

लोक सभा वाद-विवाद  
का  
हिन्दी संस्करण

दूसरा सत्र  
( अठारवीं लोक सभा )



( खंड 2 में अंक 1 से 10 तक हैं )

लोक सभा सचिवालय  
नई दिल्ली

मूल्य : चार रुपये

[अंग्रेजी संस्करण में सम्मिलित मूल अंग्रेजी-कार्यवाही और हिन्दी संस्करण में सम्मिलित मूल हिन्दी कार्यवाही की प्रमाणिक मानी जायेगी । उनका अनुवाद प्रमाणिक नहीं माना जायेगा ।]

५

५

लोक सभा वाद-विवाद  
का  
हिन्दी संस्करण  
मंगलवार, 19 मार्च, 1985/ 28 फाल्गुन, 1906 ॥शक॥  
का शुद्ध पत्र

- विषय सूची, पृष्ठ १११, पंक्ति 5, "सूत्र" के स्थान पर "अकाल" पढ़िये ।
- विषय सूची, पृष्ठ १११, पंक्ति 12, "रोकने के" के पश्चात् "लिए" अंतस्थापित करिये ।
- पृष्ठ 31, पंक्ति 13, ता.प्र.संख्यां "96" के स्थान पर "95" पढ़िये ।
- पृष्ठ 66, नीचे से पंक्ति 3, "श्री अमर सिंह" के पश्चात् "राठवां" पढ़िये ।
- पृष्ठ 117, पंक्ति 19 अ.प्र.संख्या - "556" के स्थान पर "566" पढ़िये ।
- पृष्ठ 121, पंक्ति 5, ॥अनुवाद॥ "के ऊपर " 12.00 मध्याह्न" पढ़िये ।
- पृष्ठ 154, पंक्ति 24, "बिहार में" के स्थान पर "बहार में" पढ़िये ।
- पृष्ठ 191, पंक्ति 10, "॥अनुवाद॥" के स्थान पर "॥अनुवाद॥" पढ़िये ।
- पृष्ठ 201, नीचे से पंक्ति 2, "जारह बजे" के स्थान पर "ग्यारह बजे मं.पू." पढ़िये ।

## विषय-सूची

अष्टम माला, खण्ड 2, दूसरा सत्र, 1985/1906 (सक)  
अंक 6 मंगलवार, 19 मार्च, 1985/28 फाल्गुन, 1906 (सक)

विषय	पृष्ठ
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	1—21
*तारांकित प्रश्न संख्या : 81 से 83 और 85	1—19
प्रश्नों के लिखित उत्तर	22—121
तारांकित प्रश्न संख्या : 84, 86 से 100	22—35
अतारांकित प्रश्न संख्या : 451 से 460, 462 से 501, 503 से 510 512 से 531, 533 से 557 और 559 से 570	36—121
सभा-पटल पर रखे गए पत्र	122—128
राज्य सभा से संबंध	129
हथकरघा (उत्पादनाथ वस्तु-आरक्षण) विधेयक, 1985	129
राज्य सभा द्वारा पारित	129
पंजाब बजट, 1985-86	129—130
श्री विश्वनाथ प्रताप सिंह	129
अनुदानों की अनुपूरक मांगें (पंजाब) 1984-85	131
समिति के लिए निर्वाचन	131
राष्ट्रीय कैंडेट कोर की केन्द्रीय सलाहकार समिति	131
अखिलमन्त्रीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यानाकर्षण	132—147
हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन द्वारा केरल को सप्लाई किए गए ज्वलनशील मिट्टी के तेल से लगी आग	132
श्री जैनुल बशर	132
श्री नबल किशोर रामा	132
श्री जी० एम० बनातवाला	135

\*किसी नाम पर अंकित † चिन्ह इस बात का द्योतक है कि उस प्रश्न को सभा में उसी सदस्य ने पूछा था।

श्री धर्मपाल सिंह मलिक	140
श्री सुरेश कुरूप	141
श्री के० पी० उन्नीकृष्णन्	142
<b>नियम 377 के अधीन मामले</b>	<b>148—152</b>
(एक) राजस्थान में (सूखे) की स्थिति तथा राहत कार्य के लिए केन्द्रीय सहायता की आवश्यकता	149
(दो) काजू कर्मकारों के लिए कर्मचारी राज्यबीमा के लाभों को बहाल करने की आवश्यकता	149
श्री एस० कृष्ण कुमार	149
(तीन) बड़ोदरा में और उसके आसपास रसायन तथा गैस पर आधारित उद्योगों के कारण होने वाले वातावरण और जल के प्रदूषण को रोकने के तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता	150
श्री रणजीत सिंह गायकवाड	150
(चार) आंध्र प्रदेश में विशाखापटनम स्टील प्लांट के कार्यस्थल पर प्रवासी कर्मकारों के शोषण को रोकने तथा उन्हें अधिक अच्छी सुविधाएं और बेतन देने की आवश्यकता	151
श्री सोमनाथ रथ	
(पांच) वियोल में होने वाले आगामी ओलंपिक खेलों को ध्यान में रखते हुए एक राष्ट्रीय खेल नीति तैयार करने तथा उन खेलों में भाग लेने वालों को प्रशिक्षण देने की आवश्यकता	151
श्री प्रिय रंजन दास मुंशी	151
(छः) देशी रबड़ के मूल्य में हुई भारी कमी तथा रबड़ का आयात बंद करने और फालतू रबड़ की खरीद सरकार द्वारा किये जाने की आवश्यकता	152
श्री जार्ज जोसेफ मंडाकल	152
(सात) केन्द्रीय विद्यालयों के अध्यापकों द्वारा आंदोलन तथा उनके प्रतिनिधियों के साथ बातचीत करने की आवश्यकता	152
श्री बसुदेव आचार्य	152
<b>रेल बजट, 1985-86—सामान्य चर्चा (जारी)</b>	<b>153—210</b>
श्री बालकवि बैरागी	153
श्री गिरधारी लाल डोगरा	156

श्री चिंतामणि पाणिग्रही	159
श्री सुल्तान सलाउद्दीन ओवेसे	162
श्रीमती कृष्णा साही	163
श्री उत्तम राठी	166
श्री अजय मुशरान	168
श्री डी० एन० रेड्डी	171
श्री आर० जीवारत्नम	172
प्रो० चन्द्र भानु देवी	175
श्री जी०एम० बनातबाला	176
श्री ए० जे० वी० वी० महेश्वर राव	180
श्री श्रीवल्लभ पाणिग्रही	181
श्री जगन्नाथ चौधरी	185
श्री राम भगत पासवान	187
श्रीमती जयंती पटनायक	190
श्री पी० कुलनदईबेलू	193
प्रो० संफुद्दीन सोत्र	194
श्री एस० सिगराव डीबेल	199
श्री टी० बाला गौड	201
श्री मानवेन्द्र सिंह	202
श्री जाजं जोसफ मुंडाकल	204
श्री तपेश्वर सिंह	206
श्री बी० तुलसी राम	209

## लोक सभा

मंगलवार, 19 मार्च, 1985/28 फाल्गुन, 1906 (शक)

लोक सभा 11 बजे समवेत हुई।

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

प्रो० के० के० तिवारी : अध्यक्ष महोदय, इससे पहले कि आप प्रश्नकाल आरम्भ करें, कृपया मुझे कुछ अनुमति...

(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : अभी नहीं प्रश्नकाल के पश्चात्।

प्रो० मधु बग्बते : आप नियम 388 के अधीन प्रश्नकाल के निलम्बन की सूचना दीजिए।

प्रो० के० के० तिवारी : वह मैं जानता हूँ।

### प्रश्नों के मौखिक उत्तर

[अनुवाद]

#### बंगाल पॉटरीज का अधिग्रहण

\*81. श्री इन्द्रजीत गुप्ता :

श्रीमती गीता मुखर्जी :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक तकनीकी समिति द्वारा बंगाल पॉटरीज लिमिटेड, कलकत्ता की आर्थिक सक्षमता की जांच की गई थी;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या निष्कर्ष निकले;

(ग) क्या उनके मंत्रालय को बंगाल पॉटरीज के श्रमिक तथा कर्मचारी संघ से अधिग्रहण अवधि को 31 मार्च, 1985 से आगे बढ़ाने तथा उपर्युक्त कम्पनी का तुरन्त राष्ट्रीयकरण करने के बारे में ज्ञापन प्राप्त हुआ; और

(घ) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) जी, हां।

(ख) कार्यदल के निष्कर्षों के अनुसार बंगाल पॉटरीज के उपक्रम इस शर्त पर जीव्य

बन सकते हैं कि कुछ अल्पकालीन और दीर्घकालीन उपाय किए जाएं जिनमें निम्नलिखित शामिल हैं :—

- (1) कुशल प्रबन्धकों का प्रवेश;
  - (2) विपणन सम्बन्धी कार्यजाल को सुदृढ़ बनाना;
  - (3) चमकीलों टाइलों और काचसम चाहना आदि जैसे अन्य सैरेमिक उत्पादों के विनिर्माण के लिए उत्पादन का विविधीकरण;
  - (4) डाक व तार विभाग द्वारा कम तनाव वाले (लो-टेन्शन) इन्सुलेटरों की गारन्टी-शुदा खरीद;
  - (5) युक्तयुक्तिकरण जिसमें कार्यबल में पर्याप्त कमी करना भी सम्मिलित है;
  - (6) प्रौद्योगिकी का उन्नयन;
  - (7) सभी कानूनी और ऋण संबंधी देयताओं को बट्टे खाते डालना;
  - (8) बिजली की रक्षाधट रहित सप्लाई ।
- (ग) जी, हां ।

(घ) उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम के अधीन अधिग्रहण अवधि बढ़ाना उपक्रम के भावी अन्तिम निपटान का निर्णय करने के लिए सरकार द्वारा किए जाने वाले समय पर निर्भर करेगा ।

[अनुवाद]

श्री इन्द्रजीत गुप्त : श्रीमन्, अब यह कम्पनी लगभग पिछले 8 1/2 वर्षों से औद्योगिक पुनर्वास निगम के प्रबन्ध अधीन है। मैं जानना चाहता हूँ कि इस अवधि के दौरान, मात्र इसके कि इसमें काफी पैसा लगाया गया, सरकार ने औद्योगिक पुनर्वास निगम के माध्यम से इस कम्पनी को सुदृढ़ बनाने के लिए क्या कदम उठाए हैं। मंत्री महोदय, कृपया सभा को बताएं कि इन 8 1/2 वर्षों के दौरान कुल कितनी धनराशि कम्पनी के प्रबन्ध निदेशक, जो कि उसी कम्पनी का एक पुराना कार्यकारी निदेशक है, को दी गई और इसको रूग्ण बनाने के लिए कौन जिम्मेवार है। इसके पास कितनी रकम पहुँची और क्या माननीय मंत्री महोदय को इस की जानकारी है कि इस भद्र व्यक्ति ने—मैं यहाँ उनका नाम नहीं लेना चाहता—जिन्हें कि प्रबन्ध निदेशक बनाया गया है, को पंजाब नेशनल बैंक की सहायता पर लगभग 1.27 करोड़ ₹० के कथित दुरुपयोग के अभियोग में पिछले वर्ष की 9 जुलाई को गिरफ्तार किया गया था ?

श्री० मधु बच्छवते : तब आप उन्हें 'भद्र व्यक्ति' कैसे कह रहे हैं ?

श्री इन्द्रजीत गुप्त : 'भद्र व्यक्ति' वह व्यक्ति होते हैं, जो पैसे निकालते हैं। आप यह नहीं जानते ।

अध्यक्ष महोदय : आज यह परिभाषा है ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : श्रीमन्, मैं पहले यह जानना चाहता हूँ कि अधिग्रहण संबंधी अधिभूचना 12 दिनों बाद, यानि 31 मार्च को समाप्त होने जा रही है। अभी जो उत्तर दिया

गया है उसमें अधिग्रहण अवधि बढ़ाना अथवा न बढ़ाना उपक्रम के भावी अन्तिम निपटान के निर्णय पर निर्भर करेगा। क्या उनके पास कोई ऐसी योजना है, जिसके अन्तर्गत वे अगले 12 दिनों में किसी अन्तिम निर्णय की घोषणा कर देंगे ?

अगर नहीं, तो क्या वे इस अवधि को कम से कम छः माह या एक वर्ष तक बढ़ायेंगे ताकि इस अवधि में इस समस्या का कोई हल निकल सके ? अन्यथा 12 दिनों के अन्दर आपको इस कम्पनी को अनधिपूचित करना होगा।

रसायन और उर्बरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : श्रीमन्, 1976 में कम्पनी का प्रबन्ध अधिग्रहण करने से पहले, यह न्यायालय में परिसमापन के लिए सम्बन्धित था। उस समय, यह एकक बन्द था। इस तरह इसे पुनः चालू हालत में लाने के लिए सरकार को काफी धनराशि खर्च करनी पड़ी। 1977 में, औद्योगिक (आई०आर०सी०आई०) ने इसे चालू हालत में लाने के लिए 146 लाख रु० की मंजूरी दी।

1977-78 में, यह एकक संतोषजनक ढंग से कार्य कर रहा था, क्योंकि हानि इतनी अधिक नहीं थी। मैं आंकड़े दे सकता हूँ, 1977-78 में घाटा केवल 17 लाख रु० था, 1978-79 में 13 लाख रु० था, 1979-80 में मात्र 7 लाख रु० का और 1980-81 में मात्र 1 लाख रु० का घाटा था। लेकिन अचानक ही 1981-82 में यह घाटा 2.27 करोड़ रु० का हो गया और 1982-83 में यह बढ़कर 3.48 करोड़ रु० हो गया। यह एक पुराना एकक है। मैं समझता हूँ कि यह कम्पनी लगभग 60 वर्ष से अधिक पुरानी है।

पहले, बिजली बोर्ड और डाक तथा तार विभाग अपने इन्सुलेटरों की सप्लाई इसी एकक से प्राप्त करते थे। लेकिन इसी बीच लघु क्षेत्र के कई उद्योग स्थापित हो गये। जहाँ तक इन्सुलेटरों का सम्बन्ध है, लघु क्षेत्र के एककों को वास्तव में प्राथमिकता दी जाने लगी। इसीलिए 1981-82 और 1982-83 में इतना भारी घाटा हुआ। यह एकक घाटे में चल रहा है।

माननीय सदस्यों को इस तथ्य की जानकारी है कि पहले इस कम्पनी ने इस तथ्य का पता लगाने के लिए कि क्या इसे जीव्य बनाया जा सकता है, एक सलाहकार सेवा नियुक्त की थी। उन्होंने कई सिफारिशें कीं। आई०आर०सी०आई० ने भी एक समिति नियुक्त करने का निर्णय लिया। उस समिति ने भी इस प्रश्न पर विचार कर अपनी रिपोर्ट दी। फिर मंत्रालय स्तर पर डी०जी०टी०डी० के एक अधिकारी की अध्यक्षता में एक समिति का गठन किया गया। उन्होंने भी अपनी रिपोर्ट दी। मैं मानता हूँ कि ये सारी रिपोर्टें हैं। और उनमें कहा गया है कि इन-इन परिस्थितियों के तहत इसे जीव्य बनाया जा सकता है। उन्होंने कई शर्तें रखीं हैं। लेकिन जब हम इन शर्तों की जांच करते हैं तो पाते हैं कि ये सभी सिफारिशें सैद्धांतिक हैं व्यवहारिक नहीं।

माननीय सदस्य यह जानना चाहते हैं कि आई०आर०सी०आई० ने इस एकक के अधिग्रहण के बाद क्या कार्यवाही की है। अभी तक अधिग्रहण के बाद आई०आर०सी०आई० ने गिगल पाँटरीज को 7.7 करोड़ रु० दिए हैं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : महोदय, उन्होंने मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया है। अधिग्रहण की

समय अबधि 31 मार्च, 1985 को समाप्त हो रही है। केवल 12 दिन रह गए हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने इस बारे में पहले ही कोई निर्णय नहीं ले लिया है या वे 31 मार्च को ही इस बारे में फैसला करेंगे। कृपया हमें यह बात बताइए।

अध्यक्ष महोदय : और उस व्यक्ति के बारे में भी।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : वह एक भद्र पुरुष हैं।

श्री बीरेन्द्र पाटिल : अबधि 31 मार्च, को समाप्त होने जा रही है और सरकार को तब तक फैसला करना है।

हाल ही में पश्चिम बंगाल के एक सदस्य—वह दूसरी ओर बंटे हैं—मेरे पास मजदूरों का अभ्यावेदन लेकर आए। मैंने उन्हें सारी स्थिति को स्पष्ट कर दिया था कि कैसे यह एकक घाटे में चल रहा है। यह एक काफी पुराना एकक है। मशीनरी पुरानी है और बिजली की सप्लाई भी नियमित नहीं है। कई मुश्किलें हैं। इसमें भी कड़ा मुकाबला है। यह कोई एकाधिकार वाली मार्केट नहीं है। कई एकक स्थापित हो गए हैं। मैंने उन्हें सारी स्थिति बताई थी। मैंने उन्हें माननीय सदस्य की उपस्थिति में ही कहा था कि अगर मजदूर इसका अधिग्रहण करने को तैयार हैं और कम से कम मुझे लिखित रूप से दें कि वे सिद्धांतः इसके लिए तैयार हैं और वे राज्य सरकार या अन्य संबंधित लोगों से विस्तार से सलाह करके मुझे एक निश्चित समय में दें तो यह न्यायालय में और समयावधि बढ़ाने के लिए एक अच्छा आधार होगा।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : 8 1/2 वर्षों के बाद और 12 करोड़ रु० इस कम्पनी पर खर्च करने के बाद वे अब इस भार को कर्मचारियों पर डालना चाहते हैं, क्योंकि वे कुछ भी नहीं कर पाये।

श्री प्रो० एन० जी० रंगा : या वे इसे बन्द कर देंगे।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : वे इसे बन्द नहीं कर पायेंगे। माननीय मंत्री महोदय ने बताया है कि अलग-अलग बार नियुक्त की गई तीन-चार समितियाँ इसको आर्थिक सक्षम बनाने के प्रयत्न पर विचार कर चुकी हैं। और सभी समितियों की मूल सिफारिश यही थी कि अगर प्रबन्ध को पुनः रूप दिया जाए तो इसे जीव्य दशा में लाया जा सकता है। अगर ऐसा है तो, सरकार इस व्यक्ति के हाथ में इस कम्पनी का प्रबन्ध नियंत्रण क्यों दे रही है, जिसने कि इसे पहले एक रुग्ण एकक बना दिया था और जो रकम के गबन के आरोप में गिरफ्तार भी हो चुका है? प्रबन्ध को पुनर्गठित क्यों नहीं किया गया? किसने ऐसा करने से रोका? कृपया हमें यह सब बताइए।

मैं जानता हूँ कि सक्षम बनाने वाली वे रिपोर्टें इनकी फाइलों में पड़ी हैं। एक सुझाव यह था कि डाक-तार विभाग को इन्सूलेटर सप्लाई किए जा सकते हैं अगर उनका कम्पनी के साथ सम्पर्क हो और प्रति वर्ष वे प्रथम श्रेणी की क्राकरी तैयार करते हैं। बाजार में अभी भी बंगाल पॉटरीज के नाम की काफी धाक है। आई०टी०डी०सी० एक केन्द्रीय निगम है।

अध्यक्ष महोदय : केवल उनका स्टॉक निम्न है।

**श्री इन्द्रजीत गुप्त :** अभी हाल ही में उन्होंने पार्क होटल, कलकत्ता में अपने सामान का अच्छा प्रदर्शन किया था। आई०टी०डी०सी० केन्द्रीय निगम है जो कि कई होटलों, विश्राम-गृहों, पर्यटन गृहों आदि का निर्माण कर रहा है। क्या वे ऐसा प्रबन्ध नहीं कर सकते कि वे अपनी उत्कृष्ट क्राकरी इस उपक्रम से खरीदें ? ऐसी बातों की जा सकती हैं। लेकिन वे सरकार से या मजदूरों से किसी सही वकल्पिक योजना के बारे में विचार-विमर्श नहीं करेंगे। उन्हें कम्पनी को बचाने के लिए सही प्रयत्न करने चाहिए और अगर आवश्यक हो तो इसका राष्ट्रीकरण किया जाए। अगर सरकार इसका राष्ट्रीकरण करती है तो मजदूर संघ उनको समर्थन और सहयोग देने को तैयार हैं। माननीय मंत्री महोदय हमें यह भी बताने को तैयार नहीं हैं कि वे अगले 12 दिनों में क्या करने जा रहे हैं।

मैं निश्चित रूप से जानना चाहता हूँ कि क्या वे 31 मार्च के बाद कम्पनी को बन्द करने की अनुमति देंगे।

**श्री बीरेन्द्र पाटिल :** माननीय सदस्यों द्वारा दिए सभी सुझावों की जांच की गई है। यह नहीं है कि उनकी जांच नहीं की गई और जो रिपोर्टें हमें प्राप्त हुई हैं, उन्हें कोल्ड-स्टोरेज में रखा हुआ है, दबाया हुआ है। जो भी रिपोर्टें हमें मिली, हमने उसका निरीक्षण किया है। हमने इन रिपोर्टों की जांच की है और इनमें निहित सिफारिशों की भी जांच की है।

उदाहरण के तौर पर, माननीय सदस्य महसूस करते हैं कि वे काकी अच्छी पॉटरीज और क्राकरी का उत्पादन कर रहे हैं और उसको बेचने में कोई मुश्किल नहीं होगी और इन उत्पादों के लिए आसानी से बाजार भी तैयार मिल सकता है।

जहां तक मूलिका-शिल्प (सीरेमिक्स) उत्पादनों का संबंध है, मैं आंकड़े दे सकता हूँ। हमारे विशेषज्ञ कहते हैं, जहां तक क्राकरी का संबंध है, अगर यह उपक्रम 7,000 टन क्राकरी का उत्पादन करता है तो यह जीव्य बन सकता है। लेकिन सारे देश की आवश्यकता करीब 14,000 टन है और कई अन्य एकक आधुनिकतम प्रौद्योगिकी के साथ स्थापित हो गए हैं और वे कम कीमत पर काफी अच्छी क्राकरी तैयार कर रहे हैं और मैंने पहले भी कहा है कि इसमें कड़ा मुकाबला है। हमने आई०टी०डी०सी० से भी इस बारे में चर्चा की है। जहां तक क्राकरी का संबंध है, वे कहते हैं कि वे बंगाल पॉटरीज के मार्किटिंग एजेंट या बेचने वाले एजेंट नहीं हो सकते और खुद उनकी अपनी आवश्यकताएं काफी कम हैं। इसलिए उनकी इसमें रुचि नहीं है। जहां तक इन्सुलेटर डिविजन का सम्बन्ध है, हमने डाक-तार विभाग से बात-चीत की है और माननीय सदस्यों को इसकी जानकारी है कि डाक-तार विभाग अब दूर-संचार और अत्याधुनिक प्रणाली का अपना रहा है और जहां तक उनकी आवश्यकताओं का सम्बन्ध है, कई लघु क्षेत्र के एकक स्थापित हो गये हैं और उनसे काफी कड़ा मुकाबला करना पड़ता है क्योंकि उन्हें उत्पाद-मुल्क और बिक्री-कर में कुछ रियायतें प्राप्त हैं। वे इस उपक्रम का मुकाबला करने के लिए अच्छी स्थिति में हैं। इसलिए वे लघु क्षेत्र के उद्योगों को प्राथमिकता देते हैं। वे कहते हैं कि उन्हें ये वस्तुएं कुछ ही समय के लिए चाहिए। जैसे ही वे अत्याधुनिक दूर-संचार व्यवस्था को अपना लेंगे, तब उनकी इन वस्तुओं की आवश्यकताएं भी काफी कम हो जायेंगी। मैं

माननीय सभा की जानकारी के लिए बताना चाहता हूँ कि जहाँ यह उपक्रम स्थापित है, वहाँ का बिजली बोर्ड भी अपनी आवश्यकता का सामान इस उपक्रम से नहीं ले रहे हैं।

यदि वे सामान ले भी रहे हैं, तो वह बहुत कम सामान ही वहाँ से ले रहे हैं। यह स्थिति है। इस एकक को पर्याप्त विद्युत नहीं मिल रही है। वहाँ सभी पुरानी और अप्रचलित मशीनें हैं। इस एकक को बेयर-पूजा 55 लाख रुपए थी। जिसके ऊपर किया गया खर्च और हुई हानि लगभग 20 करोड़ रुपए है।

अतः मैं नहीं जानता कि ऐसे एकक का क्या प्रयोजन है और अब माननीय सदस्य प्रबन्धकों को तथा मुख्य प्रबन्धक की कुर्सी पर बंठे किसी भद्र व्यक्ति को दोष दे रहे हैं। यदि कोई आगे आए तो मैं कल ही प्रबन्ध उसे सौंपने को तैयार हूँ। मैं माननीय सदस्य से अनुरोध करूंगा कि वे कोई ठोस प्रस्ताव लेकर आयें। मैं उस पर विचार करने के लिए तैयार हूँ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : कृपया हमें बताएं कि 31 मार्च, के विषय में क्या हुआ ? क्या हम आपके मौन का यह अर्थ लगाएं कि आपने इस संबंध में कोई निर्णय ले लिया है ? कृपया हमें बतायें कि इस सम्बन्ध में आपका उत्तर क्या है ? आपने प्रश्न के इस भाग का उत्तर नहीं दिया है।

श्री बीरेन्द्र पाटिल : इस कम्पनी के भविष्य के संबंध में हमें 31 मार्च, 1985 से पूर्व ही कोई निर्णय लेना पड़ेगा। हमने अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया है। इस पर सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है। परन्तु अभी तक हमने कोई निर्णय नहीं लिया है।

श्रीमती गीता मुखर्जी : अब मैं अत्यन्त उलझन में हूँ क्योंकि इस विषय में मैंने प्रधान मंत्री को लिखा था तथा इस विषय में उन्होंने मुझे यह उत्तर दिया कि "बंगाल पोटरीज वर्क्स का अभ्यावेदन तथा स्टाफ यूनियन" का मामला औद्योगिक विकास विभाग को भेज दिया गया है। और कल ही मुझे श्री आरिफ मोहम्मद खां से एक पत्र प्राप्त हुआ है जिसमें लिखा है कि :

"मैंसर्स बंगाल पोटरीज लिमिटेड की भावी व्यवस्था सम्बन्धी विभिन्न विकल्प सरकार के विचाराधीन हैं। इस सम्बन्ध में शीघ्र कोई निर्णय लिए जाने की संभावना है।"

माननीय मंत्री महोदय द्वारा दिए गए ध्यान से मैं वास्तव में यह नहीं समझ पाई हूँ कि वे विभिन्न विकल्प क्या हैं। अब वह प्रबन्ध मजदूरों को सौंपने की बात करते हैं। यह बात वास्तव में तब की जानी चाहिए थी जबकि कम्पनी लाभ में चल रही थी। अब अचानक ही कुछ वर्षों के बाद, जब घाटे में चलने लगी है तो वे ऐसा विचार कर रहे हैं। मेरे प्रश्न का पहला भाग यह है। वे 31 मार्च के पश्चात् अवधि बढ़ाने संबंधी प्रश्न का उत्तर देने से बच रहे हैं। क्योंकि लगभग 5000 मजदूरों का भाग्य इससे जुड़ा है अतः अवधि बढ़ाया जाना एक दम आवश्यक है। मैं जानना चाहती हूँ कि क्या वे अवधि को बढ़ा देंगे ? वे इतने अधिक मजदूरों को सहसा बेरोजगार नहीं कर सकते। मैं इसका कोई निश्चित उत्तर चाहती हूँ। मेरे प्रश्न का

भाग (ख) यह है कि वे विभिन्न विकल्प कौन से हैं जिन पर विचार किया जा रहा है। मैं जानना चाहती हूँ कि वे नए विचाराधीन विकल्प कौन से हैं ?

