश है कि हम डायरेक्ट लें । हमने एडवर्टीजमेन्ट किया था और हमने बराबर खयाल रखा है, हैंडलिंग चार्जज मिलाकर 25 रुपए प्रति टन प्रति माह से ज्यादा कहीं भी किराया नहीं दिया जाता है ।

आप बन्दई के जायेंगे तो 40-50 रुपए से भी ज्यादा किराया गया है लेकिन हमने इसका खयाल रखा है । पोर्ट ट्रस्ट एथारिटी की तरफ से मद्रास, काण्डला और विशाखा-पत्तनम में हमें जगह मिली है 75 हजार टन तेल के स्टोरेज के लिए टैंक बनाने का काम एस० टी० सी करना चाहती हैं । हम किसी पर निर्भर नहीं रहना चाहते हैं, हम आत्म-निर्भर होने चाहते हैं, लेकिन इस बीच में तो तेल कहीं-कहीं स्टोर करना पड़ेगा, इस लिये ऐसी व्यवस्था की है, इस में कोई गडबड की बात नहीं है ।

Air Flight from Chandigarh to Bhuntu (Kulu)

*638 SHRI DURGA CHAND Will the Minister of TOURISM AND CIVIL AVIATION be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Air India flight was used to operate during the summer from Chandigarh to Bhuntu (Kulu),

(b) the year of starting and stopping this flight, and

(c) when this flight is likely to be resumed in view of the pressing demand of the people concerned?

पर्यटन और नागर विमानन मंत्री (श्री पुष्पोत्तम कौशिक) : (क) 1976 के मानसून शुरू होने से पहले तक गमियों के दौरान चण्डीगड से कुल्लू तक एयर इंडिया नहीं बल्कि इंडियन एयरलाइन्स अपनी उड़ान परिचालित करती रही ।

(ख) यह सेवा 1967 से 1976 में मानसून शुरू होने से पहले तक परिचालित की जाती रही ।

(ग) इंडियन एयरलाइन्स की कुल्लू के लिये विमान सेवा फिर से शुरू करने की फिलहाल कोई योजना नहीं है ।

SHRI DURGA CHAND: I was very shocked to hear the flat reply of the Minister. Indian Airlines had provided air service between Delhi and Kulu via Chandigarh since 1966-67. These flights were twice a week and undertaken from 10th May to 15th July and then from 15th September to 15th November. This flights was suspended in 1976 after ten years operation. Sir, everybody knows the importance of Kulu and Manali. So, Sir, I would like to know the reasons for suspending these flights and when they are going to be resumed again.

श्री पुष्पोत्तम कौशिक : यह सही है कि 1967 से 1976 तक यह सेवा परिचालित की जानी रही है। इस सरकार के आने के पहले दो इम मेवा का परिचालन बन्द कर दिया गया था। जब यह सरकार यहाँ आई तो मैंने फिर से इम मामले की जांच कराई। मुझे बताया गया कि जो वर्तमान हावर्ड-पट्टी है, वह 3700 फीट लम्बी है, जिस में मे केवल 2770 फीट को लम्बाई उपयोग की जा सकती है। ऐसी स्थिति में हमारे पास जो वर्तमान जहाज है, उन का उम पर उतराग नहीं जा सकता है, इम। लए इस पर फिर से परिचालन करना सम्भव नहीं है।

SHRI DURGA CHAND: Sir, special repair of the aerodrome was done in August-September, 1976 and Rs 12.88 lakhs were spent on these repairs. Recently, the Home Minister went to Kulu and the flight was operated and a big aeroplane was taken there. So, Sir, when the aerodrome is quite fit for the operation of the flight then I would like to know why Government is so negligent in not operating the flights.

श्री पुष्पोत्तम कौशिक : जब पहले इम को परिचालित किया जाता था, उम समय इस की ट्रैफिक सीमित 7 से 10 यात्री होती थी। आज भी जो पट्टी है.....