श्री बीरेन्द्र पाटिल : मैं विकल्प बता रहा हूँ। पहला विकल्प है—यदि मजदूर आगे आने को तैयार हों तो क्या हम उन्हें प्रबन्ध सौंप सकते हैं। दूसरा विकल्प है कि क्या हम स्थिति यथावत रखें और अधिग्रहण की अवधि बढ़ा दें। तीसरा विकल्प है—यदि हम ऐसा न कर सकें तो क्या 31 मार्च से पहले इसे अनधिस्तूचित कर दें। इन सभी पर सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है।

प्रो० जयु बंडवले : स्थिति यथावत रखने का तात्पर्य है—हानि होती रहेगी।

श्री बीरेन्द्र पाटिल : मेरा आशय अधिग्रहण किए जाने की अवधि बढ़ाना है।

श्रीमती अमता बनर्जी : मैं जानना चाहती हूँ कि क्या मंत्री महोदय को 'इंटक' और बंगाल पोस्टरीज की अन्य यूनियनों से एक संयुक्त ज्ञापन मिला है।

श्री बीरेन्द्र पाटिल : मैं पहले ही कह चुका हूँ कि सभी यूनियन नेता और उनके प्रतिनिधि आए थे। यह कोई पार्टी संबंधी प्रश्न नहीं है। इंटक ने भी यह अभ्यावेदन दिया था कि किसी भी तरह से हो यह इकाई पुनर्जीवित की जाए। इस बन्द करने की अथवा अनधिस्तूचित करने की अनुमति दी जाए। ये तमाम अभ्यावेदन हमें पहले ही मिल चुके हैं।

#### खोई पर आधारित कागज का उत्पादन

श्री 82. श्री बाला साहिब बिस्ने पाटिल :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस वर्ष देश में कागज का उत्पादन पिछले वर्ष की अपेक्षा कहीं अधिक हुआ है ;

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

(ग) इसमें से कितना कागज खोई से बनाया जाता है ;

(घ) खोई पर आधारित कागज का उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं ; और

(ङ) कागज का अभी भी कितना आयात किया जाता है और कागज की कौन-कौन सी किस्म इस श्रेणी के अन्तर्गत आती हैं ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खां) : (क) और (ख) वर्ष 1983 और 1984 के दौरान कागज और गत्ते का उत्पादन निम्न प्रकार हुआ था :—

1983	11.97 लाख मी० टन
1984	14.00 लाख मी० टन

(ग) वर्ष 1984 में कच्ची सामग्री के रूप में गत्ते की खोई पर आधारित कागज का उत्पादन 21,000 मी० टन (लगभग) हुआ था।

(घ) कागज बनाने में खोई के प्रयोग को प्रोत्साहन देने की दृष्टि से सरकार द्वारा निम्नलिखित नीति विषयक: अभ्युपायों की घोषणा की गई है :—

(ङ) चीनी कारखानों के निकट स्थानों में कागज तथा अथवा अख्तबारी कागज कारखानों की स्थापना करने के लिए चीनी कारखानों के समूहों को प्रोत्साहन दिया जाएगा।

(2) चीनी कारखानों को कोयले से चलने वाले बायलर देने की अतिरिक्त क्षमता कागज कारखानों द्वारा वहन की जाएगी।

(3) वित्तीय संस्थान अनुकूल ऋण इक्विटी अनुपात के अनुसार जो इस क्रम के निवेश के लिए उपयुक्त होगा, इस प्रकार की योजनाओं के लिए सहायता देने में वित्तीय संस्थान प्राथमिकता देंगे।

(4) चूंकि पिराई मौसम के दौरान अपनी आवश्यकता पूरी करने के लिए चीनी कारखानों को कोयले का स्टॉक (अण्डरन) करना होगा, अतः चीनी कारखानों द्वारा कोयले को लाने ले जाने, वित्त प्रदान करने और उसका भण्डारण करने की लागत को खोई की लागत से पूरा किया जाएगा, जिसकी सप्लाई कागज कारखानों को की जाएगी।

(5) बायलर बदलने और चीनी कारखानों के बायलरों में खोई के स्थान पर कोयले के प्रयोग से आने वाली ऊंची लागत को कम करने के लिए न्यूनतम 75 प्रतिशत खोई से निर्मित लिखाई और छपाई कागज पर उत्पादन शुल्क में छूट दी जाएगी।

(6) रेल विभाग चीनी कारखानों को कोयला लाने-ले-जाने के लिए प्राथमिकता देगा।

उपर्युक्त अभ्युपायों के कार्यान्वयन की प्रगति की समीक्षा करने तथा इस दिशा में उठाए जाने वाले और कदमों का पता लगाने एवं उनके त्वरित कार्यान्वयन पर लगातार निगरानी रखने के लिए हाल ही में एक अन्तर-मंत्रालयीय समिति गठित की गई है।

(ङ) कागज की कुछ विशेष किस्मों को छोड़कर जिनका देश में उत्पादन नहीं हो रहा है, वर्ष 1984-85 के दौरान अन्य किस्मों के कागज का आयात करने का कोई पूर्वा-नुमान नहीं है।

[हिंदी]

श्री बाला साहेब बिसे पाटिल : जहां तक, अध्यक्ष महोदय, मेरे प्रश्न के भाग (ई) का संबंध है, मुझे लगता है कि उसका उत्तर सही नहीं आया है। प्रश्न के भाग (ए) और (बी) के सम्बन्ध में मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि देश में जितनी ब्रगास बेस्ड पेपर मिलें चल रही हैं, उनमें से कितनी घाटे में चला रही हैं और उसके क्या कारण हैं। वैसे तो आपने एन्करेजमेंट देने के लिए उनको काफी सुविधायें भी बताई हैं, उसके बावजूद भी उनमें घाटे के क्या

कारण है ? इनकी इकानामिक बायबिलिटी के लिए कितनी कंपेसिटी चाहिए जिससे कि ये बायबिल बन सकें। तीसरा प्रश्न मैं यह जानना चाहता हूँ कि मॉडर्नाइजेशन आफ बायलर, ट्रांसपोर्टेशन आफ कोल आदि जितने काम हैं, वे सभी पेपर मिलों को करने चाहिए, लेकिन बगास के इस्तेमाल के लिए अपने जो 75 प्रतिशत एक्ससाइज ड्यूटी में छूट दे रखी है, मेरे अनुभव के अनुसार, उससे कुछ काम नहीं बनता है। उनको ज्यादा कम्पेन्शन देने के लिए आप क्या सोच रहे हैं।

रसायन और उर्बरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : उसके लिए कमेटी बनाई गई है और वे लोग उसमें जा रहे हैं।

श्री आरिफ मोहम्मद खां : इस समय सरकार की कोशिश यह है कि कागज बनाने के लिए गैर-परम्परागत साधनों का अधिक से अधिक इस्तेमाल होना चाहिए और ऐसी इकाइयों को तैयार किया जाए जो कि गैर-परम्परागत साधनों का इस्तेमाल अधिक से अधिक कागज बनाने के लिए कर सकें। सरकार की तरफ से इसके लिए काफी सुविधायें दी जा रही हैं जिनके बारे में मैंने मूल उत्तर में बताया है और सरकारी नीति स्पष्ट की है। जहां तक उनकी बायबिलिटी का प्रश्न है, वित्तीय संस्थाएं सहायता देते वक्त उनकी बायबिलिटी के प्रश्न को ही देखती हैं और उसके बाद ही यह निश्चित किया जाता है कि किसी इकाई को लगाने के लिए कितनी वित्तीय सहायता दी जाए। ये इकाइयां ज्यादातर नई हैं और हमारे पास ऐसी कोई जानकारी उपलब्ध नहीं है कि उनमें से कितनी इकाइयां घाटे में चल रही हैं अथवा लाभ में चल रही हैं। फिर भी नई इकाइयां हैं और अधिकतर ठीक ही चल रही हैं, ऐसी मेरी जानकारी है। माननीय सदस्य ने मया सुझाव दिया है कि लोगों को बगास का ज्यादा इस्तेमाल करने के लिए प्रोत्साहित किया जाए, हमने उनके सुझाव को नोट कर लिया है और उस पर क्या किया जा सकता है, वह देखेंगे।

श्री बालासाहेब बिष्णे पाटिल : दूसरा प्रश्न मैं यह जानना चाहता हूँ कि चीनी मिलों को मोडर्नाइज करने के लिए जैसे कम से कम स्टीम कंजम्पशन, हार्ड प्रेशर बायलर आदि की सहायता लेनी पड़ती है, उसी तरह बगास से क्या ज्यादा सुविधा मिल सकती है। बगास से कागज का उत्पादन करके हम कितना फौरन एक्सचेंज अब तक बचा सके हैं, हर साल उसके बाकड़े क्या हैं और जहां तक विदेशों से कागज मंगाने का सम्बन्ध है, ऐसा कौन सा कागज है जिसकी पैदावार हिन्दुस्तान में नहीं होती और हमें विदेशों से मंगाना पड़ता है। किस कागज को आप इम्पोर्ट करते हैं। जहां तक मेरी जानकारी है, न्यूजप्रीट के लिए भी आप कागज बाहर से इम्पोर्ट कर रहे हैं।

श्री आरिफ मोहम्मद खां : मैंने पहले ही अपने मूल प्रश्न में बताया है कि बाहर से हम कागज का इम्पोर्ट नहीं कर रहे हैं...

श्री बालासाहेब बिष्णे पाटिल : कल्प तो मंगा रहे हैं।

श्री बीरेन्द्र पाटिल : बेरी लिटिल क्वांटिटी में।

श्री आरिफ मोहम्मद खां : न्यूजप्रिंट के सम्बन्ध में वर्ष 1984-85 के आंकड़ों इस समय मेरे पास उपलब्ध नहीं हैं, लेकिन हर साल उनका उत्पादन बढ़ता जा रहा है। कुछ विशेष कागज की किस्मों को छोड़कर हम बाहर से कागज नहीं मंगा रहे हैं और न उसकी आवश्यकता रह गई है। लेकिन इसका मामला सीधे उससे जुड़ा हुआ नहीं है। कागज बनाने के लिए हमें जिन साधनों की आवश्यकता है, हम कागज बनाने के लिए जंगलों की सुरक्षा चाहते हैं, उनका ज्यादा इस्तेमाल न हो यह भी चाहते हैं, इसलिए बगैर इम्पोर्ट के प्रश्न को जोड़े भी हम यही चाहते हैं कि गैर-परम्परागत साधनों की तरफ नई इकाइयों को ले जाया जाए ताकि वे उसका ज्यादा से ज्यादा इस्तेमाल करें।

मैंने कई बातें बताई हैं कि सरकार ने सुविधा देने के लिये पहले ही फैसले लिये हुए हैं। सरकार के सचिव स्तर की एक कमेटी और बना दी गई है, इंटर मिनिस्ट्रियल कमेटी जो कि इसका रिव्यू करेगी और देखेगी कि कैसे ज्यादा तेजी से इन सुविधाओं को पहुंचाया जा सकता है।

जहां तक इनके ज्यादा इस्तेमाल न करने का प्रश्न है, क्योंकि छुगर मिल ऊर्जा के साधन के लिये बगास का इस्तेमाल करते हैं और वह उनको सस्ता पड़ता है, अब यही देख रहे हैं कि उनके लिये हम वैकल्पिक साधन ज्यादा से ज्यादा कितने जुटा सकते हैं।

श्री राम नगीना मिश्र : मंत्री महोदय ने अपने बयान में कहा है कि जहां पर चीनी मिलें अधिक हैं, वहां हम कागज की फैक्टरी लगाने के लिये प्राथमिकता देंगे। हमारे उत्तरप्रदेश के देवरिया जनपद में सबसे अधिक चीनी की 14 मिलें हैं। शायद ही देश के किसी कोने में किसी जिले में इतनी मिलें हों। मैं जानना चाहता हूँ कि देवरिया जिले में चीनी मिलों की बहुलता को देखते हुए, वहां पर बगास का अधिक उत्पादन है, क्या सरकार वहां पर कागज की फैक्टरी लगाने की कृपा करेगी ?

श्री आरिफ मोहम्मद खां : माननीय सदस्य के सुझाव का मैं बिलकुल करता हूँ। अगर वहां पर इस प्रकार की ईकाई लगाने के लिये कोई आवेदन-पत्र आयेगा, तो मैं यकीन दिलाता हूँ कि निश्चित ही उस का ध्यान रखा जायेगा।

[अनुवाद]

श्री चम्पन चामस : महोदय, कागज की सप्लाई कम है। विद्यार्थियों को समय पर पुस्तकें प्राप्त नहीं होतीं। क्या लघु क्षेत्र के उद्योगों को कागज उद्योग में आने की अनुमति देने सम्बन्धी सरकार की कोई योजना है ?

श्री आरिफ मोहम्मद खां : बहुत से छोटे संयंत्र कार्यरत हैं। वे कागज का उत्पादन कर रहे हैं परन्तु बहुत से मामलों में संयंत्र का आकार छोटा होने की वजह से आर्थिक रूप से ऐसा सम्भव नहीं अतः उनमें से बहुत से बंद हो गए। क्योंकि उनमें से बहुत संयंत्र गैर-सरकारी क्षेत्र में हैं अतः हम केवल उनकी आने संयंत्र लाभ पर चलने में मदद करने का प्रयत्न ही कर सकते हैं।

बम्बई, हाई गैस पर आधारित अमोनिया/यूरिया संयंत्रों की स्थापना

83. श्री के० पी० उन्नीकुण्डलन :

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

(क) क्या सरकार ने बम्बई हाई गैस पर आधारित स्थापित किए जाने वाले अमोनिया/यूरिया संयंत्रों के लिए तकनीकी परामर्शदात्री प्रबन्धों की स्वीकृति दे दी है और उन्हें अन्तिम रूप दे दिया है ;

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

(ग) विदेशी तकनीकी परामर्शदात्री फर्मों को अहंताएं तथा भारतीय परिस्थितियों में उनके तकनीकी स्तर और अनुभव का ब्योरा क्या है ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री खैरेन्द्र पाटिल) : (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर प्रस्तुत है ।

#### विवरण

(क) और (ख) सरकार ने अमोनिया/यूरिया संयंत्रों के लिए तकनीकी परामर्शी प्रबन्धों को अब तक निम्नलिखित उर्वरक परियोजनाओं के लिए अनुमोदित किया है जिनकी स्थापना बम्बई खाड़ी गैस के आधार पर की जा रही है :—

- (i) धिजयपुर उर्वरक परियोजना, मध्य प्रदेश
- (ii) आंघला उर्वरक परियोजना, उत्तर प्रदेश
- (iii) जगदीशपुर उर्वरक परियोजना, उत्तर प्रदेश ।

अमता, तकनीकी परामर्शदाताओं और कार्यान्वयन प्राधिकारों से सम्बन्धित ब्योरे अनुबन्ध में दिये गए हैं ।

(ग) अमोनिया और यूरिया संयंत्रों के लिए चुने गए तकनीकी परामर्शदाताओं ने पहले उनी प्रौद्योगिकी के आधार पर उसी प्रकार का कार्य पहले भी किया है जैसे आर०सी० एफ०एल० द्वारा गैस पर आधारित बाल बगुठ और ट्राम्बे-1/के कार्यान्वयन में किया गया था । यूरिया के लिए परामर्शदाताओं ने इसके अतिरिक्त कूपको, जी०एन०एफ०सी०, इफको (फूलपुर) और ट्राम्बे-1/ द्वारा हजीरा में कार्यान्वित उर्वरक परियोजनाओं के लिए यूरिया संयंत्रों की स्थापना का कार्य भी हाथ में लिया ।

अनुबंध

क्रम	परियोजना सं. (स्थान)	कार्यान्वयन करने वाले प्राधिकारी	क्षमता	तकनीकी परामर्शदाता	
1	2	3	4	5	
1.	विजयपुर (गुना) फटिलाइजर प्रोजेक्ट,	मै० नंदलाल फटिलाइजर्स लि० एम०पी०	1350 टन प्रति दिन और 2200 टन प्रति दिन यूरिया	बमोनिया मै० हल्दर टोप्पो, डेनमार्क के सार्वजनिक क्षेत्रीय उपक्रम मै० प्राडक्टस एंड डबलप- मैट इंडिया लि० के साथ एक ठेकेदार के रूप में कार्य कर रहे हैं।	यूरिया सार्वजनिक क्षेत्रीय उपक्रम मै० प्रोडक्टस एंड डबलप- मैट इंडिया लि० के साथ प्राधिकृत ठेकेदार के रूप में मै० सन्मप्रोगेटी
2.	बानिला (लरेली) फटिलाइजर प्रोजेक्ट, यू०पी०	मै० इंडियन फार्मर्स फटिलाइजर कोऑपरेटिव लि० (इपको)	-बही-	सार्वजनिक क्षेत्रीय उपक्रम मै० प्रोडक्टस एंड डबलप- मैट इंडिया लि० के साथ संयुक्त परामर्शदाता के रूप में इटली के मै० स्मप्रोगेटी	सार्वजनिक क्षेत्रीय उपक्रम मै० प्रोडक्टस एंड डबलप- मैट इंडिया लि० के साथ संयुक्त परामर्शदाता के रूप में इटली के मै० स्मप्रोगेटी

1	2	3	4	5	6
3.	<p>बागडीकपुर जिला सुनतान- पुर, यू.पी.</p>	<p>मै० इण्डो मल्फ फाटिसाइजर्स एण्ड कॉमिकल्स कारपोरेशन लि० (बाई०जी०एफ० सी०सी०)</p>	<p>-वही-</p>	<p>सार्वजनिक शौत्रीय उपक्रम मै० प्रोब्लेमस एंड डवलप- मेंट इंडिया लि० के साथ नामित ठेकेदार के रूप में जमोनिया प्रक्रिया के लिए टाक्सो प्रोद्योगिकी का प्रयोग करते हुए इटली के मै० स्वसप्रोगेटीप ।</p>	<p>सार्वजनिक शौत्रीय उपक्रम मै० प्रोब्लेमस एंड डवलप- मेंट इंडिया लि० के साथ एक नामित ठेकेदार के रूप में इटली के मै० स्वसप्रोगेटीप</p>

श्री के०पी० उन्नीकुण्डल : मैं माननीय रसायन और उर्वरक मंत्री महोदय का बहुत आदर करता हूँ परन्तु इस मामले में उनका संक्षिप्त उत्तर आवश्यक है। विवरण में तथ्यों का व्योरा देने की बजाय उन्हें अधिकतर छुपाया गया है। महोदय, उर्वरक तकनीक जैसे महत्वपूर्ण क्षेत्र में हमारा आत्मनिर्भर होना एक महत्वपूर्ण विषय है और यह हमारा दुर्भाग्य है। भारत अप्रयुक्त तकनीक को खपाने के लिए कूड़े का ढेर बन गया है तथा इटली की बहु-राष्ट्रीय कम्पनियों द्वारा भारतीय उर्वरक उद्योग को सम्पूर्ण रूप से ठप्प करने के लिए प्रभाव-शाली घुसपैठ की जा रही है।

मैं माननीय मंत्री महोदय से यह पूछना चाहता हूँ कि क्या यह सच है कि मं० इण्डो गल्फ फ़ैब्रिलाइजर्स एण्ड कैमिकल्स के इतालवी सहयोगी मं० सन्यप्रोगेटी, जो जगदीशपुर में एक उर्वरक कारखाना लगा रहे हैं, ने यह सुभाव दिया है कि बड़े पैमाने पर इंजीनियरों के सामान की भारतीय सप्लाई, भारतीय स्वदेशी संयंत्र और मशीनरी की देखभाल और प्रचालन तथा स्थानीय निर्माण आदि की देख-भाल करने के लिए एक अन्य इतालवी फर्म मं० टेक्नीपेट्रोल को प्राधिकृत किया जाए? जो 'हम' कर रहे हैं उसकी निगरानी करने के लिए तथा उस स्थिति में जबकि हम उसी तकनीक का विदेशों को निर्यात भी कर रहे हैं तथा वहाँ हमने इसमें क्याति अर्जित की है। अब हमें बताया गया है कि जो कुछ हम इस क्षेत्र में कर रहे हैं, जो कुछ हमारा सरकारी क्षेत्र का उपक्रम प्रोडक्ट्स एण्ड डेवलपमेंट इंडिया लि० कर रहा है उसकी निगरानी करने के लिए इतालवी फर्म टेक्नो पेट्रोल को लाना होगा। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने इस व्यवस्था को मंजूरी दी है और यह व्यवस्था अब किस स्तर पर है और इसमें उनकी क्या राय है।

श्री बीरेन्द्र पाटिल : जहाँ तक भारतीय तकनीक का प्रश्न है मेरा कहना है कि हम हल्दिया में एक उर्वरक कारखाना स्थापित करने के लिए भारतीय तकनीक का प्रयोग कर रहे हैं। मैं इस तथ्य को स्वीकार करता हूँ कि हमारा अनुभव अधिक संतोषजनक नहीं है। हल्दिया फ़ैक्ट्री में अभी निर्माण कार्य चल रहा है। मेरा विचार है कि वहाँ काम शुरू हुए अब 8-10 वर्ष हो गए हैं। निर्माण अवस्था में ही इमारत ढह जाने की कई घटनाएं घटी हैं और इससे हमें भारी नुकसान हुआ है। जब हमारी तकनीक अद्यतन अथवा आधुनिकतम नहीं है तो हमें इस तथ्य को स्वीकार कर लेने में शर्म नहीं आनी चाहिए। केवल इस समय ही नहीं अपितु 1977 में भी इस तकनीक का आयात करने का निर्णय किया गया था। जहाँ तथा यूरिया का प्रश्न है—किसी एक विशेषज्ञ समिति ने नहीं बल्कि इस विषय में नियुक्त की गई कई विशेषज्ञ समितियों ने यूरिया के सम्बन्ध में इतालवी तकनीक का समर्थन किया। हमारे शासन काल में ही नहीं अपितु 1977 में भी विशेषज्ञ समिति ने इस तकनीक को तरकीह दी थी। विशेषज्ञ समिति ने सर्वसम्मति से इसकी सिफारिस की थी। जहाँ तक इस तकनीक का सम्बन्ध है, हम उनकी ही सलाह को मान रहे हैं क्योंकि पहली बार हम एक विशाल उर्वरक कारखानों की स्थापना कर रहे हैं; केवल एक या दो कारखाने नहीं बल्कि पूरे देश में बस कर आचारित हम 10 उर्वरक कारखाने स्थापित कर रहे हैं। अतः हमने सोचा कि हमें कोई खतरा नहीं उठाना चाहिए और हमें अत्युत्तम उपलब्ध तकनीक प्राप्त करनी चाहिए। सरकार ने विशेषज्ञ

समिति की सिफारिशों पर विचार किया और उन्हें मान लिया। इस आधार पर ये कारखाने लगाए गए। किसी के साथ पक्षपात करने का कोई प्रश्न नहीं उठता। जहाँ तक स्नमप्रोपेटी कम्पनी का सम्बन्ध है, उसकी तकनीक का अनुमोदन किया गया था। इसे 1977-78 में ही स्वीकार कर लिया गया था। जहाँ तक यूरिया तकनीक का सम्बन्ध है, इस तकनीक के विषय में कभी भी विवाद नहीं था।

श्री के०पी० उन्नीकुब्जन : उन्होंने मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया है। क्या यही मेरा प्रश्न था? क्या आप रिकार्ड को पढ़ेंगे? क्या मैंने वह प्रश्न किया था? मैं अपने मित्र माननीय रसायन मंत्री से ऐसा उत्तर पाकर हैरान हूँ। मेरा प्रश्न क्या है? मेरा प्रश्न स्नमप्रोपेटी के बारे में नहीं था। यदि आप चाहें तो मैं प्रश्न दोहरा दूंगा।

उन्होंने मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया है। वह हमें 1977 की घटनाओं के बारे में बता रहे हैं। यदि वे चाहें तो जो कुछ हम कह चुके हैं उसे फिर कह देंगे। परन्तु मेरा प्रश्न यह नहीं है। मेरा प्रश्न यह था; जगदीशपुर कारखाने के सम्बन्ध में क्या मैं यह जान सकता हूँ कि इसके इतालवी सहयोगी मै० स्नमप्रोपेटी ने प्रोडक्ट्स एण्ड डवलपमेंट इंडिया लि० में बड़े पैमाने पर हो रहे इंजीनियरी कार्य, स्वदेशी संयंत्र और मशीनरी को लगाने का कार्य, निरीक्षण और संचालन कार्य आदि की निगरानी करने के लिए, एक अन्य इतालवी फर्म मैसर्स टेक्नीपेट्रोल की सिफारिश की थी? और क्या ऐसा कोई प्रस्ताव आपके सामने आया है? स्वदेशी का अर्थ है—भारतीय। यह मेरा प्रश्न है। उन्हें इसका उत्तर देना है। यह प्रस्ताव किस अवस्था में है? मेरा प्रश्न यह था कि 1977 में क्या हुआ आदि मेरा माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध है कि वह मेरे इस प्रश्न का उत्तर दें।

श्री बीरेन्द्र पाटिल : महोदय, माननीय सदस्य किसी फर्म का उल्लेख कर रहे हैं जिसे टेक्नीपेट्रोल कहा जाता है। परन्तु मैं नहीं जानता कि उसका स्नमप्रोपेटी से क्या सम्बन्ध है। मै० स्नमप्रोपेटी ने किसी परामर्शदात्री फर्म को प्रायोजित किया है। मैं समझता हूँ कि ऐसे कुछ प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं और हमने कोई अन्तिम निर्णय नहीं लिया है।

श्री के०पी० उन्नीकुब्जन : अब मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि इन वैर-आधारित सर्वरक संघर्षों में मंत्रालय अथवा मंत्रालय के कुछ लोत मानक तकनीक के नाम पर, मै० जुहारी एग्री-केमिकल्स जैसी बिडला, टाटा की आबेदक फर्मों पर उनकी परियोजनाओं में उसी इतालवी अथवा डेनमार्क की कम्पनियों का सहयोग लेने के लिए दबाव डाल रहे हैं। जब वे केलीव अथवा टोपो अथवा किसी अन्य फर्म से सहयोग करना चाहें तब मानकीकरण के नाम पर दबाव नहीं डाला जाता। आप इटली अथवा डेनमार्क की कम्पनियों को सहयोगी बना सकते हैं। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या उन्होंने इस विषय में कोई निर्णय लिया है। अन्य मंत्रालयों द्वारा भी दबाव डाला जा रहा है।

(व्यवधान)

श्री बीरेन्द्र पाटिल : वर्ष 1977-78 में विशेषज्ञ समिति गठित की गई थी।

प्रो० मधु बच्चवते : यदि वे 1977-78 की बात करते हैं तो इस प्रश्न का उत्तर श्री एच०एम० पटेल दें।

अध्यक्ष महोदय : इसमें गलत क्या है ? इसमें कोई गलती नहीं चाहे वह इटली की सहयोगी कम्पनी हो अथवा डेनमार्क की। इसमें कोई समस्या नहीं।

प्रो० के०के० तिवारी : केवल वही एक साधन है तथा इस देश में कार्यरत बहुराष्ट्रीय कम्पनियों में से वही सबसे अधिक योग्य है।

(व्यवधान)

श्री बीरेन्द्र पाटिल : माननीय सदस्य जुहारी ऐग्रो कैमीकल्स तथा टाटा फर्टिलाइजर प्लांट्स के बारे में जानना चाहते हैं। महोदय, तकनीकी परामर्शदात्री प्रबन्धों को अन्तिम रूप दिए जाने के सम्बन्ध में नवीनतम स्थिति यह है कि कम्पनी ने सूचित किया है कि प्रस्ताव करने वाले परामर्शदाताओं की छान-बीन करने के तत्काल बाद वे अन्तिम उत्तर भेजने वाले हैं तथा वे अनुमोदन हेतु समझौते का प्रारूप भी प्रस्तुत करेंगे। जब माननीय सदस्यों ने कहा है वह सच नहीं है तथा मैं उनके सुझाव स्वीकार नहीं कर रहा हूँ।

अध्यक्ष महोदय : इस विषय में कोई गलती नहीं हुई है। हम इस पर आपत्ति क्यों करें ?

श्री बीरेन्द्र पाटिल : मैं माननीय सदस्य की इस बात से सहमत नहीं हूँ कि हमारे मंत्रालय के कुछ अधिकारी इन उपक्रमों पर दबाव डाल रहे हैं। वहाँ ऐसा कुछ नहीं है। यह पूर्णरूप से उर्वरक कम्पनियों पर छोड़ दिया गया है।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : विजयपुर, आंगला तथा जगदीशपुर के सभी उर्वरक संयंत्रों के परामर्शदाता तोपसोई और स्नमप्रोगेटी हैं। तोपसोई स्नमप्रोगेटी की ही एक सहायक कम्पनी है। तीनों परियोजनाओं के लिए केवल एक ही कम्पनी परामर्शदाता है और वह है स्नमप्रोगेटी। मैं इस पहलू को नहीं ले रहा हूँ कि इस महत्वपूर्ण क्षेत्र में स्वदेशी तकनीक प्राप्त होगी अथवा नहीं। जब कभी भी विदेशी तकनीक आयात करने के सम्बन्ध में निर्णय लिया जाता है तो यह देखना होता है कि किस मानक प्रक्रिया का पालन किया जाना है। इसका यह उत्तर है कि चूंकि वे बाल बैशट परियोजना के परामर्शदाता थे अतः यह निर्णय किया गया कि वे इसी कारण इस उर्वरक संयंत्र के परामर्शदाता हैं। महोदय, आप बाल बैशट परियोजना के सम्बन्ध में उत्पन्न विवाद से परिचित हैं। यदि पहले कोई गलती की गई हो हमें देखना चाहिए कि यह बार-बार न दोहराई जाए।

श्री बीरेन्द्र पाटिल : यदि माननीय सदस्य धीरे-धीरे से मेरी बात सुनें तो मैं उन्हें स्थिति स्पष्ट करना चाहता हूँ। मैंने इस प्रकार कहना शुरू किया कि वर्ष 1977-78 में यह निर्णय किया गया था।

1977-78 में प्राकृतिक गैस पर आधारित उर्वरक संयंत्र स्थापित करने का निर्णय लिया।

गया था। उस समय आशा की गई थी कि प्राकृतिक-गैस काफी मात्रा में मिल जाएगी। इसलिए हमारे विशेषज्ञों को लगा कि प्राकृतिक-गैस पर आधारित दस संयुक्त उर्वरक संयंत्र स्थापित किए जा सकते हैं। तदनुसार सरकार ने दो समितियों का गठन किया। एक समिति प्रौद्योगिकी के सम्बन्ध में निर्णय लेने के लिए और दूसरी समिति गैस पाइप लाइनों को पंक्तिबद्ध करने के सम्बन्ध में निर्णय लेने के लिए। एक से अधिक समिति ने इस मामले पर विचार किया। विशेषज्ञ समिति की सिफारिशों पर विचार करने के बाद, जहाँ तक अमोनिया प्रौद्योगिकी का संबंध है, सरकार ने दो फर्मों हलडोर टॉपसोई और कैलोग का चयन किया। उर्वरक यूनिटें इन दो फर्मों से प्रौद्योगिकी ले सकती है। हलडोर टॉपसोई बेनमार्क की फर्म है तथा कैलोग अमरीकी फर्म है।

यूरिया के लिए एक इटालियन फर्म 'सनाम प्रोगेटी' को चुना गया था। उर्वरक यूनिटों को किसी भी फर्म से प्रौद्योगिकी लेने को पूरी-पूरी छूट है।... (व्यवधान)... मैं बात पूरी कैसे कर सकता हूँ? ये मुझे बात पूरी नहीं करने दे रहे।

अध्यक्ष महोदय : आपने पूछा कि निर्णय किस प्रकार लिया गया था और उन्होंने बता दिया है।

श्री बांरेन्द्र पाटिल : जैसा कि मैं बता चुका हूँ विशेषज्ञ समिति की रिपोर्टों पर विचार करने के बाद सरकार ने निर्णय लिया कि सारे देश में प्रौद्योगिकी, उर्वरक मशीनरी तथा संयंत्रों के निर्माण में एकरूपता होनी चाहिए। हम चाहते थे कि हमारी इंजीनियरी फर्मों, पहली पी० डी० आई० पाई० एल० तथा दूसरी एफ० ए० सी० टी०, इस विदेशी प्रौद्योगिकी से सम्बद्ध हो ताकि धीरे-धीरे वे इस प्रौद्योगिकी को आत्मसात कर लें। सरकार ने अमोनिया प्रौद्योगिकी के लिए दो तथा यूरिया प्रौद्योगिकी के लिए एक फर्म का चयन किया था। जहाँ तक परामर्शदाताओं के चयन का सम्बन्ध है, यह काम पूरी तरह से परियोजना अधिकारियों पर छोड़ दिया गया है। किसी के साथ पक्षपात नहीं किया गया है। जैसा कि मैं बता चुका हूँ अमोनिया प्रौद्योगिकी के लिए क्रमशः 'हलडोर टॉपसोई' तथा 'कैलोग' फर्मों को तथा यूरिया के लिए 'सनाम प्रोगेटी' को चुना गया है। परियोजना अधिकारियों तथा परियोजना इंजीनियरों को सरकार द्वारा मंजूरशुदा इन प्रौद्योगिकी का चयन करना होगा और उसके लिए सरकार की मंजूरी लेनी होगी।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : मेरे प्रश्न का जवाब नहीं दिया गया है।

अध्यक्ष महोदय : आप और क्या चाहते हैं ?

श्री एस० जयपाल रेड्डी : मैं जानना चाहता हूँ कि इस संबंध में सामान्य प्रक्रिया क्या है ?

अध्यक्ष महोदय : यही तो उन्होंने बताया है।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : आप मुझे पूरा सवाल नहीं करने दे रहे। उन्होंने 1977-78

में नियुक्त विशेषज्ञ समिति का उल्लेख किया है और अब वे सरकार द्वारा लिए निर्णय का उल्लेख कर रहे हैं... (व्यवधान)... कौन-सी सरकार...

अध्यक्ष महोदय : कोई भी दल हो, सरकार तो सरकार ही है। यह तो एक निरन्तर प्रक्रिया है चाहे जनता पार्टी हो या कांग्रेस पार्टी... अनुमति नहीं है... यह मेरा निर्णय है... उन्होंने उत्तर दिया है और मैं उनके उत्तर से संतुष्ट हूँ। आपके प्रश्न का उत्तर दे दिया गया है। कृपया बैठ जायें। अनुमति नहीं है। श्री स्वैल (व्यवधान)

श्री जी० जी० स्वैल : वे मेरा समय बर्बाद कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : श्री जयपाल रेड्डी आप ऐसा नहीं कर सकते। यह मेरा निर्णय है। मैं इससे संतुष्ट हूँ। आपने पूछा कि कैसे किया गया था और उन्होंने उत्तर दे दिया है। मैं आपको अनुमति नहीं दे रहा हूँ। बहुत हो गया।

(व्यवधान)\*\*

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइए। ऐसे नहीं किया जाता। इसके लिए मुझे खेद है। हाँ, श्री स्वैल।

(व्यवधान)\*\*

अध्यक्ष महोदय : कृपया बैठ जाइए।

(व्यवधान)\*\*

अध्यक्ष महोदय : मैंने इसकी अनुमति नहीं दी। सेरी अनुमति के बिना कुछ भी कार्य-वाही वृत्तांत में शामिल नहीं किया जाएगा। न मैंने आपको न उनको अनुमति दी है।

(व्यवधान)\*\*

अध्यक्ष महोदय : मैं इसे बरदास्त नहीं करूंगा।

(व्यवधान)\*\*

श्री जी० जी० स्वैल : महोदय, जहां तक मैं समझता हूँ मूल प्रश्न बम्बई हाई गैस पर आधारित इन उर्वरक संयंत्रों की स्थापना से सम्बन्धित है। यदि मैंने मंत्री जी के कथन को सही समझा है तो उन्होंने कहा था कि हृत्दिद्या परियोजना की स्थापना हुए 10 साल बीत चुके हैं पर अभी तक वहां काम शुरू नहीं हुआ। अब विशेषज्ञ भू-वैज्ञानिक तथा हाइड्रो-कार्बन विशेषज्ञ इस निर्णय पर पहुंचे हैं कि बम्बई हाई में तेल तथा गैस अगले 15 वर्षों में समाप्त हो जाएगी। यदि आप इन संयंत्रों की स्थापना में 10 साल लगा देंगे तो क्या आप बम्बई गैस पर आधारित इस संयंत्र को केवल 5 वर्षों के लिए लगा रहे हैं या आपके पास इन उर्वरक संयंत्रों को गैस सप्लाई करने के लिए कोई अन्य स्रोत है अथवा यह कार्य निरर्थक ही किया जा रहा है ?

प्रो० मधु बण्डवते : यह काम अगली सरकार पर छोड़ दें।

\*\*कार्यवाही वृत्तांत में सम्मिलित नहीं किया गया।

श्री बीरेन्द्र पाटिल : मैं माननीय मन्त्री से सहमत हूँ कि संयंत्रों के निर्माण में काफी समय लग जाता है और उर्वरक की कमी है। जबकि देश में उर्वरक की मांग बढ़ती जा रही है। इसलिए हम बड़ी मात्रा में उर्वरक बाहर के देशों से आयात कर रहे हैं। हम चाहते हैं कि इन 10 उर्वरक संयंत्रों का निर्माण कार्य शुरू कर दिया जाए और समय-बद्ध कार्यक्रम के रूप में उन्हें पूरा किया जाए। हम कोई जोखिम नहीं लेना चाहते इसलिए हमने विदेशी प्रौद्योगिकी का चयन किया है। मैं एक बात स्पष्ट कर दूँ। माननीय सदस्य इन दो बातों पर भ्रमित न हों। प्रौद्योगिकी सप्लाई तथा मशीनदाताओं की नियुक्ति में अन्तर है। मैंने केवल प्रौद्योगिकी की बात की है। जहाँ तक परामर्शदाताओं को नियुक्त करने का सम्बन्ध है, यह काम पूरी तरह से विभिन्न परियोजना प्रबन्धों के परियोजना अधिकारियों, जो कि परियोजना के इंचार्ज होते हैं, पर छोड़ दिया गया है। लेकिन मैंने बताया कि इन फर्मों का चयन, एक का हमने अमोनिया तथा दूसरे का यूरिया के लिए एकरूपता लाने के लिए किया है। (व्यवधान)

अध्यक्ष महोदय : वे केवल निर्माण अवधि पूछ रहे हैं। इसमें इतना समय क्यों लग रहा है।

श्री जी० एस० स्वेल : मेरा प्रश्न यह नहीं है। मेरा तो प्रश्न तो यह है कि क्या बम्बई हाई में अगले पांच सालों में तेल तथा गैस खश्म हो जाएगा।

श्री बीरेन्द्र पाटिल : मैंने अपनी बात पूरी नहीं की। यदि हम प्रौद्योगिक में एकरूपता लाते हैं तो उससे न केवल हमारी इंजीनियरी फर्मों, जो कि सार्वजनिक क्षेत्र की इंजीनियरी फर्मों हैं, को इस प्रौद्योगिकी को आत्मसात करने में सहायता मिलेगी बल्कि हमारे उन निर्माताओं को जिन्हें इन उपकरणों की सप्लाई करनी है, को भी उनके निर्माण और सप्लाई में सहायता मिलेगी। मैं यह बात इसलिए स्पष्ट कर रहा हूँ ताकि प्रौद्योगिकी और परामर्श को लेकर कोई भ्रम न हो श्री स्वेल ने प्रश्न किया है कि यदि हम संयंत्रों के निर्माण में दस साल लगायेंगे तो क्या बम्बई हाई गैस इन संयंत्रों को गैस सप्लाई करने के लिए पर्याप्त होगा या वहाँ गैस समाप्त हो जाएगी। हमने ये परियोजनायें विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट के आधार पर शुरू की हैं। विशेषज्ञों का कहना है कि बम्बई हाई में पर्याप्त गैस उपलब्ध है। इसीलिए ये परियोजनायें शुरू की गयीं। जहाँ तक इन परियोजनाओं की निर्माण अवधि का सम्बन्ध है, इसमें अधिक समय नहीं लगेगा। वे उन्हें शुरू करने की तारीख के 3-3 1/2 सालों में तैयार हो जायेंगी। (व्यवधान)

श्री जी० जी० स्वेल : वे प्रश्न को टाल रहे हैं। क्या गैस अगले पांच सालों में खत्म हो जाएगी ?

अमरीकी कम्पनियों से आयल रिग किराए पर लेना

\*85. श्री के० रामभूति :

क्या संयुक्त मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमरीकी कम्पनियों से "आयल रिग" किराये पर लेने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर कोई टेन्डर आमन्त्रित किए गए हैं ;

(ग) यदि हाँ, तो, टेन्डर कितनी बार आमन्त्रित किए गए तथा कितने टेन्डर प्राप्त हुए हैं ; और

(घ) इन 'आयल रिगों' का देश में ही निर्माण करने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) से (ख) एक विवरण सभा-पटल पर प्रस्तुत है।

#### विवरण

(क) से (ग) तेल रिगों को किराये/भाड़े पर लेने की मांग को खुली विश्व-व्यापी निविदाओं के जरिए पूरी की जाती हैं। 1984 के दौरान, छः निविदाओं पर कार्रवाईयां की गई थी। इन निविदाओं के प्रत्युत्तर में अधिकतम नौ और न्यूनतम तीन पार्टियों ने जवाब दिया था। इन निविदाओं के प्रति अमेरिकी कंपनियों से चार रिग किराये पर लिए गए हैं।

(घ) प्रतिवर्ष कुल 39 तटीय खुदाई रिगों के निर्माण की क्षमता वाली तीन इकाइयों को अभी तक लाइसेंस दिए/अनुमोदित किए गए हैं। 24 रिगों की क्षमता वाली लाइसेंस प्राप्त एक इकाई उत्पादन कर रही है। अपतटीय खुदाई रिगों का निर्माण मजगांव डॉक्स लि० और हिन्दुस्तान शिपयार्ड लि० द्वारा किया जा रहा है।

श्री के० राममूर्ति : तेल के अधिक उत्पादन की संभावनाओं का पता लगाने के लिए जो कि इस समय देश की तात्कालिक जरूरत है, हम अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर निविदायें आमन्त्रित करके तटीय और अपतटीय खुदाई रिगों को किराए पर ले रहे हैं। इस प्रश्न के भाग (ग) में मैंने पूछा था कि 1984 में कितनी बार टेन्डर आमन्त्रित किए गए। प्रथम प्रश्न के उत्तर में माननीय मंत्री ने बताया है कि अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर टेन्डर मंगाए गए थे जिनके जवाब में 6 फर्मों ने टेन्डर भेजे हैं और अन्त में फर्मों की संख्या घटकर तीन रह गई। क्या इन तीन फर्मों को दोबारा टेन्डर भेजने के लिए कहा गया है या तेल और प्राकृतिक गैस आयोग द्वारा मंगाए गए टेन्डरों के जवाब में किसी नई फर्म ने अपना टेन्डर भेजा है। उन तीन फर्मों के नाम क्या हैं जिनके टेन्डरों पर सरकार ने अपनी स्वीकृति दे दी है।

श्री नवल किशोर शर्मा : माननीय सदस्य द्वारा पूछा गया प्रश्न 1984 के दौरान रिगों को किराए पर लेने से सम्बन्धित है। 1984 के दौरान, छः निविदाओं पर कार्रवाईयां की गई थी। इन निविदाओं के प्रत्युत्तर में अधिकतम नौ और न्यूनतम तीन पार्टियों ने जवाब दिया था इन निविदाओं के आधार पर अमेरिकी कंपनियों से चार रिग किराए पर लिए गए हैं। अब मैं उन फर्मों के नाम बताऊंगा जिनके नाम मेरे मित्र जानना चाहते हैं।

अमेरिका की जिन चार फर्मों से रिग किराए पर लिए गए हैं उनके नाम इस प्रकार हैं :—

1. आईरो फिग, अमेरिका
2. ग्लोब मैरीन, अमेरिका
3. एस० ई० डी० सी० जो०, अमेरिका
4. डायमंड कम्पनी, अमेरिका

श्री के० राममूर्ति : मंत्री जी ने मेरी बात का जबाब नहीं दिया। अपने प्रश्न के भाग (ग) में मैंने पूछा था कि क्या उन्हीं फर्मों से, जिनकी संख्या नौ से घटकर तीन रह गई थी, दोबारा टेंडर मंगाए गए हैं और नई फर्मों से भी क्या टेंडर मंगाए गए हैं अथवा नहीं।

श्री नवल किशोर शर्मा : किसी फर्म को शामिल नहीं किया गया है। 1982 में आन लीड रिग किराए पर लेने के लिए टेंडर मंगाए जाने पर 27 कम्पनियों ने अपने टेंडर भेजे थे। इनमें से कम्पनियों के टेंडरों में सूची पूरी नहीं थी। 1984 में हमने उक्त 21 कम्पनियों से पुनः टेंडर मंगाए जिनमें से 9 ने टेंडर भेजे। टेंडर के सम्बन्ध में अभी अन्तिम निर्णय नहीं लिया गया है। चार कम्पनियों को किराए पर अपतटीय रिग लेने के लिए आर्डर भेज दिए गए हैं।

श्री के० राममूर्ति : गोदावरी बेसिन में अपतटीय तटीय तथा राजामुन्दरी के समीप ड्रिलिंग से अशोधित तेल की सम्भावनाओं का पता लगा है। मैं माननीय मन्त्री से जानना चाहूंगा कि इन ड्रिलिंग कार्यों के लिए कितनी विदेशी फर्मों से किराए पर रिग लिए गए हैं और क्या यह वाणिज्यिक तौर पर लाभप्रद प्रक्रिया है।

श्री नवल किशोर शर्मा : कृष्णा-गोदावरी क्षेत्र के सम्बन्ध में केवल दो विदेशी फर्मों मैसर्स साइपेस और डी० एस० टी० से छिद्रण कार्य के लिए इन्हें भाड़े पर लिया गया है। शेष कार्य भारतीय रिगों द्वारा हो रहा है। और जहां तक उसकी वाणिज्यिक सक्षमता का संबंध है, उसका अभी भी पता लगाया जाना है।

श्री अजय विश्वास : तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग ने कुछ रिगों विश्व बैंक की सहायता से प्राप्त की हैं। ऐसी रिगों की कुल संख्या कितनी है तथा विश्व बैंक की क्या शर्तें हैं ?

श्री नवल किशोर शर्मा : इस प्रश्न के सम्बन्ध में कि विश्व बैंक से कितनी सहायता मिली तथा कितनी रिगें किराए पर ली गईं, एक पृथक नोटिस की आवश्यकता है। मैं तो यह बता दूँ कि तटीय छिद्रण पर 52 रिगें कार्यरत हैं, तथा तटदूर काम कर रही रिगों की संख्या 13 है। इस समय मेरे पास यही जानकारी है। यदि माननीय सदस्य इससे अधिक जानकारी चाहते हैं तो उसे मैं उन्हें बाद में भेज दूँगा।

श्री कृष्णसिन्धु जोई : मंत्री महोदय ने रिगों के भाड़े पर लिए जाने के प्रश्न का उत्तर दे दिया है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या रिगों को उत्पादनोन्मुख अन्वेषणात्मक छिद्रण कार्यों के आक्षार पर भाड़े पर ले लिया गया है अथवा इनको भाड़े पर लिया गया है और इनका उपयोग तत्त्व तथा प्राकृतिक गैस आयोग एवं आयल इण्डिया लि० द्वारा किया जाता है। फिर मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या उन्हें पता है कि केवल दो फर्मों काल्स बरी लिए अमेरिका

और कानबिल सेल्वा, अमरीका बंगाल की खाड़ी में 'टर्नकी' आधार पर अन्वेषण छिद्रण कार्य कर रही हैं तथा तेल बंगाल की खाड़ी में तैर रहा है।

श्री नबल किशोर शर्मा : इसके लिए पृथक प्रश्न पूछिए। मुझे अमरीकी फर्मों के संबंध में अपने विवरण में एक शुद्धि करनी है, जिनसे रिगों किराए पर ली गई हैं। वे परमागों, अमरीका, जापाटा इन्टरप्राइजिज, अमरीका अटमूड ओसनीज अमरीका डिवसिलिन फील्ड कं० अमरीका हैं।

श्री कृपा सिधु भोई : मैंने पूछा है कि क्या ये उत्पादकोन्मुख हैं।

अध्यक्ष महोदय : श्री गडवी।

श्री जी० के० गडवी : क्या यह सच है कि सौराष्ट्र तट के तट दूर क्षेत्र में छिद्रण कार्य के लिए एक अमरीकी कम्पनी का काम सौंपा गया है तथा क्या यह भी सच है कि कुछ प्रयत्नों के बाद उक्त कम्पनी ने यह कहते हुए उम्मीद छोड़ दी है कि सौराष्ट्र के समुद्र तट के तटदूर क्षेत्र में कोई क्षमता उपलब्ध नहीं है? क्या यह भी सच है कि भूतकाल में भी अमरीका तेल की उपलब्धता के बारे में हमें गुमराह करता रहा है जबकि बाद में पता चला कि तेल वहाँ पर उपलब्ध था। जबकि अमरीका ने बताया कि यह उपलब्ध नहीं है।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्नकाल समाप्त हुआ।

### प्रश्नों के लिखित उत्तर

[अनुवाद]

दिल्ली टेलीफोन विभाग और नयी दिल्ली नगर पालिका द्वारा जारी की गई सड़क छिद्रण मशीनें

\*84. श्री लक्ष्मण मलिक :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 24 फरवरी, 1985 के 'हिंदुस्तान टाइम्स' में प्रकाशित उस समाचार की ओर दिलाया गया है जिसमें यह बताया गया है कि दिल्ली टेलीफोन विभाग और नई दिल्ली नगर पालिका प्रत्येक ने सड़क-छिद्रण मशीनों पर 8 लाख रुपये खर्च किए हैं तथापि भूमिगत उपयोगिताओं सम्बन्धी जानकारी के अभाव के कारण उनका उपयोग नहीं हो सकता है ;

(ख) यदि हाँ, तो क्या उन दोनों निकायों के पास भूमिगत उपयोगिता की बृहत योजना नहीं है जिसके कारण इनमें प्रत्येक को एक दूसरे के केबल अथवा पाइप से टकराने की आशंका रहती है और मशीनें बेकार पड़ी हैं; और

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योग क्या है और क्या इन मशीनों के उपयोग की कोई सम्भावना है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्धा) : (क) जी हां ।

(ख) मल व्यवस्था, जल व्यवस्था एवं विद्युत केबिल आदि जैसी अनेक जन-उपयोगी सेवाओं के कारण समूचे दिल्ली क्षेत्र में ऐसी सेवाओं के बारे में अद्यतन जानकारी प्राप्त करना दिल्ली टेलीफोन के लिए कठिन कार्य है ।

(ग) देश भी विभिन्न टेलीफोन प्रणालियों में केबिल विछाने संबंधी कार्यों के लिए ऐसी मशीनों को प्रयोग में लाने की संभावनाओं का पता लगाने के लिए प्रायोगिक आधार पर इस मशीन का आयात किया गया था । इस बारे में प्राप्त अनुभव के आधार पर जिन क्षेत्रों में इस मशीन का प्रयोग किया जा सकता है, वहां यह अत्यन्त लाभदायक सिद्ध होगी ।

फेरा कम्पनियों द्वारा प्राथमिकता वाली बल्क औषधियों तथा उनके फार्मूलेशनों का उत्पादन

\*86. श्री राम भगत वासवान :

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

(क) क्या सरकार का विचार सभी फेरा कम्पनियों तथा मंसस ग्लेक्सो लैबोरेटरी लि० से कम से कम 50 प्रतिशत प्राथमिकता वाली बल्क औषधियां और उनके फार्मूलेशनों का उत्पादन करने के लिए कहने का है ; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रसायन और उर्बरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : (क) जी नहीं । वर्तमान औषध नीति में पूर्वता वाली प्रपुंज औषधों तथा फार्मूलेशनों का उल्लेख नहीं है और इसमें ऐसी कोई परिकल्पना नहीं की गई है कि फेरा कम्पनियों के उत्पादन में पूर्वता वाली प्रपुंज औषधों तथा फार्मूलेशनों का एक विशिष्ट भाग होना चाहिए । प्रसंगवश यह उल्लेखनीय है कि मंसस ग्लेक्सो ने अपने प्रत्यक्ष विदेशी साम्य को कम करके 40 प्रतिशत कर दिया है और अब वह फेरा कम्पनी नहीं रही ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

माहति कारों के मूल्य में वृद्धि

\*87. डा० जी० विजय रामा राव :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने माहति कारों के मूल्य में वृद्धि करने का निर्णय किया है ;

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

(ग) क्या भारत की पैसेंजर कारें पहले ही विश्व में सबसे अधिक महंगी कारों में से हैं ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (बी.बी.रेणु वाडिव) : (क) वैधानिक मूल्य नियंत्रण न होने से अपनी गाड़ियों के मूल्य निर्धारित करना निर्यातार्थी का काम है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) एक देश से दूसरे देश में निवेश की लागत, करों की दरों और उत्पादन की मात्रा में काफी भिन्नता है। अतः ऐसी तुलना करना कठिन है।

#### देश में तेल और गैस के भंडार

\*88. श्री संजुबीन चौधरी :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में तेल और गैस के अनुमानतः कितने भंडार हैं, उनका राज्य-वार ब्यौरा क्या है ;

(ख) तेल और प्राकृतिक गैस आयोग के पास सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान उनका छिद्रण और दोहन करने की क्या योजना है ; और

(ग) यदि हां, तो उनकी अनुमति लागत और क्षेत्र-वार वितरण का ब्यौरा क्या है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर जर्वाल) : (क) यथास्थिति दिनांक 1 जनवरी, 1984 को देश में कच्चे तेल तथा प्राकृतिक गैस के प्रभावित भंडारों में से कुछ वसूली योग्य भण्डारों का ब्यौरा नीचे दिया गया है :

राज्य	कच्चा तेल मि० मी० टन	प्राकृतिक गैस बि० घन मीटर
<b>तटीय क्षेत्र</b>		
(i) गुजरात	88.00	18.60
(ii) असम	98.05	79.88
(iii) राजस्थान	—	0.54
(iv) त्रिपुरा	—	1.08
(v) नागालैंड	0.96	0.34
योग	187.01	100.44
<b>अपतटीय क्षेत्र</b>		
योग	323.81	337.81
योग	510.82	478.25

(ख) और (ग) सातवीं पंचवर्षीय योजना को अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है। तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग का अपना व्ययन तथा अन्वेषी प्रयासों में जारी बुद्धि करने

का प्रस्ताव है। सातवीं पंचवर्षीय योजना को अन्तिम रूप दिए जाने के बाद ही ब्योरे उपलब्ध हो पायेंगे।

हिन्दुस्तान एंटीबायोटेक्स लि०, पुणे को हुआ घाटा

\*89. प्रो० राव कृष्ण जोरे :

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

(क) क्या हिन्दुस्तान एंटीबायोटेक्स लि० पुणे को पिछले कई वर्षों से लगातार घाटी घाटा हो रहा है;

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

(ग) इसके कार्यकरण में सुधार के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कर्मचारी कार्य मंत्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : (क) यह सच है कि 1982-83 को छोड़कर एच०ए०एस० पिछले सालों में कुछ हानि उठाती रही है।

(ख) हानियां अनेक कारणों से हुई हैं, जैसे प्रौद्योगिकी समस्याएं, मूल अवस्था से उत्पादन की उच्च लागत तथा निम्न मार्केट-जप वाले मुख्यतः श्रेणी I तथा II प्रयुज बीघडों एवं फार्मूलेसनों के उत्पाद मिश्रण आदि।

(ग) बाजार नीति की उन कमियों को दूर करने जो उत्पादन एवं क्षमता उपयोगिता में अवरोध उत्पन्न करते हैं, कार्यकारी पूंजी तथा नाबुक कच्चे माल एवं मध्यवर्तियों की पर्याप्त उपलब्धता, सुनिश्चित करने तथा प्रौद्योगिकी को उन्नत करने के लिए सुधारार्थक कदम उठाए जा रहे हैं।

[द्वितीय]

उच्चतम न्यायालय और उच्च न्यायालयों में न्यायाधीशों के रिक्त पद

\*90. श्री विलीयम सिंह मुरिया :

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

(क) विभिन्न उच्च न्यायालयों और उच्चतम न्यायालय में न्यायाधीशों के कितने पद इस समय रिक्त हैं;

(ख) इन पदों को भरने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है;

(ग) क्या अखिल भारतीय न्यायिक सेवा के गठन में कुछ प्रवृत्ति हुई है; और

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है ?