श्री दुर्गा चन्द : गृह मंत्री जी का प्लेन कैसे उतर गया (ब्यवधान)

श्री पुष्पोत्तम कौशिक : इस मे मननीय सदस्यो को उत्तेजित होने की आवश्यकता नहीं है हमारी तरफ से पूरी कोशिश हो रही है। लेकिन, अध्यक्ष महोदय, जब तक उस मे सुधार नहीं किया जायेगा, यह हो नहीं सकेगा। डी० जी० सी० ए० के अनुसार श्रीर इण्डियन एअर लाइन्स के अनुसार उस मे लोड-फैक्टर-पैनेल्टी अधिक है, हम 50 प्रतिशत से अधिक ट्रैफिक उस मे नहीं ले जा सकते है। जो टब-प्राप है, उस का ब्रेक ईवन भी 95 परसेन्ट होता है। इम लिये यदि हम 50 प्रतिशत मवारिया ले जायगे, तो निश्चित रूप से बहुत अधिक घाटा होगा। वर्तमान में जितनी लम्बी पट्टी है, यदि उमका उपयोग किया जायेगा, तो लोड-फैक्टर पैनेल्टी अधिक हागी। इम लिये जब तक उम का सुधार नहीं होगा तब तक यह सम्भव नहीं है।

दूसरी दिक्कत यह है कि माननीय सदस्य जानते है हमो कि हवाई पट्टी के एक तरफ व्यास नदी है जिस का कटाव पट्टी के नजदीक तक घा गया है और दूसरी तरफ नदी का पुल भी है। इसलिए उम का विस्तार बहुत अधिक नहीं हो सकता है। टबो-प्राप को अगर वह पर उतारना चाहते है तो उस के लिए कम से कम 5000 फीट से अधिक की लम्बाई की पट्टी चाहिए। जब तक छोटा जहाज न हो वह उतर नहीं सकता।

श्री दुर्गा चन्द : छोटा जहाज हो।

श्री पुष्पोत्तम कौशिक : ऐी स्थिति में लोड फैक्टर को देखते हुए श्रीर दूसरी चीजों को देखते हुए वहाँ पर जहाज मुनाफे पर चलाना सम्भव नहीं होगा। जैसा कि मैंने कई बार कहा

हे कि सरकार इस बात का प्रयास कर रही है कि हम छोटे जहाज प्रचालित करें। जब यह योजना पूरी हो जाएगी, तब हम निश्चिन्त रूप से इसे करेंगे।

श्री हुकम चन्द कच्छबाब: माननीय मंत्री जी ने अपने उत्तर में दो मुख्य बात बताई है। एक तो यह है कि हवाई पट्टी छोटी है और नवो के कटाव के कारण वह पट्टी बर्दाई नहीं जा सकती। दूसरा यह कि घाटे में हम इसे चलाना नहीं सकते क्योंकि यानी बहुत कम मिलते हैं। अभी हाल में आप ने काफी पैसा खर्च के कर हवाई पट्टी को बढ़ाया उस को ठीक किया है। दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि हम में घाटा होगा हम लिए इस को आप नहीं चलाना चाहते हैं। दूसरी जगह पर भी छोटे में चल रही है और पोस्ट ग्राफि-सेज घाटे में चल रहे हैं। इस तरह से घाटे की बात देख कर आप चलने तो बड़ा मुश्किल होगा। यात्रियों को कितनी सहूलियतें आप दे सकते हैं यह देखना होगा। इसलिए माननीय सदस्य का उर्गेजित होना स्वाभाविक है जब 10 साल से यह सेवा चल रही थी और इमर्जेन्सी की श्राउट ले कर सॉमि को बन्द किया गया है, तो क्या मंत्री जी इस सर्चिव के महत्व को देखते हुए, इस को भी घाटू करने।

श्री पुढबीलम कौशिक : जिस तरह का टूरिस्ट ट्रीफिक बहा पर है और विदेशी पर्यटक बहा पर आते हैं और उन के लिए वह आकर्षण का केन्द्र है, उस को देखते हुए घाटे का सवाल नहीं है, लेकिन बहा पर अहाज की सुरक्षा का सवाल है। अब तक अहाजों की सुरक्षित रूप से उतारने की बहा पर व्यवस्था नहीं कर सके, तब तक वहाँ इन अहाजों को उतारना सम्भव नहीं होगा। एट प्रेजेन्ट का मतलब 'फिलहाल' है। हमारा कहना यह है कि जितनी जल्दी ही संकेमा, निश्चित रूप से हम इस को करेंगे

और माननीय सदस्य को हवाई सेवा हम प्रभाव करेंगे।

SHRI K GOPAL The hon Minister in his reply made a very amusing revelation that because of the loss incurred, because he is not getting much passenger traffic he has discontinued

MR SPEAKER The landing ground and other things

SHRI K GOPAL That was one of the reasons given by him—not enough passengers I should like to ask him whether the break-even factor for Avro or Fokker Friendship, for Avro I am told is 120 per cent occupancy and for Fokker Friendship it was about 90 per cent (Interruptions) I am subject to correction When such is the case when he is supporting Avros and Fokker Friendships in other routes by subsidising them he is making profits only on jet flights, I hope he will agree with that will the hon Minister consider introducing the service even at the cost of subsidising it from other flights?