विधि और न्याय मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हंसराज आरडास) : (क) और (ख) उच्चतम न्यायालय में इस समय न्यायाधीश का कोई पद रिक्त नहीं है।

तारीख 1-3-1985 को विभिन्न उच्च न्यायालयों में न्यायाधीशों के रिक्त पदों की

स्थिति दर्शात करने वाला विवरण सदन के पटल पर रख दिया गया है। रिक्त पदों को भरने की बात सरकार के ध्यान में है और वह संबद्ध सांविधानिक प्राधिकारियों से परामर्श कर रही है।

(ग) और (घ) अखिल भारतीय न्यायिक सेवा के गठन की बात भी सरकार के ध्यान में है।

विवरण

क्रम सं०	सुप्रीम न्यायालय	1-3-1985 को न्यायाधीशों के रिक्त पदों की संख्या
1.	इलाहाबाद	9
2.	बांद्रा प्रवेश	6
3.	बम्बई	6
4.	कलकत्ता	3
5.	दिल्ली	2
6.	गौहाटी	2
7.	गुजरात	4
8.	हिमाचल प्रदेश	—
9.	जम्मू-कश्मीर	1
10.	कर्नाटक	1
11.	केरल	2
12.	मध्य प्रदेश	2
13.	मद्रास	5
14.	उड़ीसा	1
15.	पटना	3
16.	पंजाब और हरियाणा	6
17.	राजस्थान	3
18.	सिक्किम	1
		57

[अनुवाद]

## सरकारी क्षेत्र के उर्वरक एककों का कार्यनिष्पादन

\*91. श्री मुहम्मद महुकूल अली खां :

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

(क) क्या देश में सरकारी क्षेत्र के उर्वरक एककों का कार्यनिष्पादन गत कई वर्षों से लगातार असन्तोषजनक रहा है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है गत तीन वर्षों (वर्षवार) के दौरान इन एककों का वार्षिक उत्पादन और नुकसान का ब्यौरा क्या है तथा उसके कारण क्या हैं; और

(ग) सरकार द्वारा उर्वरक एककों के कार्यकरण की समीक्षा करने के लिए पुनर्गठित योजना तैयार करने तथा उनको वार्षिक रूप से सक्षम बनाने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : (क) कुछ सार्वजनिक क्षेत्रीय उर्वरक संयंत्र दक्षता के उच्च स्तर पर कार्य कर रहे हैं और कुछ संयंत्र अनेक कारणों से ऐसा करने में सक्षम नहीं हैं।

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान सार्वजनिक क्षेत्रीय उर्वरक कम्पनियों के सम्बन्ध में उत्पादन और लाभ/हानि की स्थिति नीचे दी गई है :—

उत्पादन हजार टन में लाभ (+)/हानि(—)  
(₹ करोड़ में)

## नाइट्रोजन पी 2 ओ 5

## 1. जवाब फर्टिलाइजर्स लि०

1981-82	154.0	106.2	(+)	4.65
1982-83	139.5	107.5	(+)	7.51
1983-84	92.7	90.0	(+)	5.30

## 2. नेशनल फर्टिलाइजर्स लि०

1981-82	486.2	—	(—)	38.29
1982-83	496.8	—	(—)	34.56
1983-84	493.1	—	(—)	25.33

## 3. राष्ट्रीय कैल्सियम और फॉस्फोरस लि०

1981-82	168.1	95.3	(—)	21.26
---------	-------	------	-----	-------

1	2	3	4	5
	1982-83	208.8	84.6	(—) 22.47
	1983-84	279.9	95.9	(—) 44.06
4.	फटि० कार्पो० आक इंडिया लि०			
	1981-82	296.6	20.0	(—) 126.78
	1982-83	295.4	10.4	( ) 80.58
	1983-84	320.6	9.4	(—) 80.59
5.	हिन्दुस्तान फटि० कार्पो० लि०			
	1981-82	239.0	—	(—) 48.13
	1982-83	214.7	—	(—) 55.35
	1983-84	211.7	—	(—) 72.40
6.	फटि० एण्ड कमिक्ट्स ट्राबनकोर लि०			
	1981-82	166.8	59.1	( - ) 10.96
	1982-83	157.7	70.8	(—) 7.12
	1983-84	167.5	70.4	(+) 0.11

कुछ सावजनिक क्षेत्रीय सर्वरक कम्पनियों को अपने कम उत्पादन निष्पादन के कारण हानि हो रही है जो मुख्य रूप से कुछ मामलों में पावर और जल समस्याओं के अलावा उपकरण/डिजाईन कमियों के कारण है।

(ग) कार्य निष्पादन में सुधार करने हेतु कुछ सावजनिक क्षेत्रीय सर्वरक उपक्रमों के लिए नवीकरण/कठिनाई दूर करना/आधुनिकीकरण, रक्षित विद्युत सुविधाओं की स्थापना सन्तुलन उपकरणों में वृद्धि, वित्तीय पुनर्गठन सहित पुनः अनुकूलन योजनाओं जैसे विभिन्न उपकारी उपाय या तो प्रारम्भ कर दिए गए हैं अथवा किए जाने की योजना है।

### पेट्रोलियम उत्पादों का आयात

\*92. श्री अमर सिंह राठवा :

श्री बिन्तामणि शेना :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1983 और 1984 के दौरान आयात किए गए पेट्रोलियम उत्पादों का व्यौरा क्या है और उन देशों के नाम क्या हैं जहां से आयात किया गया तथा इसमें कितनी घनराशि अन्तर्भूत है;

(ख) क्या वर्ष १९८५ के दौरान पेट्रोलियम उत्पादों का आयात करने के लिए कोई समझौता किया गया है;

(ग) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(घ) देश के भीतर सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान इस प्रकार के मदों का उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) वर्ष १९८३ और १९८४ के दौरान आयातित पेट्रोलियम उत्पादों के ब्यौरे नीचे दिए गए हैं :—

वर्ष	मात्रा मि० मी० टन	मूल्य (करोड़ रुपये)
१९८३	४.२	१२४६.६०
१९८४*	५.९८	१८३०.७८
*अस्थायी		

देश बार ब्यौरे देना हमारे व्यापारिक हित में नहीं है।

(ख) और (ग) जी, हाँ। वर्ष १९८५ के दौरान ३.९० मि० मी० टन की मात्रा में पेट्रोलियम उत्पादों के आयात का प्रस्ताव है।

(घ) देश में इन पदार्थों के उत्पादन को अतिरिक्त खोजन क्षमता का सृजन करके और अनुपूरक खोजन सुविधाओं के द्वारा बढ़ाया जा रहा है।

त्रिपुरा में डाक और दूरसंचार व्यवस्था का विकास

\*९३. श्री अजय बिहवाल :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं पंचवर्षीय योजना में त्रिपुरा में डाक और दूरसंचार व्यवस्था के विकास के लिए कोई प्रस्ताव है; और

(ख) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवाल मिर्छा) : डाक (क) जी, हाँ।

(ख) सातवीं पंचवर्षीय योजना में डाक-परिपथ जाल के विस्तार से संबंधित प्रस्ताव का ब्यौरा संलग्न विवरण - एक में दिया गया है। यह शहरी क्षेत्रों में खोले जाने वाले डाकघरों के अतिरिक्त है जो योजना स्कीम नहीं है। इसके अतिरिक्त, ग्रामीण वितरण और डाक परिपथ जाल को अप्रचलित बचाने का कार्य भी किया जाएगा।

दूरसंचार : (क) जी, हां ।

(ख) त्रिपुरा में प्रस्तावित दूरसंचार सुविधाओं से सम्बन्धित प्रस्ताव का ग्यौरा संलग्न विवरण - दो, में दिया गया है ।

**विवरण—एक**

सातवीं योजना के दौरान त्रिपुरा जिन ग्रामों में डाकघर खोले जाने का प्रस्ताव है, उनके नाम :—

- |                     |                 |
|---------------------|-----------------|
| 1. चारमोहनी         | 8. काशीपुर      |
| 2. कालाबागान        | 9. सच्चिमपुर    |
| 3. हरीपुर           | 10. महेशपुर     |
| 4. लेक्सतेडेपा      | 11. दुरपीरबंद   |
| 5. दक्षिण जासाईबारी | 12. कमालपुर बसर |
| 6. भोबनीपुर         | 13. राजारबंद    |
| 7. तचारी टी० ई०     | 14. तोयसोमा     |

**विवरण—दो**

त्रिपुरा के लिए सातवीं योजना के दौरान दूरसंचार विकास

1. सभी जिला मुख्यालयों के मैन्युअल एक्सचेंजों को आटोमेटिक एक्सचेंजों द्वारा बदला जाएगा । इसके अतिरिक्त, मंडलीय मुख्यालयों को भी आटोमेटिक किया जाएगा, बशर्ते कि उपस्कर उपलब्ध हों ।
2. सभी जिला मुख्यालयों तथा धर्मनगर को राष्ट्रीय डायल-प्रणाली से जोड़ा जाएगा ।
3. खंड-मुख्यालय-स्तर तक छोटे आटोमेटिक एक्सचेंज प्रदान किए जाएंगे ।
4. षटकोणीय योजना के अन्तर्गत 71 लंबी दूरी के सार्वजनिक टेलीफोन चर प्रदान किए जाएंगे जिनमें से 30 एम० ए० आर० आर० प्रणाली के अन्तर्गत प्रदान करने का प्रस्ताव है ।
5. अगरतला को चौड़ी पट्टी माइक्रोवेव पर तिलांग के साथ जोड़ा जाएगा ।
6. सभी जिला मुख्यालय को राज्य की राजधानी के साथ 60 चैनल यू० एच० एफ० प्रणाली द्वारा जोड़ा जाएगा ।
7. ब्लाक मुख्यालय स्तर पर एकल चैनल बी० एच० एफ० ।
8. आई० डी० एन० योजना के अधीन एक्सचेंजों का जोड़ने का प्रस्ताव है, बशर्ते कि उपस्कर उपलब्ध हों ।
9. धर्मनगर में एक विभागीय तारघर की व्यवस्था ।
10. अगरतला एक्सचेंज को आटोमेटिक बनाना तथा उसका विस्तार करना ।

**व्यापार और उद्योग के प्रतिनिधियों के साथ बैठकें**

\*94. श्री बी० बी० बेसाई :

क्या उद्योग और कंपनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार तथा व्यापार और उद्योग के बीच बेहतर विश्वास और सहयोग उत्पन्न करने के उद्देश्य से हाल ही में वित्त, वाणिज्य, उद्योग और योजना मंत्रियों के साथ प्रमुख उद्योगपतियों की कोई बैठक हुई थी ;

(ख) यदि हां, तो उक्त बैठक में किन-किन मुख्य मुद्दों पर चर्चा हुई थी ; और

(ग) चालू वर्ष के दौरान ऐसी कितनी बैठकें आयोजित किए जाने का प्रस्ताव है ?

रत्नावन और उर्बरक तथा उद्योग और कंपनी कार्य मंत्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : (क) जी नहीं ।

(ख) तथा (ग) प्रश्न ही नहीं उठते ।

जैविक प्रजातियों पर विवेकी संस के रिसाव के प्रभावों संबंधी समन्वित अध्ययन  
के लिए समिति

95. श्री एन० डंभिल :

क्या रत्नावन और उर्बरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने जैविक प्रजातियों पर विवेकी संस के रिसाव के प्रभावों संबंधी समन्वित अध्ययन के लिए कोई राष्ट्रीय वैज्ञानिक और चिकित्सीय समिति गठित की है ; और

(ख) यदि हां, तो समिति के गठन और उनके निदेश पदों का न्यौरा क्या है ;

रत्नावन और उर्बरक तथा उद्योग और कंपनी कार्य मंत्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : (क) और (ख) जी, नहीं । जैविक प्रजातियों पर विवेकी संस के रिसाव के प्रभावों के बारे में एक समन्वित अध्ययन करने और चिकित्सीय तथा वैज्ञानिक स्तर पर आवश्यक उपयुक्त उपायों के सम्बन्ध में प्रामाणिक विचार देने के लिए राष्ट्रीय वैज्ञानिक और चिकित्सीय समिति स्थापित करने का प्रस्ताव तैयार किया जा रहा है । इस मामले में अभी तक कोई निर्णय नहीं किया गया है ।

टाटा सामाजिक विज्ञान संस्थान द्वारा भोपाल में संस पीढ़ित  
परिवारों का सर्वेक्षण

\*96. श्री मोहनलाल पटेल :

श्री० जयू दंडवते :

क्या रत्नावन और उर्बरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या टाटा सामाजिक विज्ञान संस्थान के विशेषज्ञों के एक दल ने जिसे मध्य

प्रदेश सरकार द्वारा नियुक्त किया गया था भोपाल में गैस पीड़ित परिवारों का घर-घर जाकर सर्वेक्षण किया है;

(ख) यदि हां तो दल के क्या निष्कर्ष हैं;

(ग) जहरीले गैस के दीर्घवधि प्रभावों से पीड़ित लोगों की संख्या क्या है; और

(घ) ऐसे रोगियों को सरकार द्वारा प्रदत्त सहायता का ब्यौरा क्या है ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री श्रीरंग पाटिल): (क) से (घ) जी, हां। तथापि, सर्वेक्षण सारे प्रभावित क्षेत्र का नहीं किया गया। सम्पूर्ण निष्कर्ष तथा सर्वेक्षण के दौरान एकत्र किए गए आंकड़ों का विश्लेषण अभी तक राज्य सरकार से प्राप्त नहीं हुआ है।

अमरीकी फर्म "शेवरन" के हट जाने का तेल और गैस में आत्मनिर्भरता प्राप्त करने की भारत की योजना पर प्रभाव

\*97. श्री महेश्वर सिंह :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमरीकी फर्म "शेवरन" ने, जिसने सौराष्ट्र के काम्पिनेस्टल ब्लेफ में तेल की खोज के लिए पांच वर्षीय समझौते के अन्तर्गत ठेका किया था, उस क्षेत्र में तीन कुंए खोदने के पश्चात तेल और गैस प्राप्त करने में असफलता हाथ लगने के कारण हट जाने का निर्णय किया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इसका भारत की तेल और गैस में आत्मनिर्भरता प्राप्त करने की योजना पर प्रभाव पड़ने की सम्भावना है ; और

(ग) पिछले पूर्वानुमानों के अनुसार तेल में आत्मनिर्भरता प्राप्त करने के लिए किन विकल्पों पर विचार किया जा रहा है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा): (क) जी हां।

(ख) जी नहीं।

(ग) सातवीं योजना में तेल एवं प्राकृतिक गैस ऑयल तथा ऑयल इंडिया लिमिटेड द्वारा तेल तथा गैस के अन्वेषण व उपयोग पर अधिक जोर दिए जाने का प्रस्ताव है।

कागज को अधिक उत्पादन के लिए कदम

\*98. श्री धर्मपाल सिंह अलिक :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कागज की कमी के कारण देश में कागज की कीमतों में काफी वृद्धि हुई है ;

(ख) क्या सरकार कागज के अधिक उत्पादन और इसे आसानी से उपलब्ध कराने के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है ;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ; और

(घ) देश में इस समय कागज का कुल कितना उत्पादन होता है और इसकी क्षमता कितनी है ?

रसायन और उर्ध्वक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री श्रीरेन्द्र पाटिल) : (क) / यद्यपि अधिकांश कागज निर्माताओं ने कच्ची सामग्री, रसायन, बिजली और कोयला जैसी प्रमुख निविष्टियों की लागत में हुई बढ़ोतरी को पूरा करने के लिए हाल ही में कागज के मूल्यों में लगभग 500/ रुपये प्रति मी० टन की वृद्धि कर दी है, अतः इस समय देश में कागज और गत्ते की कोई कमी नहीं है।

(ख) और (ग) देश में कागज और गत्ता बनाने की अधिष्ठापित क्षमता 1-1-1985 को 23.49 लाख मी० टन तक पहुंच गई है, इस प्रकार छोटी योजना के लिए निर्धारित किए गए 20.5 लाख मी० टन के लक्ष्य से क्षमता अधिक है। औद्योगिक लाइसेंसों/आज्ञापनों और तकनीकी विकास के महानिदेशालय में पंजीकरण द्वारा 34.8 लाख मी० टन की अतिरिक्त क्षमता के लिए स्वीकृति दे दी गई है, जो कार्यान्वयन के अवभिन्न चरणों में हैं। अधिकतम क्षमता उपयोग प्राप्त करने के लिए उद्योग को समर्थ बनाने हेतु अवस्थापना में सुधार करने के अलावा उद्योग के कार्य निष्पादन में सुधार करने के लिए उठाए गए कदमों में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित भी सम्मिलित है :—

2. छोटी कागज मिलों द्वारा गैर-परम्परागत कच्ची सामग्री के प्रयोग के लिए, खोई (बगासे) के उपयोग, और नए एककों द्वारा कागज बनाने के लिए उत्पादन शुल्क में रियायतें दी गई हैं।
2. आयातित लुग्दी और बुडचिप्स को सीमा शुल्क से पूर्णतया छूट दे दी गई है।
3. कुछ विशिष्ट प्रकार की लुग्दी पर सीमा शुल्क को 100 प्रतिशत से घटाकर 10 प्रतिशत कर दिया गया है।
4. कागज बनाने के लिए उपयोग किए गए रद्दी कागज पर से आयात शुल्क हटा दिया गया है।
5. बाजार भाग के अनुरूप लाइसेंसिकृत क्षमता के भीतर कागज बोर्ड/स्ट्रा बोर्ड सहित किसी भी किस्म का कागज तथा कागज श्रेड की लुग्दी का उत्पादन करने के लिए कागज उद्योग को लचीलापन दिया गया है।

(घ) वर्ष 1984 में कागज और गत्ते का 14 लाख मी० टन उत्पादन हुआ था जो लगभग क्षमता से मेल खाता है।

## नयी औद्योगिक नीति

\*99. श्री कमल नाथ :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार कोई नई औद्योगिक नीति तैयार कर रही है ;  
 (ख) यदि हां, तो नई नीति कब तक घोषित की जायेगी ;  
 (ग) क्या गैर सरकारी क्षेत्र को कुछ ऐसे क्षेत्र में प्रवेश की अनुमति दी जाएगी जहां पर अब तक सरकारी क्षेत्र का एकाधिकार था ; और

(घ) औद्योगिक उत्पादन बढ़ाने उत्पादन की किस्म में सुधार लाने और औद्योगिक वस्तुओं की मूल्यों में कमी लाने के लिए अन्य क्या उपाय करने का विचार है ?

रसायन और उर्बरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : (क) से (घ) सरकार की औद्योगिक नीति का 1956 के औद्योगिक नीति संकल्प में बता दी गई है और जुलाई 1980 की औद्योगिक नीति में जो इसका और अधिक निश्चित रूप से उल्लेख किया गया है, 1956 के औद्योगिक नीति संकल्प में सरकारी क्षेत्र और गैर-सरकारी क्षेत्र को सीपी गई भूमिका का भी उल्लेख किया गया है जो इस बात को छोड़कर अब भी चल रही है कि गैर-सरकारी क्षेत्र को हाल ही में उपभोक्ताओं के परिसरों में लगाने के लिए टेलीफोन उपकरण पी० ए० बी० एक्स, टेलीप्रिन्टर, डाटा कम्प्युनिकेशन इक्विपमेंट, आदि जैसे दूरसंचार के उपकरणों का उत्पादन अपने हाथ में लेने की अनुमति दी गई है ।

जुलाई, 1980 के औद्योगिक नीति विवरण के अनुसरण में सरकार ने उद्योग के उत्पादन में सुधार करने और अग्रिष्ठापित क्षमता का बेहतर उपयोग करने के अनेक उपाय किए हैं । इसके परिणामस्वरूप औद्योगिक विकास में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है ।

निम्नलिखित योजनाओं का विशेष रूप से उल्लेख करना आवश्यक है :—

(1) अधिक उत्पादन को बढ़ावा देने और उत्पादकों में बाजार की मांग पर निर्भर रहने वाले अपने उत्पाद-मिश्र का सामंजस्य करने के लिए लचीलापन प्रदान करने की दृष्टि से निम्नलिखित उद्योगों के सम्बन्ध में व्यापक श्रेणीकरण की योजनाओं की घोषणा की गई है :—

- (क) मशीनी औजार  
 (ख) मोटरीकृत दो-पहियों वाले वाहन  
 (ग) मोटरीकृत चार पहियों वाले वाहन  
 (घ) कागज और लुग्दी  
 (ङ) रसायन भेषज, पेट्रो-रसायन और उर्बरक मशीन उद्योग

(2) यदि, विनिर्माण की वस्तु लघु क्षेत्र के लिए आरक्षित नहीं है और औद्योगिक उपक्रम महानगरीय शहरों/बड़े शहरों में स्थापित नहीं किया जाना है तो एकाधिकार अवरोधक व्यापारिक व्यवहार/विदेशी मुद्रा विनियमन अधिनियम के अन्तर्गत न आने वाली कम्पनियों से निम्न कम्पनियों के लिए उद्योगों की 25 व्यापक श्रेणियों को लाइसेंस मुक्त कर दिया गया है।

(3) एम० आर० टी० पी० कम्पनियों के लिए न्यूनतम सीमा 20 करोड़ रु० से बढ़ाकर 100 करोड़ रुपए कर दी गई है।

(4) लघु उद्योग के लिए निवेश सीमा 20 लाख रुपए से बढ़ाकर 35 लाख रुपए तथा सहायक उपकरणों के लिए 25 लाख रुपए से बढ़ाकर 45 लाख रुपए कर दी गई है।

(5) विदेशी तकनीशियन को काम पर लगाने की स्वीकृति देने संबंधी प्रक्रिया को सुपरवाही बना दिया गया है।

उत्पादन में वृद्धि हो जाने से औद्योगिक वस्तुओं में प्रतिस्पर्धा पैदा होने और मूल्यों के स्थिर हो जाने की संभावना है। बढ़िया किस्म की वस्तुओं के उत्पादन का सुनिश्चय करने की दृष्टि से बड़ी संख्या में उत्पादों के लिए आई० एस० आई० मानक निर्धारित किए जा रहे हैं।

**कोचीन तेल शोधक कारखाने में हुए भारी विस्फोट के बारे में जांच**

\*100. श्री एस० एम० गुराड्डी :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हाल में कोचीन तेल शोधक कारखाने में हुए भारी विस्फोट की घटना के बारे में जांच कराने के आदेश दिए थे ;

(ख) क्या जांच समिति ने कोई प्रतिवेदन तैयार किया है ;

(ग) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ;

(घ) क्या किसी व्यक्ति को जिम्मेदार ठहराया गया है ; और

(ङ) क्या उन कर्मचारियों और स्थानीय लोगों को किसी प्रकार का कोई मुआवजा दिया गया है जिनकी सम्पत्तियां जप्त की गई हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) और (ख) सरकार ने 8 मार्च, 1984 को कोचीन रिफाइनरी लिमिटेड अम्बालामुगल में आग लगने के कारणों का पता लगाने और भविष्य में ऐसी परिस्थिति से बचने के लिए उपयुक्त उपायों की सिफारिश करने के लिए एक जांच समिति का गठन किया। समिति ने 29 जून, 1984 को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की।

(ग) समिति ने विस्फोट और आग का यह कारण स्थापित किया है कि यह एक बड़े

क्षेत्र में गहरे कोहरे की घटा छा गई और इसका सम्पर्क किसी तापीय स्रोत से हो गया होगा। समिति ने अग्नि-शमन सुविधाओं, प्रोसेस सुविधाओं और पद्धतियां तैयार करना, प्रदर्शन करना प्रशासनिक पद्धतियां और कार्मिकों के प्रशिक्षण को बेहतर बनाने की सिफारिशें की थी।

(घ) उच्च प्रबन्धक को प्रणाली और प्रबन्ध सम्बन्धी गड़बड़ियों के लिए सरकार की असन्तुष्टि संसूचित कर दी गई है। स्थानीय प्रबन्ध ने अपने कर्मचारियों के विरुद्ध कार्रवाई आरम्भ कर दी है।

(ङ) दुर्घटनाओं में मारे गए/ जखमी कर्मचारियों को अनुग्रह राशि और मुआवजा दिया गया है। 450 दावेदारों को सार्वजनिक सम्पत्ति आदि के क्षति के लिए 10.89 लाख रुपये की सीमा तक मुआवजा अदा कर दिया गया है। शेष दावों की जांच की जा रही है और आशा है कि इसका समाधान लगभग तीन महीनों के अन्दर किया जाएगा।

#### रुग्ण एककों के श्रमिकों का पुनर्वास

451. श्री संयुक्त मसूबल हुसैन :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार देश के रुग्ण एककों में बहुत बड़ी संख्या में कार्यरत श्रमिकों के शिथिल के प्रति चिन्तित है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार ने उनके पुनर्वास के लिए क्या ठोस कार्यवाही की है ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) जी, हां।

(ख) रुग्ण एककों को फिर से चलाने के उपाय अक्टूबर, 1981 में घोषित किए गये नीति संबंधी मार्गदर्शी सिद्धांतों को ध्यान में रखकर किए जाते हैं। बैंक और वित्तीय संस्थाएँ उन एककों के बारे में जिन्हें वे जी व्यक्तम समझती हैं उनके लिए नैदानिक अध्ययनों के आधार पर उनके पुनः स्थापित करने की योजनाएँ बनाती हैं। सरकार भी ऐसी रियायतें और राहतें देगी जो बैंकों और वित्तीय संस्थाओं द्वारा ऐसे रुग्ण एककों को पुनः स्थापित किए जाने के लिये अपेक्षित और अनेक प्रकार की सहायता के अंग के रूप में आवश्यक समझेगी। जीव्य-क्षय रुग्ण एकक को फिर से चलाने के लिये अपेक्षित सहायता का प्रकार और उसकी सीमा प्रत्येक एकक के लिये अलग-अलग होती है जो प्रत्येक एकक में रुग्णता के प्रकार और उसकी सीमा पर निर्भर करती है। फिर श्री, जीव्यक्षय रुग्ण एकक की पुनः स्थापना के लिए किए गए उपायों में निम्नलिखित उपाय शामिल हैं :—

(1) उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम के अधीन प्रबन्ध अपने अधिकार में लेना।

(2) ऋण और ऋणों के संबंध में ब्याज देयताओं की पुनः सूची बनाना तथा रियायती ऋण सहायता की मंजूरी देना।

(3) आयकर अधिनियम की धारा 72-क के अधीन रुग्ण कम्पनियों के लाभप्रद कंपनियों में विलय पर आय-कर लाभ की मंजूरी देना ; और

(4) रुग्ण एकक के नियेसीमांत घन की व्यवस्था करना ।

अधिग्रहित रुग्ण उद्योगों का बन्द होना

452. श्री आनन्द अरोड़ा :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अधिग्रहित रुग्ण उद्योगों की संख्या क्या है जिन्हें, विस्तार करके और आधुनिक बनाकर उनकी संभावित क्षमता संभाव्यता के बारे में बारीकी से जांच किये बिना बन्द कर दिया गया है; और

(ख) उन एककों के नाम क्या हैं जिनकी बारीकी से जांच की गई थी ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) तथा (ख) उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम के अधीन प्रबन्ध हेतु अभिग्रहीत किए गए किसी भी औद्योगिक उपक्रम को, उसकी भविष्यकालीन जीव्यता के बारे में सावधानी, से जांच किये बिना, अनधिकृत नहीं किया गया है ।

पूर्वी और पूर्वोत्तर क्षेत्र में तेल और गैस हेतु ड्रिलिंग और खोज के लिए चुने गए स्थान

453. श्री हुस्सायन जोस्लाह :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश के पूर्वी और पूर्वोत्तर क्षेत्र में तेल और गैस हेतु ड्रिलिंग और खोज के लिए तेल और प्राकृतिक गैस आयोग द्वारा कौन-कौन से स्थान चुने गए हैं ; और

(ख) इस संबंध में अब तक क्या प्रगति हुई ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग ने वर्ष 1985-86 के दौरान देश के पूर्वी तथा उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में अन्वेषी व्ययन कार्य करने के लिए निम्नलिखित क्षेत्रों को निर्दिष्ट किया है ;—

असम : आमनुरी, बिहवार तथा चंगमेबगांव ।

मालाई तथा कछार : बदरपुर तथा कंचनपुर । इसके अलावा चुमुकडीमा खोडाघाट, चण्पांग तथा बेरक में व्ययन कार्य जारी रहेगा ।

मिपुरा : रोखिया, बारामुरा तथा गोजालिया ।

पश्चिम बंगाल : रघुनाथ, काकडीप तथा डेगंमा ।

(ख) निर्दिष्ट स्थानों पर व्ययन कार्य आरम्भ करने के लिए कार्रवाई आरम्भ की गई है।

**सीसा रहित पेट्रोल सम्बन्धी समझौता**

454. डा० टी० कल्याण बेबी :

श्री जे० बी० रामाराव :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1989 तक देश में सीसा रहित पेट्रोल का विपणन करने की, जैसा कि यूरोपीय साक्षा बाजार द्वारा किया जा रहा है, सरकार की कोई योजनायें हैं ;

(ख) क्या सरकार का विचार अल्कोहल और सीरे का समय-समय पर निर्यात करने की बजाय 'एन्टी नोक एजेन्ट' के रूप में सीरे से अल्कोहल के प्रयोग को शीघ्र बढ़ावा देने का है ;

(ग) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कुछ ऐसे निहित स्वार्थ हैं और अथवा सम्बन्धित मंत्रालयों के ऐसे अमित विचार हैं, जिसकी वजह से पेट्रोल में अल्कोहल का प्रयोग करने में अड़चन हो रही है ; और

(घ) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि 100 प्रतिशत अल्कोहल का जो उर्जा का नवीकरणीय स्रोत है, बाजिल में कारों में प्रयोग किया जा रहा है और यदि हाँ, तो भारत में अल्कोहल का प्रयोग आरम्भ करने में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) जी नहीं।

(ख) से (घ) कारों में अल्कोहल का प्रयोग बाजिल में किया जाता है जहाँ पेट्रोल की कमी है और फालतू शीरा बड़ी मात्रा में उपलब्ध है। हालाँकि आटोमोटिव ईंधन के रूप में पावर अल्कोहल के साथ पेट्रोल के सम्मिश्रण की प्रौद्योगिकी प्रमाणित हो चुकी है, भारत में आटोमोटिव ईंधन के रूप में व्यापारिक आधार पर अल्कोहल का प्रयोग व्यवहार्य नहीं समझा गया है चूँकि इस प्रयोजन के लिए निरन्तर आधार पर फालतू अल्कोहल उपलब्ध नहीं है। इसके अतिरिक्त, ईंधन के रूप में अल्कोहल के प्रयोग को इस औद्योगिक कच्ची सामग्री के अनुकूलतम उपयोग के लिए नहीं समझा गया है जिसका देश में उच्च मूल्य के रसायनों को बनाने में अस्मि-मानता प्रयोग किया जा सकता है।

**मावति उद्योग द्वारा मावति कारों की बारी खाने से पूर्व आर्बटन**

455. श्री पीयूष तिरकी :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) महीना-वार कुल कितनी कारों का निर्माण हुआ तथा कितनी कारों का बारी खाने से पूर्व आर्बटन किया गया ; और

(ख) प्रतीक्षा-सूची में कुल कितने व्यक्ति हैं ?

उद्योग एवं कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खां) : (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) विदेशी मुद्रा के बदले डीलक्स कारों के लिए 6869 व्यक्तियों के अतिरिक्त 1-3-1985 को मारुति कारों के लिए 1,02,620 व्यक्ति प्रतीक्षा-सूची में थे।

## विवरण

मास	उत्पादन	प्राथमिक के आधार पर आवंटन के बदले डिली- वर किए गए
नवम्बर, 1983	63	—
दिसम्बर, 1983	112	3
जनवरी, 1984	192	5
फरवरी, 1984	137	12
मार्च, 1984	340	13
अप्रैल, 1984	4	3
मई, 1984	222	14
जून, 1984	1072	20
जुलाई, 1984	486	18
अगस्त, 1984	979	37
सितम्बर, 1984	2381	40
अक्टूबर, 1984	1152	—
नवम्बर, 1984	2111	—
दिसम्बर, 1984	2800	—
जनवरी, 1985	3129	—
फरवरी, 1985	3285	—
योग	18465	165

“डो डेसिल बेंजोन” के आयात के सम्बन्ध में ज्ञापन

456. श्री गबाधर साहा :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्हें “तमिलनाडू स्माल स्केल सोप एण्ड डिटजेंट मैन्युफैक्चरर्स एसोसिएशन”

से 21 जनवरी, 1985 का कोई आपन मित्रा है जिसमें साबुन आदि बनाने के अपने जपू, उद्योगों को चलाने के लिए 'डो डिसल बॉडीन' के आयात हेतु अनुरोध किया गया है ; और

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

पेट्रोसियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री अमल किशोर शर्मा) : (क) जी हां ।

(ख) एस० टी० सी० ने वर्ष 1984-85 के दौरान 3,000 मी० टन डो डिसल बॉडीन के आयात की व्यवस्था की है । बातावरणीय कारणों से, डिटर्जेंटों में डोडोसिल बॉडीन का प्रयोग उचित नहीं समझा गया है ।

#### शि टेन के औद्योगिक प्रतिनिधि मंडल की भारत यात्रा

457. श्री अनन्त प्रसाद सेठी :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या छोटी और मध्यम दर्जे की कम्पनियों का प्रतिनिधित्व करने वाला ब्रिटेन का एक नौ मदस्थीय औद्योगिक प्रतिनिधि मंडल व्यापारिक अवसरों तथा संयुक्त उद्यम के प्रस्तावों की संभावनाओं का पता लगाने के लिए हाल में भारत आया था ; और

(ख) यदि हां, तो उसकी रिपोर्ट का ब्यौरा क्या है तथा उस सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) जी, हां ।

(ख) शिष्टमंडल ने एसोसिएशन आफ इन्डियन इंजीनियरिंग इन्डस्ट्री (ए० आई० ई० आई०) के तत्वाधीन में भारतीय उद्योगपतियों के साथ दिल्ली और बम्बई में बैठकों की थी । ये विचारविमर्श प्रौद्योगिकी के अन्तरण, उत्पादन सहयोग तथा संयुक्त उद्यम आदि के लिए पेट्रो-रसायन, तेल के क्षेत्रों में काम आने वाले उपकरणों, खनिज परिष्करण, इलेक्ट्रॉनिक्स आदि जैसे क्षेत्र में समझौता करने की संभावनाओं से सम्बन्धित थे । इन विचार विमर्शों से और अधिक सहयोग की व्यवस्था हो सकती है । जब भी कोई ठोस प्रस्ताव प्राप्त हुआ तो सरकार उस पर गुणावगुणों के आधार पर विचार करेगी ।

#### दिल्ली टेलीफोन निर्देशिका

458. श्री विजय कुमार यादव :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान 10 फरवरी 1985 के 'टाइम्स आफ इंडिया' में टेलीफोन डायरेक्टरी मुद्रण शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है ;

(क) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ; और

(ग) क्या इस मामले में कोई जांच की गई है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिश्रा) : (क) जी हाँ ।

(ख) और (ग) ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है, जिसे सभा-पटल पर रखा गया है ।

#### विवरण

1. 30 जून, 1984 तक संशोधित दिल्ली की टेलीफोन डायरेक्टरी के 1984 के अंश जी संस्करण का वितरण दिल्ली टेलीफोन जिले के विभिन्न एक्सचेंजों में स्थापित वितरण केन्द्रों में शुरू किया गया था । मुद्रक से टेलीफोन डायरेक्टरियों की अपर्याप्त सप्लाई के कारण इस वितरण कार्य को सभी स्थानों में एक साथ शुरू नहीं किया जा सका । वितरण के समय और अवधि के बारे में स्थानीय समाचार-पत्रों द्वारा उचित प्रचार किया गया था ।
2. 10 फरवरी, 1985 के टाइम्स आफ इंडिया में प्रकाशित 'टेलीफोन डायरेक्टरी वितरण में गड़बड़ी' नामक शीर्षक से जो समाचार छपा था, उसकी जांच की गई । जांच से यह पता चला कि हीज खास टेलीफोन एक्सचेंज में 25-1-1985 को एक सप्ताह के लिए वितरण केन्द्र खोला गया था । उस केन्द्र को 2-2-1985 को बन्द कर दिया गया था । इसके बाद एक्सचेंज के मुख्य द्वार के साथ-साथ पूछ-ताछ कार्यालय में भी इस आशय का नोटिस लगाया गया गया कि इस केन्द्र से डायरेक्टरी का वितरण बन्द कर दिया गया है और जिन उपभोक्ताओं को अपनी डायरेक्टरी न मिली हो, वे इसे डायरेक्टरी आफिसर, ईस्टर्न कोर्ट, नई दिल्ली के कार्यालय से प्राप्त कर सकते हैं ।
3. 4-2-1985 को कुछ उपभोक्ता अपनी पुरानी टेलीफोन डायरेक्टरियों को बदलने के लिए हीज खास एक्सचेंज में आए । उन्हें विनम्रता-पूर्वक यह बताया गया कि वे अपनी डायरेक्टरी ईस्टर्न कोर्ट, नई दिल्ली स्थित डायरेक्टरी आफिसर के कार्यालय में बदलवा लें । किन्तु उनके आग्रह पर, उस दिन भी 174 डायरेक्टरी उपभोक्ताओं में वितरित की गई ।
4. मुद्रक को 4,50,000 प्रतियों का आदेश दिया गया था और मुद्रक ने अब तक केवल 2,45,000 प्रतियाँ ही सप्लाई की हैं, जिनका उत्तरोत्तर वितरण किया जा रहा है । पुरानी प्रति से नवीकरण कूपन प्रस्तुत करने पर पुरानी प्रति के बदले नई डायरेक्टरी की एक प्रति निःशुल्क दी जाती है । डायरेक्टरी 201 रु० प्रति कापी की दर से बिक्री के लिए उपलब्ध है ।
5. ऐसी संभावना है कि 30 मार्च, 1985 तक संशोधित दिल्ली टेलीफोन डायरेक्टरी,

1984 का परिशिष्ट, जिसमें मंत्रियों, संसद सदस्यों आदि के टेलीफोन नम्बर होने, जून, 1985 तक उपलब्ध हो जाएगा।

पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा मैसर्स इण्डिया मशीनरी कम्पनी लिमिटेड का राष्ट्रीयकरण करने का प्रस्ताव

459. श्री आनन्द पाठक :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पश्चिमी बंगाल में हाबड़ा स्थित मैसर्स इण्डिया मशीनरी कंपनी लिमिटेड का राष्ट्रीयकरण करने का पश्चिम बंगाल सरकार का प्रस्ताव मिला है ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और प्रस्ताव पर कब विचार किया जाएगा ?

उद्योग तथा कम्पनी कार्य मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खां) : (क) और (ख) हाबड़ा स्थित मैसर्स इण्डिया मशीनरी कम्पनी लि० का राष्ट्रीयकरण करने के बारे में पश्चिम बंगाल सरकार की ओर से कोई विशिष्ट प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

उड़ीसा के तटवर्ती क्षेत्रों में तेल की खोज और खुदाई कार्य

460. श्रीमती जयन्ती पटनायक :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आयल इण्डिया लिमिटेड ने उड़ीसा के तटवर्ती क्षेत्रों में तेल की खोज और खुदाई का काम शुरू कर दिया है ;

(ख) यदि हां, तो कब से और तटवर्ती क्षेत्रों में अब तक किए गए कार्यों का व्यौरा क्या है ;

(ग) क्या उस राज्य के अतिरिक्त तटवर्ती क्षेत्रों में तेल का पता लगाने का विचार है ; और

(घ) यदि हां, तो उक्त अतिरिक्त कार्य कब तक शुरू किए जाने की सम्भावना है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) उड़ीसा के तटीय क्षेत्रों में अन्वेषण कार्य आरम्भ हो गया है। अन्वेषी व्ययन कार्य अभी आरम्भ किया जाना है।

(ख) आरम्भ किए गए कार्य के बारे में नीचे दिए गए हैं :

(i) मार्च/अप्रैल, 1978 में वायु-चुम्बकीय सर्वेक्षण कार्य किया गया।

(ii) सितम्बर, 1983 में 3814 लाइन किलोमीटर भू-वैज्ञानिक चुम्बकीय सर्वेक्षण कार्य किया गया।

- (iii) भू-कम्पीय सर्वेक्षण आंकड़ों का संसाधन किया गया तथा उनकी व्याख्या की गई ।
- (iv) चार व्यघन स्थलों को निर्दिष्ट किया गया है तथा इन स्थलों के लिए भूमि के अधिग्रहण हेतु कारबाई आरम्भ की गई है ।
- (ग) और (घ) और आगे अन्वेषण कार्यक्रम अन्वेषी व्यघन के परिणामों पर निर्भर करेगा ।

मंससं ग्लैक्सो लेबोरेट्रीज के पारिवारिक उपयोग के उत्पादों के मूल्यों में वृद्धि

462. श्री कुल्किकार ज्ञानी सा :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मंससं ग्लैक्सो लेबोरेट्रीज, दिल्ली द्वारा निर्मित पारिवारिक उपयोग के उत्पादों के मूल्यों में पिछले तीन वर्षों के दौरान कितने प्रतिशत वृद्धि हुई है ;

(ख) मंससं ग्लैक्सो द्वारा निर्मित पारिवारिक उपयोग के उत्पादों और दिल्ली के बाजारों में इनके वितरण पर सरकार द्वारा क्या क्रिस्म नियंत्रण किया जाता है ; और

(ग) बाल आहार (बेबी फूड) तथा मंससं ग्लैक्सो के फेमिली प्रोडक्ट्स डिबीजन द्वारा निर्मित अन्य उत्पादों के उत्पादन में उसका एकाधिकार समाप्त करने के लिये सरकार ने क्या कदम उठाये हैं ;

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद सा) : (क) पारिवारिक उपयोग के उत्पादों जंसा कोई विशिष्ट वर्गीकरण नहीं है । किन्तु—मंससं ग्लैक्सो लेबोरेट्रीज द्वारा निर्मित बाल आहार (बेबी फूड) अधिक प्रोटीन वाले आहार और सीरीयस फूड पारिवारिक उपयोग के उत्पादकों के श्रेणी के अंतर्गत लिए जा सकते हैं । इन उत्पादों के मूल्यों में न तो कोई नियंत्रण होता है और न ही कोई प्रोबोधन (मॉनिटरिंग) होता है । इसलिए इन उत्पादों के मूल्यों में घट बढ़ के संबंध में कोई विशिष्ट सूचना उपलब्ध नहीं है ।

(ख) यह मंत्रालय इन पारिवारिक उपयोग के उत्पादों की क्रिस्म बचका वितरण पर कोई नियंत्रण नहीं रखता है । तथापि खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम (प्रिर्वेशन ऑफ फूड एडस्टरेन्सन एक्ट) के अंतर्गत इन्हें मानकों और विशिष्टियों तथा भारतीय मानक संस्थान के अनु-रूप होना चाहिए जो राज्य सरकारों द्वारा संचालित किए जाते हैं ।

(ग) सरकार ने इन मर्चों के लिए अनेक एककों को साइसेंस दिए हैं और मंससं ग्लैक्सो लेबोरेट्रीज का इन मर्चों पर एकाधिकार नहीं है ।

केरल में अनिवासी भारतीयों की सहायता से उद्योग

463. श्री बी०एल० चिन्मयरावचन :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार ने विभिन्न खाड़ी-रेखों में काम कर रहे गैर-बाबासी भारतीयों की सहायता से उद्योगों की स्थापना करने संबंधी कोई योजना केन्द्रीय सरकार को भेजी है ; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है तथा उस पर क्या निर्णय किया गया है ?  
उद्योग और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) भी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

#### पिछड़े क्षेत्रों का औद्योगिकीकरण

464. श्री के० कुम्हम्बु :

क्या उद्योग और कंपनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में पिछड़े क्षेत्रों के द्रुत औद्योगिकीकरण के लिये कोई नई योजना तैयार की है ; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है ?

उद्योग और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) तथा (ख) पिछड़े क्षेत्रों के औद्योगिक विकास हेतु प्रोत्साहनों की योजना को अक्टूबर, 1983 में संशोधित किया गया था। योजना के ब्योरे 27 अक्टूबर, 1983 के प्रेस टिप्पण द्वारा प्रचारित किए गए थे जिसकी प्रतियां संसद पुस्तकालय में उपलब्ध हैं। अभी किसी नई योजना को अंतिम रूप नहीं दिया गया है।

#### तेल की खोज में भारतीय कंपनियों की भागीदारी

465. श्री के० प्रधानी :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने हाल ही में कुछ भारतीय कंपनियों को तेल खोज के कार्वकम में, विशेषकर बम्बई हाई में, भाग लेने की अनुमति देने का निर्णय किया है ;

(ख) यदि हां, तो इन कंपनियों का ब्योरा क्या है और क्या उनके पास इस कार्व को करने के लिये आवश्यक जानकारी, उपकरण और तकनीकी कर्मचारी हैं ;

(ग) क्या इस कार्व के लिए कोई विदेशी सहयोग लेना पड़ेगा अथवा उपकरणों का आयात करना पड़ेगा अथवा विदेशी कर्मचारी बुलाने पड़ेंगे ;

(घ) यदि हां, तो किस किस सीमा तक ; और

(क) देश में अन्य कौन-कौन से क्षेत्रों में नए तेल क्षेत्रों का पता चला है तथा तेल की खोज और ड्रिलिंग का कार्य किस अधिकरण को सौंपा गया है तथा चालू वर्ष के लिए इस कार्य के लिए तैयार किए गए कार्यक्रम की मोटी रूपरेखा क्या है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (महल किशोर शर्मा) : (क) से (घ) जी नहीं। इस समय देश में तेल की खोज का काम सरकारी क्षेत्र के दो उपक्रमों अर्थात् तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग और आयल इंडिया लि० द्वारा किया जा रहा है। तथापि, देशी क्षमताओं को विकसित करने की दृष्टि से यह निश्चित किया गया था कि भारतीय कम्पनियों को जो अर्थात् प्राप्त विदेशी तेल कम्पनियों के साथ संयुक्त उद्यम स्थापित करके, तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग और आयल इंडिया लि० को ठेके के आधार पर तेल क्षेत्र में सेवाएं प्रदान करने के लिए प्रोत्साहित किया जाए।

यद्यपि कुछ भारतीय कम्पनियां हाल ही में संयुक्त उद्यम स्थापित करने के विचार से आगे आईं, इसमें विदेशी सहयोग, साम्यपूजी भागीदारी और उपकरणों के आयात कार्य निहित हैं, ऐसी कम्पनियों को खुदाई अथवा सर्वेक्षण का कोई ठेका नहीं दिया गया है।

(ख) बम्बई हार्ड के अतिरिक्त असम और गुजरात में व्यापारिक दृष्टि से तेल की खोज की गई है। असम में तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग और आयल इंडिया लि० दोनों ही खुदाई कर रही हैं तथा तेल का उत्पादन कर रही हैं और गुजरात में केवल तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग ही तेल की खोज तथा उत्पादन कर रहा है।

वर्ष 1985-86 के लिए खुदाई का लक्ष्य करीब 880 हजार मीटर है। वर्ष के दौरान लगभग 30 मि०मी० टन कच्चे तेल के उत्पादन की परिकल्पना की गई है।

पश्चिम बंगाल में कृष्ण उद्योगों को पुनः खोलने अथवा उनका राष्ट्रीयकरण करने हेतु कदम और आधुनिक उद्योगों की आवश्यकता

466. श्री ललित कुमार मंडल :

क्या उद्योग और कंपनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने राज्य में बंद और रुग्ण उद्योगों को फिर से खोलने अथवा उनका राष्ट्रीयकरण करने और आधुनिक उद्योग स्थापित करने की आवश्यकता पर हाल ही में केन्द्र सरकार के साथ बातचीत की है ;

(ख) यदि हां, तो केन्द्र सरकार द्वारा इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाए जा रहे हैं ;  
और

(ग) पश्चिम बंगाल में बड़े रुग्ण और बंद एककों (पटसन मिलों के अलावा) के नाम क्या हैं और वे कब से बंद अथवा रुग्ण हैं और निकट भविष्य में उन एककों को फिर से चालू करने के क्या सम्भावनाएं हैं ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) जी, हां। केन्द्रीय सरकार और पश्चिम बंगाल सरकार के बीच विभिन्न स्तरों पर पश्चिम बंगाल में उद्योग के आधुनिकीकरण की आवश्यकता औद्योगिक तथा रूग्णता की समस्या से संबंधित विचारों का सामान्य आदान-प्रदान होता रहा है। उद्योग मंत्रालय को जैसे ही विशिष्ट प्रस्ताव प्राप्त होंगे, गुणावगुण आधार पर उन पर विचार किया जाएगा। रूग्ण औद्योगिक एककों संबंधी आंकड़े भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा इकट्ठे किए जा रहे हैं। बैंकों के बीच प्रक्रियाओं और उपयोग प्रथा के अनुसार एवं राष्ट्रीयकृत बैंकों की शासित करने वाली संविधियों के उपबंधों के अनुरूप बैंकों के अलग-अलग संघटकों के नाम बताना सम्भव नहीं होगा।

अक्टूबर, 1981 में घोषित नीति विषयक मार्गदर्शी सिद्धांतों को दृष्टिगत करते हुए रूग्ण एककों को पुनर्जीवित करने के लिए कार्य क्षेत्र की जांच की जाती है। बैंकों और वित्तीय संस्थाओं द्वारा भिन्न-भिन्न एककों के लिए जिन्हें वे सूक्ष्म रूप से जीव्य समझते हैं, रियायतें देने वाली पुनर्वास संबंधी स्कीम तैयार करते हैं। तथापि सरकार समग्रह पुनर्स्थापना पंकेज के रूप में सम्भाव्य और आवश्यक समझी जाने वाली ऐसी रियायतें और सहायता प्रदान करती है। इसके अलावा, रूग्ण एककों को पुनर्जीवित करने के लिए सरकार द्वारा घोषित सहायता में यह शामिल है :—

(1) आयकर अधिनियम की धारा 72-क के अंतर्गत स्वस्थ कम्पनियों के साथ रूग्ण एककों को मिलाने से कर संबंधी लाभों का दिया जाना।

(2) रूग्ण लघु औद्योगिक एककों के लिए सीमांत धन (मार्जिन मनी) स्कीम।

केन्द्रीय सरकार द्वारा यूनिन कार्बाइड के विरुद्ध संयुक्त राज्य अमेरिका की एक अदालत में मुकदमा दायर करना

467. श्री जी०बी०स्वेल :

डा० कृपासिन्धु भोई :

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

(क) क्या संरक्षक की अपनी क्षमता में सरकार भोपाल में गैस रिसने की दुर्घटना के लिए यूनिन कार्बाइड के विरुद्ध अमेरिका अदालत में मुकदमा दायर करेगी ;

(ख) क्या सरकार का विचार गैस दुर्घटना के पीड़ितों अथवा उनके वैधानिक उत्तराधिकारियों की ओर से अमेरिकी वकीलों के एक समूह द्वारा जो कि दुर्घटना के सिलसिले में भोपाल आए थे कथित रूप से दायर कई मुकदमे दायर किए जाने वाले मुकदमों को अपने हाथ में लेगी ; और

(ग) क्या दुर्घटना के अमेरिकी भूमि पर न होने के आधार पर मुकदमों के खारिज किए जाने कि स्थिति से निपटने की सरकार की कोई योजना है ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : (क)

से (ग) सरकार हर सम्भव प्रयास करने के लिए बचन-बद्ध है ताकि भोपाल गैस दुर्घटना से उत्पन्न होने वाले दावों को तत्परता, दक्षता, समानता के आधार पर तथा सभी दावाकर्ताओं के हित में निपटाया जा सके। इस सम्बन्ध में भोपाल गैस रिसाव विपत्ति (दावों की जांच) अध्यादेश के अधीन केन्द्रीय सरकार को आवश्यक शक्ति प्रदान की गई है। इनसे सरकार दावाकर्ताओं का प्रतिनिधित्व कर सकेगी। अध्यादेश की घोषणा से पूर्व अमेरिकन न्यायालय में दायर किए गए दावों के सम्बन्ध में केन्द्र सरकार द्वारा दावाकर्ताओं के प्रतिनिधित्व के सम्बन्ध में अध्यादेश में स्पष्ट प्रावधान है। परिस्थितियों के अनुसार सरकार दावाकर्ताओं के साथ में जो भी होगा करेगी।

[हिन्दी]

जन सामान्य के लिए खाना पकाने की गैस

468. श्री सी०डी० गामित :

श्री अनन्त प्रसाद सेठी :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत खाना पकाने की गैस के मामले में कब तक आत्मनिर्भर हो जाएगा;

(ख) क्या शहरों में रहने वाले उच्च वर्ग के लोगों तक ही गैस की आपूर्ति सीमित है;

(ग) यदि हां, तो सरकार के पास ऐसी कोई योजना है जिसके अन्तर्गत जन सामान्य तक के लिए गैस उपलब्ध करायी जा सकेगी; और

(घ) यदि सरकार उपलब्ध गैस का पूरा उपयोग कर पाने में सफल हो पायी तो उससे उत्पन्न होने वाली बड़ी हुई मांग को पूरा करने के लिए क्या उसने सिलिण्डरों के उत्पादन की कोई योजना तैयार की है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) विभिन्न स्रोतों से एल० पी० जी० की उपलब्धता के विद्यमान प्रक्षेपणों के आधार पर, अनुमान है कि वर्ष 1990 तक सभी घरेलू उपभोक्ताओं की सारी आवश्यकताओं को पूरा कर लिया जाएगा।

(ख) जी, नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

(घ) बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए एल० पी० जी० सिलिण्डरों का निर्माण क्षमता पर्याप्त है।

अहमदाबाद उप-मंडल में साइस्ताबर पंचायत में एक  
डाकघर का खोला जाना

469. श्री रामाशय प्रसाद सिंह :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जहानवाड़ा उपमंडल के साइस्तावर पंचायत में कोई डाकघर नहीं है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस क्षेत्र में जिसकी आबादी 8000 है एक शाखा डाकघर खोलने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्जा) : (क) और (ख) संसदावाद पंचायत में 30-12-1983 से एक शाखा डाकघर कार्य कर रहा है।

[अनुवाद]

तेल और प्राकृतिक गैस आयोग का बंगाल बेसिन में  
खोज और ड्रिलिंग कार्यक्रम

470. श्री रेणु बर दास :

श्री बिभत्तामणि सेना :

क्या वेदोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि तेल और प्राकृतिक गैस आयोग के बंगाल बेसिन में खोज और ड्रिलिंग कार्यक्रम का स्वीरा क्या है ?

वेदोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर जर्ना) : तेल और प्राकृतिक गैस आयोग का वित्तीय वर्ष 1985-86 के दौरान बंगाल बेसिन में मुख्य शुष्ककीय सर्वेक्षणों के 2 पार्टी वर्ष, भू-कम्पीय सर्वेक्षणों के 6 पार्टी वर्ष तथा 20.8 हजार मीटर व्यय करने और 2 कुएँ को पूरा करने का प्रस्ताव है।

दिल्ली छावनी क्षेत्र में गोलाबारी अभ्यास

471. श्री मूलचन्द्र ठापा :

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली छावनी सेना प्राधिकारियों की गोलाबारी अभ्यास रेंज के बारे में स्थानीय समाचार पत्रों में प्रतिकूल टिप्पणी प्रकाशित हुई थी और यदि हां, तो तत्संबंधी स्वीरा क्या है;

(ख) इस रेंज को गोलाबारी अभ्यास के लिए कब से प्रयोग में लाया जा रहा है;

(ग) क्या इस रेंज के निकट काफी बड़ी संख्या में आबासीय कालोनियां बन गई हैं, जो प्रारम्भ में अनधिकृत कालोनियां थीं और बाद में नागरिक प्राधिकरण द्वारा उनको नियमित कर दिया गया था;

(घ) क्या सेना अधिकारियों द्वारा उस समय कोई हस्तक्षेप किया गया था, जब वे कालोनियां बन रही थीं और बाद में जब उनको नियमित किया गया था; और

(ङ) यदि हां, तो क्या सेना अधिकारियों द्वारा गोलाबारी अभ्यास के लिए किसी सुरक्षित स्थान का पता लगाने का प्रस्ताव है ?

रक्षा मंत्री (श्री श्री० श्री० बरसिंह राव) : (क) जी हां ।

(ख) इस रेंज का प्रयोग लगभग पिछले 50 वर्षों से किया जा रहा है ।

(ग) इस कार्यात्मक रेंज के उत्तर पश्चिम में लगभग 3000 मीटर की दूरी पर नारायणा विहार और इन्द्रपुरी नामक दो कालोनियां स्थित हैं ।

(घ) ये कालोनियां सेना की भूमि पर नहीं हैं इसलिए सेना अधिकारियों का इससे कोई संबंध नहीं है ।

(ङ) दिल्ली व इसके आस-पास की लगभग 120 यूनिटों के जवानों के प्रशिक्षण के लिए केवल यही एक रेंज उपलब्ध है । इसका स्थानान्तरण उपयुक्त नहीं होगा । क्योंकि इससे जवानों के प्रशिक्षण पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा । फिर भी इस क्षेत्र के निवासियों की सुरक्षा को अनदेखा नहीं किया जाएगा और इसके लिए सुरक्षा के अतिरिक्त उपाय किए जा रहे हैं ।

#### राज्यों में वैटो-कैमिकल परियोजनाओं की स्थापना

472. श्री वासुदेव आचार्य :

क्या वैटो-कैमिकल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उन राज्यों के नाम क्या हैं जिन्होंने छोटी पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान अपने-अपने राज्य में वैटो-कैमिकल परियोजनाओं की स्थापना करने हेतु केन्द्रीय सरकार को प्रस्ताव किया था; और

(ख) उस राज्य का नाम क्या है जिसमें वैटो-कैमिकल परियोजनाओं को कार्यान्वित करने में केन्द्रीय सरकार को 40 प्रतिशत इक्विटी शेयर देने और सीधी साझेदारी की पेशकश की थी ?

वैटो-कैमिकल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री बल्लभ किशोर वर्मा) : (क) आन्ध्र प्रदेश, असम, बिहार, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू और कश्मीर, कर्नाटक, केरल, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, सिक्किम, तमिलनाडु, उत्तर प्रदेश तथा पश्चिम बंगाल ।

(ख) गुजरात तथा पश्चिमी बंगाल की राज्य सरकारों ने अपने-अपने राज्यों में स्थापित किए जाने वाले प्रस्तावित वैटो रसायन काम्प्लेक्सों की साम्य शेयर पूंजी में केन्द्रीय सरकार की भागीदारी का सुझाव दिया था ।

[हिन्दी]

#### उत्तर प्रदेश के अस्मोड़ा जिले में छोटे टेलीफोन एक्सचेंजों की स्थापना

473. श्री हरीश रावत :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश के अस्मोड़ा जिले में लमगड़ा, दम्या, ताड़ीबेत और देवली बेट में छोटे टेलीफोन एक्सचेंजों की स्थापना करने का प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हां, तो इन एक्सचेंजों के कब तक स्थापित कर दिए जाने की सम्भावना है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्धा) : (क) और (ख) समगढ़ा में 25 लाइनों के एस ए एक्स को खोलने के प्राक्कलन को मंजूरी दी जा चुकी है। यह एक्सचेंज न्यूनतम अपेक्षित संभावित आवेदकों द्वारा डिमांड नोट का भुगतान न किए जाने के कारण नहीं खोला जा सका।

दुन्या में 25 लाइनों का एस ए एक्स खोलने के उद्देश्य से प्राक्कलन मंजूर करने की कार्यवाही चल रही है और स्टोर प्राप्त होने पर इसके 1985-86 में खोले जाने की सम्भावना है।

फिलहाल ताड़ीखेत और देवलीखेत में एस ए एक्स खोलने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

[अनुवाद]

#### टेलीफोन विस्तार योजना

474. श्री एम० रघुमा रेड्डी :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या समूचे देश के लिए महत्वाकांक्षी टेलीफोन विस्तार योजनाएँ तैयार की गई हैं ;

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

(ग) क्या इन योजनाओं में ग्रामीण क्षेत्रों को भी सम्मिलित किया गया है, जिसके अन्तर्गत ग्रामीण क्षेत्रों में प्रत्येक नागरिक को 1 किलोमीटर की दूरी के अन्दर टेलीफोन सुविधा उपलब्ध होगी ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्धा) : (क) जी, हां।

(ख) इस सम्बन्ध में अभी योजना आयोग के साथ विचार-विमर्श किया जा रहा है।

(ग) जी, नहीं। प्रस्तावों में अधिकांश आबादी वाले क्षेत्रों में 5 कि० मी० के भीतर टेलीफोन उपलब्ध कराने पर विशेष बल दिया गया है।

#### पट्टानायिता जिले में सीधी डायल टेलीफोन की सुविधाएं

475. प्रो० पी० जे० कुरियन :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में पट्टानायिता जिले में इस समय सीधी डायल टेलीफोन सेवा (एस० टी० डी०) की सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस जिले में सीधी डायल टेलीफोन सेवा की सुविधा उपलब्ध करने का कोई प्रस्ताव है ?