SHRI PURUSHOTTAM KAUSHIK I have already answered that, profitability is not the only consideration before the Government so far as operating the service to Kulu is concerned, it has got tourist attraction also But definitely from the air safety point of view and the minimum length of runway required for operating the service, it is not advisable

श्री शंवा सिंह : माननीय मंत्री जी ने कहा है कि वह हवाई पट्टी 3700 फीट है और उस 3700 फीट में से 2700 फीट पट्टी बिल्कुल ठीक है, केवल 1000 फीट पट्टी ऐसी है जोकि वापरेंट करने के काबिल नहीं

है। माननीय मंत्री जी ने यह भी बताया है कि उन्होंने 12 लाख रुपया उस हवाई पट्टी के ऊपर खर्च किया है लेकिन वे वहां एयर सर्विस अपार्टमेंट नहीं करने जा रहे हैं, तब तो उस 12 लाख रुपए का उन्होंने दुरुपयोग किया है, यदि एयर सर्विस न चलायें। मैं यह जानना चाहूंगा कि 1000 फीट जो पट्टी है, उस को अपग्रेसन के काबिल बनाने के लिए कितना रुपया खर्च आएगा और उस रुपए को क्यों नहीं खर्च करते हैं।

श्री पुष्पोत्तम कोशिक : हम पूरी तरह से कोशिश करेंगे कि उस पर हवाई सेवा शुरू हो। जहां तक हवाई पट्टी बनाने का मवाल है, इसके लिए छठी पंच-वर्षीय योजना में 11 लाख रुपए का प्रावधान किया गया है और निश्चित तौर पर हमारी कोशिश होगी कि हम इस काम को शुरू करें।

'कोफपोसा' के अन्तर्गत जारी किये गये गिरफ्तारी वारंट

* 640. श्री हुकूम चन्द कछवाय क्या जिल्ला मंत्री निम्नलिखित जानकारी देने वाला एक विवरण सभा पटल पर रखने की कृपा करेंगे कि :

(क) अब तक प्रत्येक राज्य सरकार की केन्द्रीय सरकार द्वारा 'कोफपोसा' के अन्तर्गत कितने गिरफ्तारी वारंट जारी किए गए ;

(ख) उनमें से कितने पहली सरकार द्वारा जारी किए गए थे और कितने वर्तमान सरकार द्वारा जारी किए गए थे ;

(ग) इन वारंटों के आधार पर कितने लोग पकड़े गए हैं; और

(घ) शेष को पकड़ने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

जिल्ला मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री सतीश अग्रवाल) : (क) से (ग). आपात स्थिति हटने से पहले (19-12-1974 से 20-3-1977 तक) विदेशी मुद्रा संरक्षण और तस्करी क्रियाकलाप निवारण अधिनियम 1974 के उपबंधों के अधीन, केन्द्रीय सरकार और विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा, जारी किए गए नजरबंदी आदेशों की संख्या का और उनमें से 25 मार्च, 1978 तक नजरबंद रखे गए व्यक्तियों का विवरण-पत्र सदन पटल पर रखा गया है। (विवरण-पत्र 'क') आपात-स्थिति हटने के बाद और 25 मार्च, 1978 तक (21-3-1977 से 25-3-1978 तक) केन्द्रीय सरकार और विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा उक्त अधिनियम के उपबंधों के अधीन, जारी किए गए नजरबंदी के आदेशों की संख्या का और उनमें से 25 मार्च, 1978 तक नजरबंद रखे गए व्यक्तियों का एक अन्य विवरण-पत्र भी सदन पटल पर रखा गया है (विवरण-पत्र 'ख')।

(घ) 25-3-1978 की स्थिति के अनुसार उक्त अधिनियम के उपबंधों के अन्तर्गत जिन व्यक्तियों को नजरबंद रखने के आदेश दिए गए थे उनमें से 189 व्यक्ति फरार थे जबकि नजरबंद नहीं किए जा सके थे। ऐसे व्यक्तियों के खिलाफ अभ्युत्थानों की कुर्बियों की कार्यवाही, दण्ड प्रक्रिया संहिता, 1973, की धारा 82 से 85 के साथ पंक्ति अन्तर्गत अधिनियम की धारा 77 के अन्तर्गत की गई है।