संसार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्धा) : (क) जी हां।

(ख) पाटनषिट्टा को त्रिवेन्द्रम ट्रंक स्वचल एक्सचेंज के साथ जोड़कर एस० टी० डी० सुविधा प्रदान करने की योजना है।

#### नई औषधि नीति लागू करना

476. श्री सोमनाथ राव :

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

(क) क्या सरकार का नई औषधि नीति लागू करने का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हां, तो इस नई औषधि नीति में किन नए पहलुओं पर विचार किए जाने की सम्भावना है; और

(ग) यह नई नीति कब तक लागू किए जाने की सम्भावना है ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री वीरेन्द्र पाटिल) : (क) से (ग) 1978 की औषधि नीति का पुनरीक्षण प्रगति पर है। राष्ट्रीय औषधि और भेषज विकास परिषद् की रिपोर्ट में मुख्य पहलू निम्न प्रकार है :—

(1) सरकार द्वारा पूर्वता औषधों की और विशेष ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है ऐसे औषधि जिनका डाक्टरों चिकित्सा में व्यापक उपयोग होता है। और जो तपेदिक, कोड, मलेरिया आदि जैसी मुख्य बीमारियों और राष्ट्रीय कार्यक्रमों के लिए अपेक्षित होती हैं; और

(2) नीति को यह सुनिश्चित करने के लिए पुनर्निर्धारित किया जाए कि अच्छी किस्म की औषधि उचित मूल्यों पर तथा प्रचुर मात्रा में उपलब्ध हों। रिपोर्ट पर अब मंत्रालय से संबद्ध परामर्शदात्री समिति द्वारा विचार किया जाएगा। विद्विष्ट रूप से यह इंगित करना कठिन है कि नई औषधि नीति कब घोषित की जाएगी।

#### उच्चतम न्यायालय को दो भागों में विभाजित करने के बारे में विधि आयोग की 95वीं रिपोर्ट पर की गई कार्यवाई

477. श्री बिल्ल महाराड्डा :

प्रो० जयु बण्डवते :

श्री अमर राय प्रधान :

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

(क) क्या सरकार का विचार विधि आयोग की 95वीं रिपोर्ट में दी गई सिफारिशों के आधार पर उच्चतम न्यायालय को सांविधानिक और विधिक प्रभागों में विभाजित करने का है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है और उच्चतम न्यायालय में इस समय लंबित सांविधानिक और विधिक मामले कितने हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

विधि और न्याय मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हंसराज भारद्वाज) : (क) से (ग) विधि आयोग ने 1 मार्च, 1984 को सरकार को प्रस्तुत की गई अपनी 95वीं रिपोर्ट में यह सिफारिश की है कि भारत के उच्चतम न्यायालय के दो प्रभाग होने चाहिए, अर्थात्—

(क) सांविधानिक प्रभाग, और (ख) विधिक प्रभाग। आयोग ने संविधान में कुछ संशोधन किए जाने और पारिणाभिक उपबंधों को सामान्य विधान द्वारा विनियमित किए जाने की भी सिफारिश की है। इस विषय पर विचार प्रारम्भ कर दिया गया है किन्तु इन सिफारिशों के बारे में अभी कोई विनिश्चय नहीं किए गए हैं। संबद्ध प्राधिकारियों के परामर्श से इन सिफारिशों के गहन अध्ययन के पश्चात् ही विनिश्चय किए जाएंगे।

(ख) 31-12-84 को उच्चतम न्यायालय में लंबित सांविधानिक और विधिक मामलों की संख्या निम्नलिखित है :—

(i) सांविधानिक मामले	...	15,021
(ii) गैर सांविधानिक मामले	...	31,847

इसके अतिरिक्त 31-12-1984 को उच्चतम न्यायालय में 39,865 मामले बहल किए जाने के लिए और 62,158 कीर्ण अर्जियां लंबित थीं।

रक्षा मंत्रालय के अन्तर्गत सरकारी उपकरणों में लाभ के स्तरों में वृद्धि

478. श्री के० राजचन्द्र रेड्डी :

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रक्षा मंत्रालय के अन्तर्गत सभी नौ सरकारी उपकरणों के लाभ के स्तर में 27% की वृद्धि हुई है ;

(ख) यदि हां, तो इस उल्लेखनीय उपलब्धि का ब्यौरा क्या है ;

(ग) क्या उत्पादित वस्तुओं के मूल्य सीमित बाजार, जो इस मामले में पूर्वतः स्वयं सार्वजनिक सरकारी क्षेत्र ही है के लिए बढ़ा दिये गये हैं ;

(घ) क्या बड़े हुए लाभ बेहतर उत्पादकता के कारण हैं ; और

(ङ) यदि नहीं, तो उपरोक्त (क) भाग में उल्लिखित सरकारी क्षेत्र के नौ एककों में प्रत्येक की स्थिति के सम्पूर्ण तथ्य क्या हैं ?

रक्षा मंत्री (श्री नरसिंह राव) : (क) और (ख) सरकारी क्षेत्र के नौ रक्षा उपकरणों का कर लगने से पहले, 1982-83 के दौरान जो कुल 72.05 करोड़ रुपए का वास्तविक लाभ

हुआ था वह 1983-84 से बढ़कर 91.57 करोड़ रुपए हो गया, इस प्रकार इसमें 27% की वृद्धि हुई। प्रत्येक उपक्रम के बारे में ब्यौरे इस प्रकार हैं :—

(रुपए करोड़ों में)

क्रम	सरकारी क्षेत्र के उपक्रम का नाम	1982-83	1983-84
1.	हिन्दुस्तान एरोनाटिक्स लिमिटेड	23.47	32.92
2.	भारत इलेक्ट्रानिक्स लिमिटेड	23.46	26.94
3.	भारत बर्लं मूवर्स लिमिटेड	42.42	38.83
4.	माझगांव डाक लिमिटेड	9.99	14.20
5.	गोष्वा शिपयार्ड लिमिटेड	0.49	1.04
6.	प्रागा टूल्स लिमिटेड	1.12	2.04
जोड़ (क)		100.95	115.97
7.	गार्डेन रीच शिप बिल्डर्स एण्ड इंजीनियर्स लिमिटेड	(—) 18.59	13.09
8.	भारत डायनामिक्स लिमिटेड	(—) 3.35	(—) 3.14
9.	मिथ धातु निगम लिमिटेड	(—) 7.05	(—) 8.17
जोड़ (ख)		(—) 28.90	(—) 24.40
जोड़ (क) + (ख)		72.05	91.57

(ग) सरकारी क्षेत्र के रक्षा उपक्रमों द्वारा बताई गई कीमतें प्रायः "निश्चित लागत" के आधार पर होती हैं। कच्चे माल धम आदि की लागत में होने वाली सामान्य वृद्धि के लिए ठेके की शर्तों के अनुसार कभी-कभी इन कीमतों में वृद्धि की व्यवस्था भी कर दी जाती है। रक्षा क्षेत्रों को विक्री करने के अतिरिक्त सरकारी क्षेत्र के रक्षा उपक्रम प्रतिस्पर्धा के आधार पर अन्य सर्वे राष्ट्रीय एवं अन्तर्राष्ट्रीय संगठनों को भी बेचते हैं।

(घ) और (ङ) उपर्युक्त अवधि में सरकारी क्षेत्र के रक्षा उपक्रमों के कर्मचारियों की संख्या में बहुत कम वृद्धि हुई है जबकि 1982-83 के दौरान 1144.13 करोड़ रुपये का उत्पादन 1983-84 के दौरान बढ़कर 1418.85 करोड़ रुपए हो गया।

तेल कंपनियों द्वारा दोषपूर्ण पिन टाइप सिलेंडरों की सप्लाई

479. श्रीमती किशोरी सिंह :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान दिनांक 4 मार्च, 1985 के "स्टेटसमैन" में प्रकाशित इस आशय के समाचार की ओर दिलाया गया है कि तेल कंपनियों के द्वारा उपभोक्ताओं को जो नए पिन-टाइप सिलेंडर सप्लाई किये गये हैं, वे दोषपूर्ण हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस पर क्या कार्रवाई की गई है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) जी हां।

(ख) तेल कंपनियों द्वारा सप्लाई किए जा रहे पिन-किस्म के नए सिलेंडर दोषपूर्ण नहीं हैं। दिनांक 14 मार्च, 1985 को समाचार पत्र में उपयुक्त स्पष्टीकरण जारी किया गया था।

विभिन्न उच्च न्यायालयों में स्थायी मुख्य न्यायमूर्तियों की नियुक्तियाँ

480. श्री बम्पन बापस :

क्या बिधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में अनेक उच्च न्यायालयों में बड़ी संख्या में न्यायाधीश कार्यकारी मुख्य न्यायमूर्ति के रूप में कार्य कर रहे हैं ;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ;

(ग) उक्त न्यायाधीशों के कार्यकारी न्यायमूर्ति के रूप में कार्य करते रहने के क्या कारण हैं; और

(घ) उक्त उच्च न्यायालयों में स्थाई मुख्य न्यायमूर्तियों की नियुक्तियाँ कब तक कर दी जाने की संभावना है ?

बिधि और न्याय मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हंसराज भारद्वाज) : (क) से (घ) 15-3-85 को इलाहाबाद, आंध्र प्रदेश, गोहाटी, गुजरात, जम्मू-कश्मीर, केरल, पंजाब और हरियाणा तथा त्रिचिकम के उच्च न्यायालयों में मुख्य न्यायमूर्तियों के पद रिक्त थे और इन उच्च न्यायालयों में कार्यकारी मुख्य न्यायमूर्ति कार्य कर रहे थे।

गुजरात उच्च न्यायालय के स्थायी मुख्य न्यायमूर्ति की नियुक्ति अधिसूचित की जा चुकी है। अन्य उच्च न्यायालयों में स्थायी मुख्य न्यायमूर्तियों की नियुक्ति का मामला सरकार के ध्यान में है। यह बताना सम्भव नहीं है कि अब तक उनकी नियुक्ति की जाएगी।

भारत सोवियत संयुक्त अन्तरिक्ष उड़ान में प्राप्त आकड़ों का मूल्यांकन

481. श्री सत्येन्द्र नारायण सिंह :

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत-सोवियत संयुक्त अन्तरिक्ष उड़ान में प्राप्त आंकड़ों का मूल्यांकन कर लिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या निष्कर्ष रहे हैं ; और

(ग) क्या इस दिशा में किसी और कार्यक्रम की योजना बनाई गई है ?

रक्षा मंत्री (श्री वी० वी० नरसिंह राव) : (क) जी, हां ।

(ख) अन्तरिक्ष उड़ान के दौरान किए गए विभिन्न प्रयोगों के निष्कर्षों पर रिपोर्ट तैयार की जा रही है ।

(ग) इस समय मानवयुक्त भारत-सोवियत संयुक्त अन्तरिक्ष उड़ान का कोई अन्य कार्यक्रम नहीं है ।

**बम्बू और कश्मीर में नैस सिलेक्टों को घर पहुंचाने की व्यवस्था**

482. श्री० संजुहीम शोच :

क्या वेदोन्निबन्ध मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नैस सिलेक्टों को घर पहुंचाने की व्यवस्था देश भर में अपनाई गई है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस तरह की व्यवस्था बम्बू और कश्मीर राज्य में उपलब्ध है ; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

वेदोन्निबन्ध मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) और (ख) जी हां ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

**आई० डी० पी० एल० को हुआ घाटा**

483. श्री० आई० एल० महाजन :

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

(क) क्या आई० डी० पी० एल० को 31 मार्च, 1984 तक कुल 117 करोड़ रुपये से अधिक का घाटा हुआ था और दिसम्बर, 1984 में इस के कार्यकरण में लगभग 30 करोड़ रुपये के तैयार मास की सूची और 30 करोड़ रुपये की बकाया राशि दिखाई गई है ;

(ख) क्या कंपनी इन आवश्यक क्षय निरोधक औषधियों और अन्य औषधियों का निर्माण करने में असमर्थ रही थी जिनका निर्माण राष्ट्रीय स्वास्थ्य योजना के अंतर्गत होना अपेक्षित था और अन्य औषधियों के मामले में भी क्षमता का उपयोग बहुत कम हुआ ;

(ग) क्या उपकरणों में खराबी हो जाने और कच्चे मास की आमद की दोषपूर्ण योजना के कारण अधिकांश स्थित क्षेत्रों में आवश्यक औषधियों का उत्पादन कम हुआ है, और

(घ) आई०डी०पी०एल० के विभिन्न एककों द्वारा औषधी निर्माण विशेष रूप से अल्प निरोधी और अन्य औषधियों जो राष्ट्रीय स्वास्थ्य कार्यक्रम का अंग हैं अमता का अधिकतम उपयोग करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है अथवा करने का विचार है ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : (क) 31-3-84 को आई०डी०पी०एल० की संश्लिष्ट हानि 117.16 करोड़ रुपये थी। 31-12-84 की कम्पनी की वस्तु सूची तथा बकाया राशि क्रमशः 28.81 करोड़ रु० तथा 29-03 करोड़ रुपये थी ।

(ख) तथा (घ) आई०डी०पी०एल० ने स्वास्थ्य मंत्रालय से टी०बी० निरोधी औषधों के लिए प्राप्त अधिकतर आइटमों की सप्लाय कर दी है। शेष सप्लाय बीड्र ही कर दी जाएगी।

अलग-अलग संयंत्र में अमता उपयोगिता भिन्न-भिन्न है जो बाजार मांग, उत्पादन तथा लागत पर निर्भर करती है। आई०डी०पी०एल० एक अमता उपयोगिता को बढ़ाने के लिए उपाय कर रही है।

(ग) आई०डी०पी०एल० ने सूचित किया है कि ऐसा नहीं है।

हल्दिया में एक पेट्रो-रसायन कार्पोरेशन स्थापित करने के सम्बन्ध में प्रवृत्ति

484. श्री सत्य गोपाल मिश्र :

क्या पेट्रो-रसायन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम बंगाल में हल्दिया में एक पेट्रो-रसायन कार्पोरेशन स्थापित करने के प्रस्ताव की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ख) उक्त परियोजना की अब तक की प्रगति का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस परियोजना के कार्यान्वयन में केन्द्रीय सरकार की क्या भूमिका है ?

पेट्रो-रसायन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर जर्ना) : (क) से (ग) भारत सरकार ने हल्दिया में एक पेट्रो-रसायन कार्पोरेशन की स्थापना के लिए पश्चिम बंगाल इंडस्ट्रीयल डेवलपमेंट कारपोरेशन (इन्ड्यू०बी०आई०डी०सी) को पहले ही एक आदेश पत्र जारी कर दिया है। वेस्ट बंगाल इंडस्ट्रीयल डेवलपमेंट कारपोरेशन (इन्ड्यू०बी०आई०डी०सी) ने भूमि अधिग्रहण और उसके विकास तथा सेवल क्रासिंग और पट्टा मागों इत्यादि के निर्माण पर लगभग 5 करोड़ रुपये खर्च किए हैं।

पंजाब और असम में निर्माण कराना

485. श्री अमर राय प्रधान :

क्या बिधि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार पंजाब और असम राज्यों में निर्माण कराने के बारे में विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ध्यौरा क्या है; और

(ब) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

विधि और न्याय मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हंसराज भारद्वाज) : (क) से (ब) निर्वाचन आयोग ने सूचित किया है कि असम राज्य में निर्वाचन कराने के बारे में, 1-1-1985 को बहक तारीख मानकर उसके प्रति निर्देश से निर्वाचक नामावतियों का बहन पुनरीक्षण पूरा होने के पश्चात् ही, विचार किया जाएगा। उच्चतम न्यायालय को दिए गए आश्वासन को पूरा करने के लिए आयोग ने पुनरीक्षण आरम्भ कर दिया गया है, किन्तु वह अभी पूरा नहीं हुआ है।

जहां तक पंजाब का सम्बन्ध है, उसके बारे में यह कहा जा सकता है कि सरकार ने पहले ही राज्य में अनुकूल वातावरण बनाने की दृष्टि से विभिन्न उपाय लिए हैं। आयोग ने सूचित किया है कि वह पंजाब में निर्वाचन कराने के प्रस्तावों पर अभी विचार करेगा जब और जैसे ही केन्द्रीय सरकार राष्ट्रपति शासन समाप्त करने की संभावना के बारे में संकेत देनी।

#### खिलौने बनाने के उद्योग को प्राथमिकता प्राप्त उद्योगों की सूची में शामिल करना

486. श्री आर० अम्बालाम्बी :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार खिलौने बनाने के उद्योग को प्राथमिकता प्राप्त उद्योगों की सूची में शामिल करने पर विचार करेगी क्योंकि खिलौनों का न केवल खेल की दृष्टि से महत्व है बल्कि वे बच्चों की शिक्षा और उनके मनोवैज्ञानिक एवम् सामाजिक विकास में भी सहायक लघु उद्योग क्षेत्र गठन देने की दृष्टि से प्राथमिकता होते हैं; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ध्यौरा क्या है ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खां) : (क) तथा (ख) खिलौनों का उत्पादन पहले ही केवल लघु उद्योग क्षेत्र के लिए आरक्षित है और समूचा काम क्षेत्र माना जाता है।

#### औद्योगिक प्रगति के लिए दिए गए प्रोत्साहन और आर्थिक सहायता का पूरा उपयोग न होना

487. श्री विश्व रंजन दास मुंशी :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्हें इस तथ्य की जानकारी है कि सूचना के अभाव के कारण औद्योगिक प्रगति के लिए आवंटित प्रोत्साहनों और आर्थिक सहायताओं का पूरा उपयोग नहीं हो पाया है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और सरकार का विचार इस मामले में क्या उपचारात्मक उपाय करने का है ?

उद्योग और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) औद्योगिक रूप से पिछड़े क्षेत्रों के विकास हेतु केन्द्रीय प्रोत्साहन तथा राजसहायता की योजना का बहुत ही व्यापक प्रचार किया गया है और राज्य सरकारों को योजना के धोरणों की जानकारी है। पिछले तीन वर्षों के दौरान राजसहायता विवरण के आंकड़ों से यह सिद्ध होता है कि योजना के प्रति रुझान काफी अच्छा रहा है। आंकड़े निम्नलिखित हैं :—

1982-83	...	40.00 करोड़ रु०
1983-84	...	53.20 करोड़ रु०
1984-85 (10 मार्च तक)	...	83.84 करोड़ रु०

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

खाना पकाने की गैस के सिलिण्डरों की सप्लाय में कुप्रबंध को रोकने के उपाय

488. श्री अजीत कुमार साहा :

क्या बेट्रोसियम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यह पता है कि पश्चिमी बंगाल में खाना पकाने की गैस के सिलिण्डरों को अनधिकृत उपभोक्ताओं को दे दिया जाता है जबकि घरेलू उपभोक्ता उक्त सिलिण्डरों से वंचित रह जाता है; और

(ख) यदि हां, तो खाना पकाने की गैस के सिलिण्डरों की सप्लाय में कुप्रबंध को रोकने के लिए किए जा रहे उपायों का ब्यौरा क्या है ?

बेट्रोसियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) और (ख) जी, हां। कलकत्ता में उपभोक्ताओं के घरेलू उपयोग के एल० पी० जी० सिलिण्डरों का मेट्रो-रेलवे निर्माण के लिए प्रयोग में लाया गया है। मामले को रेलवे के साथ उठाया गया था, जिन्होंने अपने ठेकेदारों को एल० पी० जी० का प्रयोग न करने के लिए अनुदेश दिए। तब उद्योग इस समस्या के समाधान के लिए पश्चिमी बंगाल सरकार की सहायता मांग रही है।

हिन्दुस्तान पिलकिन्गटन ग्लास वर्क्स लिमिटेड का राष्ट्रीयकरण

489. श्री अमल दत्त :

श्री सतत कुमार मंडल :

क्या उद्योग और कंपनी कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि बैंक आफ इंडिया को बैंक राशिओं का धुगतान करने की बिन्डो ग्लास लिमिटेड की पेशकश स्वीकार न किए जाने को ध्यान में

रखते हुए बिन्डो ग्लास लिमिटेड द्वारा पश्चिमी बंगाल में आसनसोल स्थित हिन्दुस्तान पिस-किन्गटन ग्लास वर्क्स लिमिटेड (एच० पी० जी० डब्ल्यू०) का प्रबन्ध ग्रहण किए जाने को बहुत कम सम्भावना है;

(ख) क्या ऐसी स्थिति में सरकार इस एकक का राष्ट्रीयकरण करने के पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री द्वारा पहल किए गए प्रस्ताव पर विचार करेगी ;

(ग) यदि हाँ, तो कब; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

उद्योग और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खाँ) : (क) पश्चिमी बंगाल की राज्य सरकार से प्राप्त सूचना के अनुसार मं० हिन्दुस्तान पिसकिन्गटन ग्लास वर्क्स लि० के अधिग्रहण हेतु मं० बिन्डो ग्लास लि० द्वारा दिए गए प्रस्ताव को प्रिन्सलेज बैंक तथा बैंक ऑफ अमेरिका द्वारा संवैधानिक रूप में अनुमोदित कर दिया गया है। सीसरे बैंक बर्मा बैंक ऑफ बड़ीदा द्वारा अभी इस प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाना शेष है।

(ख) से (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

मध्य प्रदेश के रायगढ़ जिले में दूर संचार सुविधाएं

490. कुमारी पुष्पा देवी :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में और विशेष रूप से राज्य के रायगढ़ जिले में इस समय पर्याप्त दूरसंचार सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं;

(ख) यदि हाँ, तो क्या उनके मंत्रालय का मध्य प्रदेश के उस भाग में अतिरिक्त सुविधाएं उपलब्ध कराने का विचार है;

(ग) यदि हाँ, तो इसके लिए कौन-कौन सी योजनाएं तैयार की गई हैं; और

(घ) वहाँ पर अतिरिक्त दूरसंचार सुविधाएं कब तक उपलब्ध करा दिए जाने की सम्भावना है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्जा) : (क) (i) मध्य प्रदेश में उपलब्ध दूरसंचार सुविधाएं पर्याप्त हैं।

(ii) रायगढ़ जिले में उपलब्ध दूरसंचार सुविधाएं इस प्रकार हैं :—

एक्सचेंजों की संख्या	...	15
सज्जित क्षमता	...	1330
वास्तु कनेक्शन	...	1039

प्रतीक्षा सूची	...	109
सम्बन्धी दूरी के सांबंजनिक टेलीफोन केन्द्र	...	74

इस प्रकार सुविधाएं प्राप्त हैं।

(ख) जी हां।

(ग) रायगढ़ जिले में प्रदान की जाने वाली अतिरिक्त दूर संचार सुविधाओं की योजना निम्नानुसार है :—

(i) रायगढ़ जिले में 600 साइनों के स्वचल एक्सचेंज का 1000 साइनों में विस्तार किया जाएगा।

(ii) रायगढ़ को राष्ट्रीय डायलिंग नेटवर्क से जोड़ा जाएगा।

(iii) सभी मौजूदा टेलीफोन एक्सचेंजों की जब कभी भी घांघ होनी, उचित विस्तार किया जाएगा।

(iv) जिले में हाल ही में 10 छोटे एक्सचेंज खोले जाएंगे।

(v) सम्बन्धी दूरी के 75 सांबंजनिक टेलीफोन घर भी खोलने का प्रस्ताव है।

(घ) ऐसी संभावना है कि उपरोक्त (ग) में उल्लिखित अतिरिक्त सुविधाएं तात्की योजना अवधि के दौरान पूरी हो जाएगी।

#### नई टेलीफोन विस्तार योजनाएं

491. श्रीमती माधुरी सिंह :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में नई टेलीफोन विस्तार योजनाओं का म्योर क्वा है; और

(ख) कब तक समूचे सारे देश में अकरतमन्द लोगों को टेलीफोन सुविधाएं क्यों तक इन्तजार किए बिना तुरन्त उपलब्ध कराने की व्यवस्था हो जाएगी ?

संचार मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्जा) : (क) इस मामले पर अभी योजना आयोग के साथ विचार-विमर्श किया जा रहा है।

(ख) इस सताब्दी के अन्त तक यह सुविधा उपलब्ध हो सकेगी बसर्तें कि विस्तीव साधन उपलब्ध हो सकें।

सम्बन्धी नगर, बिस्नी में डाकघर तथा टेलीफोन एक्सचेंज के लिए भवन का निर्माण

492. श्री बिलास मुत्तेजवार :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डिस्ट्रिक्ट कार्पिंग सेंटर राबू पंचेस में डाकघर बनाया जा रहा है;

(ख) क्या दिल्ली विकास प्राधिकरण द्वारा डाकघर तथा टेलीफोन एक्सचेंजों के लिए सड़की नगर में एक भूखण्ड दिया जा रहा है; और

(ग) इस क्षेत्र में अब तक डाक घर के लिए भवन का निर्माण न किए जाने के क्या कारण हैं ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिश्रा) : (क) जी नहीं ।

(ख) दिल्ली सड़क के पोस्टमास्टर जनरल ने दिल्ली विकास प्राधिकरण से सड़की नगर क्षेत्र में बनने वाले डिस्ट्रिक्ट कार्पिस सेंटर में डाकघर भवन के निर्माण के लिए प्लाट आवंटित करने का अनुरोध किया है । वर्तमान सड़की नगर डाकघर को विभागीय भवन का निर्माण कार्य पूरा होने के बाद उसमें स्थानांतरित करने का प्रस्ताव है । सड़कीनगर, दिल्ली में टेलीफोन एक्सचेंज भवन के निर्माण के लिए दिल्ली विकास प्राधिकरण से 2 एकड़ भूमि का एक प्लाट से लिया गया है ।

(ग) क्योंकि कोई विभागीय प्लाट अभी तक उपलब्ध नहीं है ।

बुजरात को अशोधित तेल की रायस्ती की दर में वृद्धि

493. श्री आर० बी० बाबूबाबू :

क्या वेदोत्सव मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बुजरात को अशोधित तेल की रायस्ती की दर में वृद्धि करने तथा इसे आबात सबता मूल्य के 20 % पर निर्धारित करने का प्रश्न काफी समय से सम्बन्धित पड़ा है;

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने रायस्ती की दर 61 रुपये प्रति टन निर्धारित करने के तुरन्त बाद बुलाई, 1981 में अशोधित तेल का घरेलू मूल्य 305 रुपये प्रति टन से बढ़ाकर 1182.00 रुपये प्रति टन कर दिया जा तो अब 1382.00 रुपये प्रति टन है; और

(ग) यदि हां, तो इस बारे में कब तक निर्णय कर लिए जाने की सम्भावना है क्योंकि राज्य सरकार को काफी राजस्व की हानि हो रही है ?

वेदोत्सव मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर जर्वाल) : (क) से (ग) रायस्ती की विद्यमान दरों में संशोधन का प्रश्न विचाराधीन है और बीछ ही इस पर निर्णय लिया जाएगा ।

आंध्र प्रदेश में तेल और प्राकृतिक गैस आयोग के क्षेत्रीय कार्यालय की स्थापना

494. श्री बड़े सोबानेही सयरा राव :

क्या वेदोत्सव मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तेल और प्राकृतिक गैस आयोग द्वारा आंध्र प्रदेश के निकटवर्ती जिलों में बड़े पैमाने पर किए गए टट्टूर ड्रिलिंग के पश्चात् क्या निष्कर्ष निकाले गए हैं ;

(ख) क्या प्राकृतिक गैस के उपयोग के संबंध में व्यौरों का अध्ययन करने के लिए तेल और प्राकृतिक गैस आयोग द्वारा एक छुटिक बल की स्थापना की गई है;

(ग) यदि हां, तो इसकी सिफारिशों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) क्या सरकार का विचार अत्यन्त दक्षता के साथ ड्रिलिंग कार्य में तेजी लाने के लिए तेल और प्राकृतिक गैस आयोग का एक क्षेत्रीय कार्यालय आंध्र प्रदेश में स्थापित करने का विचार है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) तटीय क्षेत्रों में गैस मिली है तथा अपतटीय क्षेत्रों में गहरे जल में तेल तथा गैस मिली है। बेसिन सम्भावना-जनक समझा गया है परन्तु व्यापारिक मात्राओं में हाइड्रोकार्बनों का होना अभी प्रमाणित नहीं हुआ है।

(ख) और (ग) जी हां। कार्वकारी दल ने सिफारिश की थी कि प्राकृतिक गैस के विभिन्न रिजर्वों का उबरकों, पेट्रो-रसायनों तथा तरल पेट्रोलियम गैस के उत्पादन में प्रयोग किया जाए।

(घ) राजामुन्दी स्थित वर्तमान कार्यालय जुलाई, 1977 के कृष्णा - गोदावरी में तटीय कार्य कलापों का नियन्त्रण कर रहा है। इसको और अधिक सुदृढ़ करने का प्रस्ताव है। विनाबापतनम बन्दरगाह में एक अपतटीय आपूर्ति बेस तथा विजयवाड़ा हवाई पतन में एक हेलीकाप्टर बेस स्थापित किया गया है।

बिदर, कर्नाटक में एस० टी० डी० डेलेक्स और

स्वाधिनित एक्सचेंज सुविधाएं

495. श्री भरसिंह राव कुंबंचंडी :

क्या संघार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिदर, कर्नाटक में एस० टी० डी०, टैलेक्स और स्वाधिनित एक्सचेंज सुविधाएं बहुत कम हैं;

(ख) क्या सरकार का उनका विस्तार करने का विचार है; और

(ग) यदि हां, तो उनका विस्तार कब तक हो जाएगा ?

संघार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम विनास मिर्धा) : (क) इस समय बिदर में 600 साइनों वाले एक स्वचल एक्सचेंज कार्य कर रहा है जिसमें 208 साइनों की प्रतीक्षा-सूची है। तथापि, बिदर में एस० टी० डी० एवं टैलेक्स सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं।

(ख) जी हां।

(ग) स्वचल एक्सचेंज : मौजूदा 600 साइनों वाले स्वचल एक्सचेंज की क्षमता में सातवीं योजनावधि के दौरान उत्तरोत्तर वृद्धि करने की योजना है।

एस० टी० डी० : सातवीं योजना अवधि के दौरान बिदर और हैदराबाद को विश्वस्त-नीय संघार माध्यम से जोड़ने के बाद ही बिदर में एस० टी० डी० सेवा प्रदान किए जाने की सम्भावना है।

टैलेक्स : सातवीं योजनावधि के दौरान बिदर में 20 साइनों वाला एक टैलेक्स एक्सचेंज खोलने की योजना है।

लोक सभा और राज्य विधान सभामें दलों की स्थिति

496. डा० ए० के० पटेल :

क्या बिजि और न्याय मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्तमान में और पिछले निर्वाचनों से पूर्व, लोक सभा और विभिन्न राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों की विधान सभामें दलों की स्थिति क्या थी; प्रत्येक दल के सदस्यों की पहलू की तुलना में अब सदस्य संख्या क्या है;

(ख) इन निर्वाचनों में प्रत्येक दल की ऐसे बितने निर्वाचन-क्षेत्रों में हार हुई है जिनमें पिछले निर्वाचनों में उनकी जीत हुई थी; और

(ग) प्रत्येक दल के द्वारा पिछले तीन निर्वाचनों में प्राप्त स्थानों की तुलना में आज (ख) में दिए गए जाँकड़ों की स्थिति क्या है ?

बिजि और न्याय मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री हुंजराम भारद्वाज) : (क), (ख) और (ग) पाँचवीं, छठी, सातवीं और आठवीं लोक सभा के लिए दल-वार स्थिति के बारे में निर्वाचन आयोग द्वारा इकट्ठी की गई जानकारी सलग्न उपबन्ध में दी गई है। राज्य विधान सभामें की इसी प्रकार की जानकारी अभी उपलब्ध नहीं है क्योंकि राज्य विधान सभामें और संघ राज्य क्षेत्रों के निर्वाचन अभी हाल ही में सम्पन्न हुए हैं। इस बाबत जानकारी इकट्ठी की जाएगी और सदन के पटल पर रख दी जाएगी।

उन परिस्थितियों (विभाजन या विलय द्वारा या अन्यथा) को देखते हुए जो समय-2 पर राजनीतिक दलों में हुए हैं, प्रश्न के भाग (ख) और (ग) में दखित प्रकार की कोई तुलना कर पना सम्भव नहीं है क्योंकि इस बाबत निकासे गए निष्कर्ष, राय की अभिव्यक्ति मात्र हो सकते हैं।

#### बिबरण

दल का नाम	1971	1977	1980	1985
<b>राष्ट्रीय दल</b>				
1. इंडियन नेशनल कांग्रेस	352	154	—	403
2. इंडियन नेशनल कांग्रेस (आई)	—	—	353	—
3. भारतीय लोक दल	—	295	—	—
4. जनता पार्टी	—	—	31	10
5. जनता पार्टी (सेक्युलर)	—	—	41	—
6. भारतीय जनता पार्टी	—	—	—	2
7. लोक दल	—	—	—	3

	1	2	3	4	5
8. इंडियन कांग्रेस (सोशलिस्ट)	—	—	—	—	4
9. इंडियन नेशनल कांग्रेस (संगठन)	16	3	—	—	—
10. स्वतंत्र पार्टी	8	—	—	—	—
11. भारतीय जनसंघ	22	—	—	—	—
12. संयुक्त सोशलिस्ट पार्टी	3	—	—	—	—
13. प्रजा सोशलिस्ट पार्टी	2	—	—	—	—
14. भारत की कम्युनिस्ट पार्टी	23	7	11	5	—
15. भारत की कम्युनिस्ट पार्टी (मा०)	25	22	36	22	—
16. इंडियन नेशनल कांग्रेस (ब०)	—	—	13	—	—
योग :	451	481	485	450	—

राज्यीय दल

बाल पार्टी हिम सीडर्स कांफेस	1	—	—	—	—
बंगला कांग्रेस	1	—	—	—	—
भारतीय क्रांति दल	1	—	—	—	—
बम्बना इन्डियन मुन्नेत्र कङ्गम	—	19	2	12	—
इन्डियन मुन्नेत्र कङ्गम	23	1	16	2	—
केरल कांग्रेस	3	2	1	—	—
केरल काग्रस (जे)	—	—	—	—	2
यूनाइटेड फ्रंट आफ नारायण	1	—	—	—	—
रिबोल्युशनरी सोशलिस्ट पार्टी	3	4	4	3	—
शिरोमणि अकाली दल	1	9	1	—	—
यूनाइटेड गोवर्गस (सिक्केरा ग्रुप)	1	—	—	—	—
फारवर्ड ब्लाक	2	3	3	2	—
मुस्लिम लीग	2	2	2	2	—
बिद्याल हरियाणा पार्टी	1	—	—	—	—
जम्मू-कश्मीर नेशनल कांफेस	—	2	3	3	—
पीपल्स एण्ड वर्कर्स पार्टी	—	5	—	—	1

1	2	3	4	5
बुनाइटेड हेमोक्रैटिक फंड	—	1	—	—
महाराष्ट्रवासी मोबाइल पार्टी	—	1	1	—
सिपिकम जनता परिवर्ष	—	—	1	—
सिमपू देसम	—	—	—	30
इंडियन कांसेस (जे)	—	—	—	1
योग :	40	49	34	58
कुल वक्ता	13	3	1	—
निर्दलीय	14	9	9	5
कुल वोट :	518	542	526*	513**

टिप्पण : \*1980 में, बसम के 12 संसदीय निर्वाचन-क्षेत्रों में निर्वाचन नहीं कराए जा सके क्योंकि एक संसदीय निर्वाचन-क्षेत्र में, अर्थात्, 3-स्वच्छासी जिला (ब०ब०बा०), में सरकारी कर्मचारियों के असहयोग के कारण निर्वाचन कराने के लिए पर्याप्त कर्मचारीकुल उपलब्ध नहीं था और 11 संसदीय निर्वाचन-क्षेत्रों में कोई भी नाम-निर्देशन वक्ता उपलब्ध नहीं किया गया। इसके अतिरिक्त, मेघालय के 1-संसदीय संसदीय निर्वाचन क्षेत्र में, निर्वाचन इसलिए नहीं कराया जा सका क्योंकि सभी विधि माध्यम: नाम-निर्देशित अम्पसियों ने अपनी अम्पसिता वापस ले ली थी।

\*\* 1984 में, बसम के 14 संसदीय निर्वाचन-क्षेत्रों और पंजाब के 13 संसदीय निर्वाचन-क्षेत्रों में निर्वाचन नहीं कराए गए और मंडी संसदीय निर्वाचन-क्षेत्र (हिमाचल-प्रदेश) और अठ्ठाई संसदीय निर्वाचन-क्षेत्र (जम्मू-कश्मीर) में मतदान की तारीखें क्रमशः 25-5-85 और 24-4-85 तक मुल्तवी कर दी गई हैं।

#### बंगलौर में और अतिरिक्त शहरों का जोर देना

497. श्री श्री० एन० कृष्ण अम्बर :

क्या संघार कमी यह बताने की कृपा करें कि :

(क) बंगलौर नगर में इस समय कितने शहर विद्यमान हैं; और

(ख) क्या सरकार का बंगलौर में विशेष रूप से जीवन बीमा नगर जे० पी० नगर, बानाबकरी आदि जैसे कमिनिस्ट क्षेत्रों में, कुछ और शहर जोड़ने का विचार है ?

संघार कमासव के राज्य कमी (जी राज्य निवास निर्वा) : (क) बंगलूर शहर में इस समय 110 शहर हैं।

(ख) जीवन बीमानगर, जे० पी० नगर एवं बानाबकरी जैसे वय एक्सटेंशन क्षेत्रों में

तार सुविधा उपलब्ध है। मुनिरेडिडपालाया, दूरवाणी नगर एवं विजय नगर में तार सुविधाओं का स्तर बढ़ाने के मामले पर विचार किया जा रहा है।

**हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कम्पनी द्वारा केरल के नैपचा मिश्रित मिट्टी के तेल की सप्लाई**

498. श्री सुरेश कृष्ण :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कम्पनी ने केरल में नैपचा मिश्रित मिट्टी के तेल का बितरण किया है;

(ख) क्या इसके कारण इस मिट्टी के तेल का प्रयोग करते हुए सात व्यक्तियों की मृत्यु हो गई तथा अनेक घायल हो गए;

(ग) क्या इस घटना की सरकार द्वारा कोई जांच कराई गई है;

(घ) यदि हां, तो उसके क्या निष्कर्ष हैं; और

(ङ) क्या हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कम्पनी ने इस घटना के सिकार लोगों को कोई मुआवजा दिया है ?

पेट्रोलियम मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा): (क) हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड के कोचीन टर्मिनल से जनवरी/फरवरी 1985 में मिट्टी के तेल की सप्लाई की गई थी उसमें कुछ में नैपचा/मोटर-स्पिरिट मिलावट पाई गई है।

(ख) यथास्थिति 12 मार्च, 1985 को मिलावट करने वाले मिट्टी के तेल के कारण भयम सगने की दुर्घटनासे 13 व्यक्तियों की मृत्यु होना और 109 व्यक्तियों का जखमी होना बताया गया है;

(ग) और (घ) केरल राज्य पुलिस अपराध शाखा द्वारा रजिस्टर किये हुए मामलों की जांच किए जाने के अतिरिक्त, हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन ने एक तकनीकी समिति द्वारा जांच कराने के आदेश दिए हैं और इसकी रिपोर्ट मार्च, 1985 के अग्निम सप्ताह में मिलने की आशा है।

(ङ) हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन ने प्रभावित परिवारों को राहत देने के लिए मुख्य मंत्री सहायता कोष से 4 लाख रुपये दिए हैं। राज्य सरकार ने जिलाधीशों को प्रभावित परिवारों को अनुग्रह राशि देने के आदेश दिए हैं।

**छठी तथा सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान नई टेलीफोन लाइन बिछाने के लक्ष्य**

499. श्री अमर सिंह):

श्री मोहन लाल पटेल :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश की छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान नई टेलीफोन लाइनों बिछाने का क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है;

(ख) अब तक इस संबंध में क्या प्रगति हुई है;

(ग) क्या निर्धारित लक्ष्य प्राप्त नहीं किया गया है, यदि हाँ, तो उसके क्या कारण हैं; और

(घ) देश में सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान नई टेलीफोन लाइनों का क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है तथा उसके लिए कितनी धनराशि निर्धारित की गई है ?

संचार मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्चा) : (क) 13-30 लाख लाइनें ।

(ख) 32-1-85 तक 7.56 लाख लाइनें ।

(ग) जी नहीं । लक्ष्य पूरा नहीं हो सका है । कमियां निम्नलिखित कारणों से हैं :—

1. दूरसंचार सेंटर के लिए अपर्याप्त निधि का आवंटन ।
2. देशी साधनों से उपस्कर और सामग्री की विलंब/अपर्याप्त सप्लाई और
3. पर्याप्त समय तक बंधकरण जांच के कारण डिजिटल इलेक्ट्रॉनिक लोकल एक्सचेंज (ई-10 बी. टाइप की) के संस्थापन में विलम्ब ।

(घ) इस संबंध में अभी तक अन्तिम निर्णय नहीं लिया जा सका है क्योंकि हमारे प्रस्ताव अभी योजना आयोग के विचाराधीन हैं ।

#### तेल्लिचेरी स्वचालित टेलीफोन एक्सचेंज चालू करना

500. श्री के० पी० उन्नीकुण्डन :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तेल्लिचेरी स्वचालित टेलीफोन एक्सचेंज के पूरा होने में विलम्ब हुआ है; और

(ख) यदि हाँ, तो उक्त एक्सचेंज किस तारीख से चालू हो जायेगा ?

संचार मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्चा) : (क) तेल्लिचेरी स्वचालित टेलीफोन एक्सचेंज का भवन निर्माण कार्य प्रारम्भ करने में मामूली विलंब हुआ है ।

(ख) टेलीफोन एक्सचेंज के मार्च, 1988 तक चालू होने की संभावना है ।

कालीकट और कोचीन में टेलीफोन एक्सचेंजों के कार्यकरण के बारे में शिकायतें,

501. श्री के० पी० उन्नीकुण्डन :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल में सामान्य रूप से तथा काशीकट और कोचीन में विशेष रूप से टेलीफोन एक्सचेंजों के कार्यकरण के बारे में शिकायतें की जाती रही हैं; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा उपकरणों और सेवा के स्तर में सुधार करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्धा) : (क) जी हां। पाल्नाटी, बतम और इडा कोचीन में टेलीफोन एक्सचेंजों की कार्यप्रणाली के संबंध में भी शिकायतें प्राप्त हुई थीं।

(ख) केरल (काशीकट और कोचीन सहित) के टेलीफोन एक्सचेंजों की कार्यप्रणाली सामान्यतः संतोषजनक है।

उपस्कर तथा सेवा की गुणता में और सुधार आने में लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :—

1. पर्यवेक्षण और निरीक्षण को कड़ा किया जा रहा है।
2. उपस्करों के दोषों का पता लगाने के लिए कार्य कुशल रूप विभिन्न एक्सचेंजों का दौरा करता है।
3. जहां भी संभव होता है, बोबर हेड लाइनों को भूमिगत कैबिनों में बदलना।
4. उपभोक्ताओं को टेलीफोन कनेक्शन प्रदान करने के लिए खुली बोबर हेड तारों के स्थान पर ड्राप बाइलों का प्रयोग।
5. वितरण प्वाइंटों और उपभोक्ता के कार्यालयों की उचित फिटिंग।
6. दूरसंचार पर गठित समिति की सिफारिशों को उत्तरोत्तर क्रियान्वित किया जा रहा है।

सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान महाराष्ट्र में दूरसंचार सुविधाओं का विस्तार

503. श्री बाळा सहिव विद्ये वाटिन :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सातवीं पंचवर्षीय योजना अवधि के दौरान दूरसंचार सुविधाओं के विस्तार की विस्तृत योजनाएं बनाई हैं;

(ख) यदि हां, तो महाराष्ट्र में बनाए जाने वाले नए एक्सचेंजों, सार्वजनिक टेलीफोन केन्द्रों, इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंजों और नई लाइनों की संख्या कितनी है;

(ग) यदि उपलब्ध हो, तो इस योजना का विशेषार अलग-अलग धोरा क्या है; और

(घ) क्या सेवा को तस्ता बनाने के लिए कोई प्रयास किए जा रहे हैं ?

संचार कम्पनियों के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिश्रा) : (क) जी हाँ ।

(ख) जीर (ग) इस योजना पर सभी योजना आयोग के साथ विचार-विमर्श किया जा रहा है । योजना के आकार पर निर्णय लिए जाने के पश्चात् ही अलग-अलग क्षेत्रीय/सहरी इकाइयों की विस्तृत योजनाओं की अंतिम रूप दिया जा सकेगा ।

(घ) आवासीय इलाकों में विशेष मातृ में वृद्धि होने के कारण, सभी सेवा सस्ती बनाने की कोई संभावना नहीं है ।

दिल्ली टेलीफोन निरीक्षण का अनुपूरक अंक जारी किया जाया

504- श्री विजय कुमार शर्मा :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में जारी की गई दिल्ली टेलीफोन निरीक्षण का एक अनुपूरक अंक जारी करने का विचार है, जिसमें संघियों, संसद सदस्यों आदि के नवीनतम टेलीफोन नंबर दिए जायें; और

(ख) यदि हाँ, तो यह अनुपूरक अंक कब तक जारी कर दिया जाएगा ?

संचार मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिश्रा) : (क) और (ख) जी हाँ । दिल्ली टेलीफोन डिरेक्टरी की एक अनुपूरक डाइरेक्टरी जो 31-3-1985 तक सम्बोधित है और जिसमें संघियों, संसद सदस्यों आदि के टेलीफोन नंबर भी शामिल हैं, जून, 1985 तक उपलब्ध होने की संभावना है ।

कुछ औद्योगिकों के उत्पादन का आरक्षण

505- श्री विजय कुमार शर्मा :

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

(क) क्या भारतीय औद्योगिक क्षेत्र में उनके लिए औद्योगिकों की कुछ मर्दों के उत्पादन का आरक्षण करने का प्रस्ताव किया है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस प्रकार की औद्योगिकों का ध्योरा क्या है और उस पर सरकार की क्या प्रतिष्ठा है ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री बीरेन्द्र पाठिल) : (क) और (ख) भारतीय औद्योगिक निर्माता संघ ने सुझाव दिया है कि 138 बल्क औद्योगिकों को विदेशी पूंजी रहित कम्पनियों के लिए आरक्षण किया जाना चाहिए । औद्योगिक नीति में परिवर्तनों, यदि कोई हों, के सम्बन्ध में निर्णय लेते समय सरकार सभी इच्छुकों और सुधों को ध्यान में रखेगी ।

एकाधिकार तथा अन्तरोद्यक व्यापारिक व्यवहार कम्पनियों द्वारा  
रक्षण औद्योगिक एककों का अधिग्रहण

506. श्री सेकुंडीन चौधरी :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करें कि :

(क) क्या सरकार द्वारा एकाधिकार तथा अन्तरोद्यक व्यापारिक व्यवहार कम्पनियों को रक्षण एककों का अधिग्रहण करने के लिए कहा जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो इन कम्पनियों की क्या प्रतिक्रिया हुई है ;

(ग) क्या एकाधिकार व्यापारिक व्यवहार कम्पनियों का कोई औद्योगिक एकक अधिग्रहण हो गया है ;

(घ) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ; और

(ङ) ऐसी कम्पनियों का राष्ट्रीयकरण न किए जाने के क्या कारण हैं ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) जी, हां।

(घ) रक्षण औद्योगिक एककों संबंधी आंकड़े भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा इकट्ठे किए जा रहे हैं तथा बैंकों के बीच प्रक्रियाओं और उपयोग प्रथा के अनुसार एवं राष्ट्रीयकृत बैंकों को शासित करने वाली संविधियों के उपबंधों के अनुरूप बैंकों के असब-असन संघटकों के नाम बताना सम्भव नहीं होगा।

(ङ) अक्टूबर, 1981 में जारी किए गए रक्षण उद्योगों सम्बन्धी नीति विषयक मार्ग-दर्शी सिद्धांतों को दृष्टिगत रखते हुए सरकार द्वारा किसी भी औद्योगिक एकक का राष्ट्रीयकरण करने पर विचार किया जाता है। नीति विषयक मार्गदर्शी सिद्धांतों की मुख्य-मुख्य बातें लोक सभा में दिनांक 23-1-1985 को पूछे गये अतारोहित प्रश्न संख्या 204 के उत्तर में पहले ही बंद दी गई हैं।

आत्मनिर्भरता प्राप्त करने हेतु तेल के उत्पादन को बढ़ाना

507. श्रीमती जयन्ती पटनायक :

क्या पेट्रोसिजन मंत्री यह बताने की कृपा करें कि :

(क) तेल की खोज और उत्पादन में नयी विभिन्न एजेंसियों के नाम क्या हैं ;

(ख) क्या उनके मंत्रालय ने तेल के मामले में आत्मनिर्भर बनने के लिए उन एजेंसियों को तेल का उत्पादन बढ़ाने हेतु निर्देश दिए हैं ; और

(ग) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में तेल की खोज और उत्पादन में लगी विभिन्न एजेंसियों की उपसम्पत्तियों का व्यौरा क्या है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री मन्मथ किशोर जर्वाल) : (क) तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग (ओ. एन. सी. सी.) तथा आयस इंडिया लिमिटेड (ओ. आई. एस.) ।

(ख) जी हाँ ।

(ग) तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग तथा आयस इंडिया लिमिटेड के प्रयासों के फलस्वरूप कच्चे तेल के मामले में देश की आत्म-निर्भरता जो वर्ष 1980-81 में लगभग 30 प्रतिशत थी अब यह बढ़कर लगभग 69 प्रतिशत हो गई है ।

#### टेलीफोन समस्याएं

508. श्री श्री० विजय राजा राव :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में स्थापित प्रति 6 टेलीफोनो पर (कार्य कर रहे हों अथवा नहीं) एक कर्मचारी कार्य करता है, जो विश्व में सबसे अधिक अनुपात है; और

(ख) क्या भारत में अधिकतर टेलीफोन समस्याओं का कारण अधिक कर्मचारियों का होना है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्जा) : (क) जी नहीं उपसर्व आंगड़ों के अनुसार सही अनुपात प्रति कर्मचारी लगभग 9.6 टेलीफोन है ।

(ख) कुछ अन्य देशों से सम्बन्धित आंकड़े निम्न प्रकार हैं :—

(ये आंकड़े अंतर्राष्ट्रीय दूरसंचार यूनियन जेनेवा 1973-1982 में एकत्र किए थे, 1982 के आंकड़े लिए गए हैं।

1. चीन	9.35
2. मिस्र	9.12
3. पाकिस्तान	9.97
4. आस्ट्रेलिया	66.84
5. आस्ट्रेलिया	93.54
6. जापान	55.34
7. कनाडा	151.25
8. इंडोनेशिया	22.74
9. इरान	55.71
10. इराक	32.45
11. मैक्सिको	104.23

ये तुलनारमक बांध डे इसी प्रकार के टेलीफोन एकलचर्चों के लिए न होकर इन देशों की समूची दूरसंचार प्रणाली के बारे में हैं।

कागज उत्पादन के लिए रक्षित वन रोपण का प्रस्ताव

509. श्री को० प्रधानी :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार का उद्योग द्वारा कागज की उत्पादन लागत नियंत्रित करने और उसका उत्पादन बढ़ाने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ;

(ख) क्या केवल रक्षित वनरोपण ही कच्चे माल की समस्या का दीर्घकालीन हल है ; और

(ग) यदि हां, तो क्या विशेषकर उड़ीसा जैसे राज्यों में जहां पर वनरोपण के लिए काफी अवसर हैं, सम्बन्धित राज्य सरकारों के साथ परामर्श करके इस उद्योग को अद्युक्ति देने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाने का विचार है ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री भारिक मोहम्मद खां) : (क) देश में कागज तथा गन्ने के उत्पादन को बढ़ाने और उत्पादन लागत को स्थिर करने के लिए किए गए उपायों में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित शामिल हैं :—

(1) छठी अचवर्षीय योजना के लिए निर्धारित 20.5 लाख मी० टन के लक्ष्य की तुलना में 1-1-85 को 23.93 लाख मी० टन की वार्षिक अधिष्ठापित क्षमता प्राप्त कर ली गई है।

(2) औद्योगिक साइसेंसों/बाइसय-पत्रों और तकनीकी विकास के महानिदेशालय में पंजीकरण द्वारा 34.8 लाख मी० टन की अतिरिक्त क्षमता की स्वीकृति दे दी गई है, जो कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में है।

(3) छोटी कागज मिलों द्वारा अपरम्परागत कच्ची सामग्री के प्रयोग छोई (बगारो) के उपयोग और नए एककों द्वारा कागज बनाने के लिए उत्पादन शुल्क में रियायतें दी गई हैं।

(4) आयातित लुग्दी और बुड बिप्स को सीमा शुल्क से पूर्वतः मुक्त कर दिया गया है।

(5) कुछ विशिष्ट प्रकार की लकड़ी पर सीमा शुल्क 100 प्रतिशत से घटाकर 10 प्रतिशत कर दिया गया है।

(6) कागज बनाने के लिए उपयोग किए जाने वाले रेशी कागज पर से आयात शुल्क हटा दिया गया है।

(7) बाजार मांग के अनुरूप साइसेंसिकृत क्षमता के भीतर कागज बोर्ड स्ट्रॉ बोर्ड सहित किसी भी किस्म का कागज तथा कागज ग्रेड की लुग्दी का उत्पादन करने के लिए कागज उद्योग को सचीलापन दिया गया है।

(ख) रक्षित वनरोपण में वृद्धि उद्योग की संतुल्यलोचक वृक्षी सामग्री की दीर्घकालीन आवश्यकता की पूर्ति में सहायक होगी।

(ग) उड़ीसा सहित विभिन्न राज्य सरकारों को पहले ही मास्टर प्लान बनाने की सलाह दी गई है जिससे खुले हुए क्षेत्रों में निर्धारित अवधि में उद्योग पर आधारित वृक्षारोपण विकसित हो सकेगा।

बमड़ा उद्योग के निर्यात में पश्चिम बंगाल के हिस्से में कमी

510. श्री सनत कुमार मंडल :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बमड़ा उद्योगों द्वारा किए जाने वाले निर्यात में पश्चिम बंगाल का हिस्सा तेजी से बहुत कम होता जा रहा है जिससे चिंताजनक स्थिति पैदा हो गई है (देखिए दिनांक 11-2-1985 का फाइनेंसियल एक्सप्रेस, नई दिल्ली) ;

(ख) क्या पश्चिम बंगाल में आगरा और मद्रास में लघु उद्योग सेवा संस्थान के अंतर्गत कार्य कर रहे संस्थानों जैसी पर्यवेक्षण और संचालन स्तर का कोई फुटबियर प्रशिक्षण संस्थान नहीं है ;

(ग) क्या बमड़ा उद्योग को फुटबियर, बमड़ा उत्पाद खेसों का सामान और बमड़ा बस्त्र उद्योगों में कुशलता प्राप्त और पर्यवेक्षण कर्मचारियों की भारी कमी का सामना करना पड़ रहा है ; और

(घ) यदि हां, तो पश्चिम बंगाल के बमड़ा उद्योग को ठप्प होने की संभावना से बचाने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री आरिफ मोहम्मद खां) : (क) कलकत्ता बंदरगाह से बमड़ा उत्पादों का निर्यात वर्ष 1982-83 में 21.95 प्रतिशत से घिरकर वर्ष 1983-84 में 16.67 रह गया है, यद्यपि देश से किया गया कुल निर्यात 399.95 करोड़ रुपए से बढ़कर 436.04 करोड़ रुपए हो गया है। कलकत्ता बंदरगाह से 90 प्रतिशत से अधिक निर्यात मूलतः पश्चिम बंगाल से किया जाता है। निर्यात में गिरावट का मुख्य कारण दिल्ली और बम्बई बंदरगाहों से जूतों के ऊपरी हिस्सों जूतों (फुटबियर) और बमड़े की बस्तुओं जैसे अधिक मूल्य देने वाले उत्पादों के निर्यात में वृद्धि होना है।

(ख) जी, नहीं।

(ग) उद्योग ने विशेष रूप से जूतों (फुटबियर) और बमड़े की बस्तुओं का उत्पादन करने के लिए कुशल कामगारों की कमी होना बताया है।

(घ) कलकत्ता तैयार बमड़े का उत्पादन करने के लिए एक महत्त्वपूर्ण केंद्र बना हुआ है जो आंतरिक मांग और निर्यात को पूरा करने के लिए देश के अन्य भागों में निमित्त अधिक

मूल्य वाले चमड़े के उत्पाद उपलब्ध कराता है। इस उद्योग की बढ़ती हुई प्रशिक्षण की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए राज्य सरकार के प्रयासों में सहायता देने हेतु लघु उद्योग विकास संगठन इस क्षेत्र में फुटबियर और चमड़ा वस्तु उद्योग द्वारा अपेक्षित कृशल पर्यवेक्षण और प्रबन्धकीय कार्यों को प्रशिक्षित करने के लिए आगरा और मद्रास में विद्यमान केन्द्रीय फुटबियर प्रशिक्षण केन्द्रों (सी० एफ० टी० सी०) के नमूने पर सातवीं योजना अधि (1985-90) के दौरान पश्चिम बंगाल में केन्द्रीय फुटबियर प्रशिक्षण केन्द्र की स्थापना करने की योजना बना रहा है। कलकत्ता स्थित लघु उद्योग सेवा संस्थान और फुटबियर विस्तार केन्द्र भी फुटबियर उद्योग के लिए तदर्थ प्रशिक्षण पाठ्यक्रमों का आयोजन कर रहे हैं।

गुजरात में बम्बई हाई गेंस पर आधारित गेंस क्रेकर कम्प्लेक्स की स्थापना

512. श्री आर० पी० गायकवाड :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात सरकार ने बम्बई हाई गेंस पर आधारित गेंस क्रेकर कम्प्लेक्स स्थापित करने के लिये जून, 1979 में आशय-पत्र हेतु आवेदन किया था ;

(ख) क्या सरकार को इस बात कि जानकारी है कि राज्य सरकार ने सूरत के निकट कवास में केन्द्रीय सरकार द्वारा अनुमोदित स्थल पर भूमि का अधिचरण कर लिया है ;

(ग) क्या गुजरात पेट्रो-कमिश्नल निगम ने केन्द्र सरकार को संशोधित व्यवहार्यता रिपोर्ट भेजी है ; और

(घ) यदि हाँ, तो आशयपत्र जारी करने में विलम्ब के क्या कारण हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) जी हाँ।

(ख) सरकार को प्रस्तावित गेंस क्रेकर परियोजना के लिए राज्य सरकार द्वारा भूमि के अधिग्रहण किये जाने के बारे में कोई जानकारी नहीं है।

(ग) जी हाँ।

(घ) आशय पत्र जारी करने का प्रश्न तब उठेगा जब फीड स्टॉक की सुनिश्चित उपलब्धता, उत्पादों की मांग तथा राज्य सरकार के साधनों की सुलभता जैसे मुद्दों का समाधान हो जाता है।

उड़ीसा की मिट्टी के तेल की सप्लाई

513. श्री लक्ष्मण मलिक :

श्री जनार्दन प्रसाद सेठी :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार ने हाल में राज्य के लिए मिट्टी के तेल के अतिरिक्त कोटे की सप्लाई हेतु संघ सरकार से अनुरोध किया है ; और

(ख) यदि हां, तो मांगी गयी मात्रा का ब्योरा क्या है और उस पर संघ सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

वेदोत्सव मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) जी हां।

(ख) उड़ीसा सरकार ने सितम्बर, 1984 के लिए आबंटित राज्य के मिट्टी के तेल के 7970 मी० टन कोटे में अक्टूबर, नवम्बर तथा दिसम्बर, 1984 तथा फरवरी, 1985 में लगभग 500 मी० टन प्रति माह वृद्धि करने का अनुरोध किया था। इस अनुरोध पर विचार किया गया था तथा आबंटन में उपयुक्त वृद्धि की गई थी जैसाकि नीचे दर्शाया गया है :

(आंकड़े मी० टन में)

माह	मूल आबंटन	तदर्थ आधार पर आबंटन	कुल आबंटन
अक्टूबर 1984	7970	500	8470
नवम्बर 1984	8630	—	8930
दिसम्बर 1984	8930	500	9430
जनवरी 1984	8930	—	8930
फरवरी 1984	9500	500	10000

पश्चिम बंगाल में राज्य औद्योगिक एकाईयों का प्रबंध ग्रहण

514. श्री इन्द्रजीत गुप्त :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार का विचार पश्चिम बंगाल में कुछ प्रमुख बंद पड़े अथवा राज्य औद्योगिक एकाईयों का प्रबंध ग्रहण करने का है ;

(ख) यदि हां, तो इन एकाईयों के नाम क्या हैं ; और

(ग) इस दिशा में क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री भारिक मोहम्मद खां) : (क) जी नहीं।

(ख) तथा (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

माधति कार के पुर्न

515. श्री बाला साहिबबिबे पाटिल :

श्रीमती भीमा मुकुर्मी :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस सचय बनाई जा रही माधति कारों में समझौते के अनुसार 1985-86

में 45 प्रतिशत पुर्जों भारतीय होने तथा 1988-89 तक ये बढ़कर 95 प्रतिशत हो जायेंगे ;

(ख) क्या माहति उद्योग के जापानी निदेशक ने यह कहा बताते हैं कि भारत में सहायक पुर्जों के उत्पादन का बुनियादी ढांचा बहुत कमजोर है तथा उनका स्तर जापानी पुर्जों के स्तर जैसा नहीं है ; (हिन्दुस्तान टाइम्स—21-2-85) ;

(ग) क्या इससे भावी खरीदारों के मन में संशय पैदा हो गया है ; और

(घ) क्या सरकार राज्य सरकारों के सहयोग में ऐसे सहायक उद्योग स्थापित करेंगी जिससे कि पुर्जों की गुणवत्ता में कमी न जाने पाये ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) माहति कारों में स्वदेशी अंश 1985-86 में लगभग 35 प्रतिशत और 1988-89 तक 95 प्रतिशत होने की आशा है ।

(ख) माहति उद्योग लिमिटेड के सहयोगकर्ताओं का प्रतिनिधित्व करने वाले निदेशक ने संबाददाता सम्मेलन में भारतीय सहायक उद्योग से पर्याप्त संख्या में क्वालिटी हिस्से-पुर्जों की प्राप्ति में कठिनाईयों पर टिप्पणी की थी ।

(ग) जी, नहीं ।

(घ) जी, नहीं । फिर भी, विद्यमान एककों के आधुनिकीकरण और विस्तार के अतिरिक्त नये सहायक एककों को स्थापित करने के लिए सरकार पूरा समर्थन दे रही है ।

#### आन्ध्र प्रदेश में तेल के नये झोत

516. श्री बाला साहिव बिबे पाटिल :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आन्ध्र प्रदेश में तेल के नये भंडारों का पता चला है ;

(ख) यदि हां, तो सर्वेक्षण के अनुसार कितने भंडारों के मिलने की संभावना है ; और

(ग) इन भंडारों का कब तक पूर्ण रूप से वाणिज्यिक/घरेलू उपयोग किया जा सकेगा ?

पेट्रोलियम मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री नवल किलोर खर्जा) : (क) से (ग) आन्ध्र प्रदेश में किये गये अन्वेषी व्ययन से अभी तक किसी व्यापारिक तेल भंडारों के होने का पता नहीं चला है । तथापि, नरसापुर, रजोल, भीमाना पत्सी तथा कंयकालुर में पहले छोटे बच्चे कुएँ में बँस होने का पता चला है ।

#### भारतीय उर्बरक परामर्शदाता संस्थानों में प्रौद्योगिकीय अंतर

517. श्री के०वी० उन्नीकुण्डन :

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

(क) क्या पी०डी०आई०एल०ई०आई०एल० और एफ०ई०डी०ओ० जैसे भारतीय उर्वरक परामर्शदाता संगठनों के प्लांट डिजाइनिंग और इंजीनियरिंग तथा इंजीनियरिंग और प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में कोई प्रौद्योगिकीय अन्तर है, जिनमें विशेष रूप से यूरिया और अमोनिया संयंत्रों के मामले में वे पिछड़े हुए हैं; और

(ख) भारतीय उर्वरक उद्योग के विकास में इन संगठनों को कौन सी भूमिका दिए जाने का विचार है ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्ब मंत्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : (क) 1350 टन प्रति दिन की संयंत्र क्षमताओं हेतु फीडस्टॉक के रूप में गंस पर आधारित अमोनिया प्रक्रिया के लिए प्रोजेक्ट एंड डवलपमेंट इंडिया लि० (पी०डी०आई०एल०) जो एक सार्वजनिक क्षेत्र का इंजीनियरिंग संगठन है तथा डेनमार्क के मै० हाल्डोर टोप्सो के मध्य तथा फेडट इंजीनियरिंग एंड डिजाइन आर्गेनाइजेशन एक अन्य सार्वजनिक क्षेत्र संगठन एवं यू०एस०ए० के मै० एम०डब्ल्यू कैलंग के बीच एक प्रौद्योगिकी स्थानान्तरण करार है, दोनों क्षेत्र के इंजीनियरिंग संगठन अमोनिया प्रक्रिया के लिए लगातार विदेशी प्रौद्योगिकियां इकट्ठे कर रहे हैं। कोयले तथा अन्य ईंधन तैल जैसे फीडस्टॉकों के सम्बन्ध में अभी गंभीकरण तथा शुद्धिकरण के क्षेत्र के प्रौद्योगिकी के अन्तर को अभी पूरा करना है। तथापि अधिप्राप्ति तथा निर्माण प्रबन्ध सम्बन्धी कार्य के क्षेत्र में अभी पी०डी०आई०एल० एवं फीडो को और अनुभव प्राप्त करना है। यूरिया प्रक्रिया में इंजीनियरिंग एवं प्रौद्योगिकी में अन्तर अभी भी विद्यमान है।

(ख) डिजाइन इंजीनियरिंग, अधिप्राप्ति सेवाओं, निर्माण निरीक्षण, प्रारम्भण इत्यादि में हाल्डोर टोप्सो एवं स्नामप्रोपेटी साच प्राधिकृत/नामित ठेकेदार के रूप में घनिष्ठतम अन्तर्गतता के कारण पी०डी०आई०एल० को भारतीय उर्वरक उद्योग के विकास में एक महत्वपूर्ण भूमिका बदा करनी है। फीडो भी यू०एस०ए० के एम०डब्ल्यू कैलंग के सहयोग से बहुत अमोनिया संयंत्र स्थापित करने में अन्तर्गत है। यथा समय, ये सार्वजनिक क्षेत्र के इंजीनियरिंग संगठन स्वतन्त्र रूप से अमोनिया एवं यूरिया संयंत्र स्थापित करने सम्बन्धी कार्य करने में समर्थ होंगे।

नाइट्रिक एसिड, औद्योगिक अल्कोहल और ऐसीटिक ऐनहाइड्राइड की कमी

518. श्री के० राममूर्ति :

श्री ज्ञानलाल अरोड़ा :

श्री के० प्रसादी :

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

(क) क्या बीचघ और रसायन बनाने वाले 50 एकड़ों ने नाइट्रिक एसिड, जो एक महत्वपूर्ण कच्चा माल है, की कमी के कारण उत्पादन बंद कर दिया है ;

(ख) क्या अनेक रसायन एककों को औद्योगिक अल्कोहल की भारी कमी का सामना करना पड़ रहा है ;

(ख) क्या देश में भारी मात्रा में एस्पिरिन के दो निर्माताओं ने उत्पादन बन्द कर दिया क्योंकि वे औद्योगिक अल्कोहल से मिलने वाला मूलभूत कच्चा माल, एसीटिक एनहाइड्राइड प्राप्त करने में असफल रहे हैं ; और

(घ) यदि हाँ, तो देश में औषधियों और रसायनों के गम्भीर संकट से बचने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मन्त्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : (क) से (घ) नाइट्रिक एसिड और औद्योगिक अल्कोहल की अनुपलब्धता के बारे में औषध और रसायन निर्माता एककों से कई शिकायतें प्राप्त हुई हैं।

इसी प्रकार, एसीटिक एसिड एनहाइड्राइड की अनुपलब्धता के बारे में एस्पिरिन के दो निर्माताओं से शिकायतें प्राप्त हुई हैं।

नाइट्रिक एसिड की कमी राष्ट्रीय कैमिकल्स एण्ड फर्टिलाइजर्स लिमिटेड (आर०सी० एफ०) के नाइट्रिक एसिड निर्माता तीन एककों में से एक में उत्पादन में आंशिक रुकावट के कारण हुई। उन्हें यह सुनिश्चित करने के लिए सलाह दी गई है कि वे उत्पादन योजना में संशोधन करके प्राथमिकता के तौर पर नाइट्रिक एसिड प्रयोगकर्ता उद्योगों की अनिवार्य आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त मात्रा में नाइट्रिक एसिड उपलब्ध कराएं। तदनुसार आर०सी०एफ० कमी को दूर करने के लिए उपयुक्त प्रबन्ध कर रहे हैं।

सरकार ने आयात शुल्क समाप्त करके औद्योगिक प्रयोगकर्ताओं के लिए परिशोधित इथाइल अल्कोहल के आयात की अनुमति दी है। इथाइल अल्कोहल की आवश्यकता, एसीटिक एसिड के माध्यम से एसीटिक एनहाइड्राइड का निर्माण करने में पड़ती है। एसीटिक एसिड के आयात की अनुमति भी दी जा रही है। इन उपायों के परिणामस्वरूप एसीटिक एनहाइड्राइड की स्वदेशी उपलब्धता की स्थिति में निकट भविष्य में सुधार होने की आशा है।

मंसर्स ग्लैक्सो लेब लि० द्वारा निर्मित औषधियाँ

519. श्री राम भक्त पासवान :

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

(क) मूल्य नियंत्रण के अन्तर्गत आने वाली औषधियों के नाम क्या हैं और उनमें से मंसर्स ग्लैक्सो लेब लि० द्वारा निर्मित औषधियों के नाम क्या हैं ; और

(ख) मंसर्स ग्लैक्सो लेब लिमिटेड द्वारा निर्मित कुल औषधियों के नाम क्या हैं और उनमें से मूल्य नियंत्रण के अन्तर्गत कुल कितनी औषधियाँ आती हैं ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मन्त्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : (क) और (ख) मूल्य नियंत्रित बल्कि औषधियों के नाम औषध (मूल्य नियंत्रण) आदेश, 1979 की प्रथम और द्वितीय अनुसूची में निर्दिष्ट हैं। जून 1983 को समाप्त वर्ष के लिए उपलब्ध

धारी के अनुसार मंससं ग्लोबल्लो सेबीरेटरीज लिमिटेड 13 बल्क औषधों का निर्माण कर कर रहे हैं नीचे जिनमें से 6 मूल्य नियंत्रित हैं । उनके नाम नीचे दिए गए हैं :

1. विटामिन "ए"
2. मंगलोजाइन हाइड्रोक्लोराइड
3. मंगडिलावाइन हाइड्रोक्लोराइड
4. क्लोरफेनेसिन
5. इथाइनिन बास्ट्रुडियोस
6. बेटामेथासोन
7. डिक्लीरिया
8. टेटेनस
9. परटूसिस

टेलीफोन उपभोक्ताओं को टेलीफोन खराब होने तथा उनकी गरम्मत संबंधी विवरण दर्ज करने के लिए एक सर्विस कार्ड दिया जाता

520- थी थी०थी० रामाराव :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सातवीं लोक सभा के दौरान प्रत्येक टेलीफोन उपभोक्ता को टेलीफोन खराब होने तथा उनकी गरम्मत संबंधी विवरण दर्ज करने के लिये एक सर्विस कार्ड दिये जाने की घोषणा की गई थी ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस आश्वासन को समस्त देश में क्रियान्वित कर दिया गया है ;

(ग) क्या कुछ संसद सदस्यों ने उपरोक्त भाग (क) में उल्लिखित आश्वासन को क्रियान्वित न किये जाने के संबंध में शिकायतें की हैं ; और

(घ) यदि हां, तो क्या आश्वासन को क्रियान्वित न किये जाने पर की गयी कार्यवाही सहित कोई उपचारात्मक कदम उठाए गए हैं ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राज निवास मिर्छा) : (क) से (घ) टेलीफोन डाइरेक्टरी के अंतिम पृष्ठ पर प्रत्येक उपभोक्ता के लिए सेवा कार्ड पहले ही शामिल किया गया है । टेलीफोन उपभोक्ता के संस्थापन की सावधि जांच के दौरान निरीक्षण स्टाफ टेलीफोन सेवा कार्ड पर, जो वे अपने पास रखते हैं, उपभोक्ताओं के हस्ताक्षर प्राप्त करते हैं । दोषों और गरम्मत आदि का रिकार्ड रखने के लिए टेलीफोन एक्सचेंज में प्रत्येक उपभोक्ता के लिए एक अलग दोष कार्ड रखा जाता है ।

टेलीफोन के कार्यालय की देख-रेख के लिए  
निगरानी और मूल्यांकन अध्ययन

521. श्री जी०बी० रामाराव :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार टेलीफोन के कार्य चालन की देख-रेख के लिये एक स्वतंत्र निगरानी और मूल्यांकन अध्ययन करने और बिजली तथा पानी के मीटरों की तरह प्रत्येक घर कार्यालय में टेलीफोन मीटर लगाने का है ; और

(ख) क्या सरकार का प्रत्येक बड़े टेलीफोन एक्सचेंज के लिये प्रभावी जनप्रतिनिधित्व सहित एक परामर्शदात्री समिति गठित करने का भी विचार है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्चा) : (क) जी नहीं। तकनीकी एवं आर्थिक कारणों से प्रत्येक आवास / कार्यालय परिसर में बिजली की तरह टेलीफोन मीटर लगाने का भी कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) जी नहीं। फिर भी प्रत्येक राज्य संघ शासित क्षेत्र के लिए एक दूरसंचार सलाहकार समिति तथा प्रत्येक टेलीफोन जिले के लिए एक टेलीफोन सलाहकार समिति गठित की जाती है।

शहीद प्रफुल्ल चाकी की स्मृति में डाक टिकट जारी करना

522. श्री संफुल्ल चोपरी :

श्री हुस्ना मोस्ताह :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने उन स्वतंत्रता सेनानियों की एक सूची बनायी है, जिनकी स्मृति में डाक टिकट जारी किये जायेंगे ;

(ख) यदि हां, तो सूची में शामिल किये गये व्यक्तियों का ब्यौरा क्या है ;

(ग) क्या सूची में शहीद प्रफुल्ल चाकी का नाम शामिल करने के लिये अनुरोध किया गया है ;

(घ) यदि हां, तो क्या उनकी स्मृति में डाक टिकट जारी किया जायेगा ; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या-क्या कारण हैं ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्चा) : (क) जी हां।

(ख) स्वाधिनता संग्राम पर जारी की जाने वाली डाक टिकट शृंखला के अंतर्गत जिन विशिष्ट व्यक्तियों पर डाक टिकट जारी करने का अस्वाइ तौर पर निर्णय लिया गया है उनकी सूची अनुबंध एक में दी गई है।

(ग) जी हां ।

(घ) जी नहीं ।

(ङ) जहीद प्रफुल्ल चाकी के नाम को इस शृंखला में शामिल करने के लिए न तो कार्यकारी ग्रुप ने ही और न ही फिर्माटलिक सलाहकार समिति कि उप-समिति ने सिफारिश की थी । यह समिति इसी उद्देश्य के लिए गठित की गई है ।

#### दिवरण

मास्टर तारा सिंह

अमफाकउल्ला खान

मानबेन्द्र नाथ राय

मदनलाल डींगरा

एस० सत्यमूर्ति

डा० हृदय नाथ मुंजरा

हकीम अजमल खान

श्यामजी कृष्ण वर्मा

आचार्य कूपलानी

संफुहीन किबलू

बी०बी० पिंगले

खुदीराम बोस

राजकुमारी अमृत कौर

खान अब्दुल गफ्फार खान

सर हेनरी कॉटन

बन्धुशेखर आजाद

डा० मथुरा सिंह

वांशी अय्यर

सी० विजयराघवचारिवार

खान अब्दुल समद

फिरोजशाह मेहता

गोपाल गणेश अगारकर

ऊद्यम सिंह

चापेकर बंधु

भारतीय टेलीफोन उद्योग के कारोबार में वृद्धि

523. प्रो० रामकृष्ण मोरे :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1983-84 में भारतीय टेलीफोन उद्योग के कारोबार में पिछले वर्ष की तुलना में प्रशंसनीय वृद्धि हुई थी ;

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

(ग) वर्ष 1983-84 में कुल कितना लाभ हुआ ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्चा) : (क) जी हां ।

(ख) वर्ष 1983-84 में इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्रीज लिमिटेड का पण्यावर्त 212.11 करोड़ रुपये रहा, जबकि वर्ष 1982-83 के दौरान यह 182.05 करोड़ रुपए था ।

(ग) इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्रीज लिमिटेड ने वर्ष 1983-84 में 20.76 करोड़ रुपए कर लगने के पूर्व लाभ कमाया ।

सेना में ऊनी कम्बलों की कमी

424. प्रो० रामकृष्ण मोरे :

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सेना को ऊनी कम्बलों की भारी कमी का सामना करना पड़ रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं ?

रक्षा मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) जी हां । इस समय कम्बलों की कमी का मुख्य कारण "ए" टाइप के कम्बलों को बनाने के लिए आवश्यक अपेक्षित विशिष्टि की ऊन की अपर्याप्तता और कम कीमत पर स्टोर मंजूर करने की आम प्रथा को समाप्त करना है ।

कपड़ा तथा पूर्ति विभागों और साथ ही राज्य लघु उद्योग निगम की सहायता से इस कमी को पूरा करने के भरसक प्रयास किए जा रहे हैं ।

[हिन्दी]

बिबेली गैस का प्रयोग करने वाले कारखाने

525. श्री बिलीप सिंह भूरिया :

श्री पीयूष तिरकी :

श्री के० प्रधानी :

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

(क) देश में ऐसे कितने कारखाने हैं और उनके नाम क्या हैं जहाँ पर घातक प्रयास वासी विषैली गैस अथवा पदार्थ का प्रयोग किया जाता है;

(ख) क्या केन्द्र सरकार ने इन सभी कारखानों में बरते गए पर्याप्त सुरक्षा उपायों का पता लगाने के लिए किसी एजेंसी को नियुक्त किया है;

(ग) क्या केन्द्र सरकार का विचार भोपाल गैस त्रासदी को ध्यान में रखते हुए इन सभी कारखानों की सुरक्षा व्यवस्था की जांच करने के लिए एक उच्च अधिकार प्राप्त आयोग को नियुक्त करने का है; और

(घ) यदि हाँ, तो इस प्रकार के आयोग की नियुक्ति कब तक होने की संभावना है और उसके निदेश पद क्या होंगे ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री श्रीरेन्द्र पाटिल) : (क) और (ख) सभी राज्य सरकारों को सलाह दी गई है कि कारखाना अधिनियम के अधीन वर्तमान नियमों तथा विनियमों तथा इनके कार्यान्वयन का पूर्णतः पुनरीक्षण किया जाए, विशेषकर उन उद्योगों के संबंध में जो अत्यन्त जहरीली पदार्थों सहित खतरनाक प्रचालनों और प्रक्रियाओं का उपयोग करते हैं। उनसे यह भी अनुरोध किया गया है कि वे रसायन और खतरनाक पदार्थों से संबंधित कारखानों में वर्तमान सुरक्षा उपायों का पुनरीक्षण करने के लिए कार्यदल/अध्ययन दल गठित करें। सरकार ने 20 उद्योगों की लिनाकृत भी की है जो अत्यधिक प्रदूषण उत्पन्न करते हैं और उन उद्योगों के संबंध में पर्यावरणात्मक पहलू की दृष्टि से उद्योग स्थापित करने के लिए स्थायी की मंजूरी देने तथा प्रदूषण के निवारण और नियंत्रण के लिए उपयुक्त उपस्कर स्थापित करने के लिए विद्येय शर्तें निर्धारित की हैं।

(ग) और (घ) सरकार का रसायन और उर्वरक मंत्रालय में एक तकनीकी कक्ष स्थापित करने का प्रस्ताव है जो विकसित देशों में खतरनाक पदार्थों से निपटने के लिए प्रचलित प्रणालियों तथा मानव तथा पर्यावरण के लिए सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए प्रचलित संस्थागत नियंत्रणों का विस्तृत अध्ययन करेगा। इसका गठन तथा विचारार्थ विषय तैयार किए जा रहे हैं।

#### यूनियन कारबाइड

526. श्री विलीयम सिंह मूरिया :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में अमरीका की एक बहुराष्ट्रिक कंपनी, यूनियन कारबाइड के संयंत्र कहाँ-कहाँ पर चल रहे हैं और उनके नाम क्या हैं;

(ख) कंपनी ने इन संयंत्रों पर कितनी धनराशि लगाई है;

(ग) क्या इन संयंत्रों में कुछ भारतीय पूंजी भी लगाई गई है;

(घ) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ग्यौरा क्या है; और

(क) क्या इस कंपनी का भोपाल स्थित संयंत्र साइसेंस में उल्लिखित बातों के अनुरूप नहीं चल रहा था ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (जी आरिफ मोहम्मद खां) : (क) में ० यूनिवर्सल कार्बाइड इंडिया लिमिटेड, कलकत्ता के संयंत्र कई स्थानों जैसे बम्बई, कलकत्ता, मद्रास, भोपाल, हैदराबाद, लखनऊ, विशाखापट्टनम और श्रीनगर में स्थित हैं।

(ख) से (घ) इस मंत्रालय में उपलब्ध जानकारी के अनुसार कंपनी की कुल अधिकृत इन्विटी पूंजी 40 करोड़ रुपये है। इसमें से कुल प्रदत्त/पुक्ता पूंजी 32.583 करोड़ रुपये है। विदेशी इन्विटी अंश 50.9 प्रतिशत है।

(ङ) औद्योगिक साइसेंस की बातों की मानीटरिंग प्रशासनिक मंत्रालय और उच्चतर राज्य सरकार द्वारा की जाती है। इस समय भोपाल संयंत्र के मामले में प्रशासनिक मंत्रालय वर्धात् रसायन और उर्वरक मंत्रालय और मध्य प्रदेश राज्य सरकार द्वारा जांच की जा रही है।

[अनुवाद] ✓

खतरनाक रसायन उद्योगों द्वारा फैलाये गये प्रदूषण पर नियंत्रण

527. श्री मुहम्मद ग़फ़ूर अली खां :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भोपाल त्रासदी के बाद देश में खतरनाक रसायनों का इस्तेमाल करने वाले विभिन्न उद्योगों द्वारा होने वाले प्रदूषण और उनके आस-पास के क्षेत्रों में विभिन्न प्रकार के रसायनों के निकलने से पड़ने वाले दीर्घकालीन प्रभाव के बारे में कोई महत्वपूर्ण अध्ययन किया है;

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

(ग) औद्योगिक विवाद, आंदोलन, औद्योगिक सुरक्षा नियंत्रण तथा खतरनाक वस्तुओं से प्रदूषण निवारण के संबंध में औद्योगिक नीति पर पुनर्विचार करने के लिए सरकार द्वारा क्या कदम उठाए गये हैं ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (जी आरिफ मोहम्मद खां) : (क) और (ख) औद्योगिक परियोजनाओं से उत्पन्न होने वाले वायु, जल तथा भूमि प्रदूषण को रोकने की दृष्टि से सरकार ने औद्योगिक उपकरणों द्वारा पूरा करने के लिए कुछ बातें निर्धारित की हैं। सरकार ने अत्यधिक प्रदूषण वाले 20 उद्योगों का पता लगाया है जिनके बारे में जारी किए गए आक्षेप पत्रों को औद्योगिक साइसेंस में तब तक परिवर्तित नहीं किया जाएगा जब तक प्रदूषण नियंत्रण संबंधी उपकरण लगाने के लिए निर्धारित कुछ बातें पूरी नहीं कर ली जाती। इन 20 उद्योगों की सूची में कीटनाशक, कीटनाशक उर्वरक, सोडियम/पोटाशियम साइनाइट जैसे रसायन उद्योग भी शामिल हैं।

(ग) उद्योगों के स्थापना-स्थल के लिए व्यापक मार्ग-दर्शी सिद्धांत तैयार करने और पर्यावरणीय प्रभाव मूल्यांकन रिपोर्टें तथा अत्यधिक प्रदूषण फैलाने वाले उद्योगों के लिए पर्यावरणीय प्रबंध योजना तैयार करने की दृष्टि से पर्यावरण विभाग में एक कार्यकारी दल का गठन किया गया है। रसायन और संबन्धक मंत्रालय में छतरनाक वस्तुओं के विनिर्माण परिषद्, भंडारण तथा प्रभाव के विनियमन के लिए विद्यमान पद्धतियों/छासनप्रणालियों से संबंधित सूचना एकत्र करने और भारत एवं विदेशों में कार्यविधियों तथा प्रणालियों की समीक्षात्मक ढंग से जांच करने तथा भारत की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपनाई जाने वाली उपयुक्त छासन प्रणाली के बारे में सुझाव देने के लिए एक प्रकोष्ठ की स्थापना करने का निर्णय किया गया है।

नए उद्योग स्थापित करने के लिए प्राप्त आवेदन

528. श्री अमरलाल राठवा :

श्री चित्तारामि शेना :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में वर्ष 1984-85 के दौरान नए उद्योग स्थापित करने के लिए प्रत्येक राज्य से कुल कितने आवेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) केन्द्र द्वारा देश में विशेषकर गुजरात और उड़ीसा में नए उद्योग स्थापित करने के लिए कितने आवेदन स्वीकार किए गए हैं; और

(ग) देश में पिछड़े क्षेत्रों विशेषकर आदिवासी क्षेत्रों में जो कि औद्योगिक दृष्टि से पिछड़े हुए हैं, वहाँ के जोसे-भासे और पिछड़े लोगों को रोजगार देने के लिए उद्योगों की स्थापना के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाए जा रहे हैं ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) वर्ष 1984-85 (28-2-1985 तक) में उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1951 के उपबंधों के अधीन देश में नए उद्योगों की स्थापना के लिए 1,983 आवेदन प्राप्त हुए थे। इन आवेदनों का राज्य-वार शीघ्र संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) देश में नए उद्योगों की स्थापना करने के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा निपटाए गए ऐसे आवेदनों की कुल संख्या 354 है, जबकि गुजरात और उड़ीसा के संबंध में इनकी संख्या क्रमशः 31 और 10 है।

(ग) आदिवासी क्षेत्रों सहित पिछड़े क्षेत्रों में उद्योगों की स्थापना को बढ़ावा देने के लिए भारत सरकार अनेक प्रोत्साहन और रियायतें दे रही है जैसे केन्द्रीय निवेश राजसहायता, रियायती, वित्त की सुविधा, व्यापक राजसहायता, मूल सीमान्त पूंजी सहायता, भायकर प्रोत्साहन और परिषद् राजसहायता आदि। इन सभी योजनाओं का विवरण "इन्वैस्टिन्स फार इंडस्ट्रीज इन बैकवर्ड एरियाज" संबंधी पुस्तिका में दिया है जिसकी प्रतिवां संसद के पुस्तकालय में उपलब्ध है।

## विबरण

क्रम सं०	राज्य	प्राप्त आवेदन-सं०		स्वीकृत आवेदन-सं०
		1984	1985 (फरवरी तक)	1984
1.	आन्ध्र प्रदेश	158	32	32
2.	असम	41	9	8
3.	अण्डमान और निकोबार	2	—	1
4.	अरुणाचल प्रदेश	5	—	1
5.	बिहार	36	5	5
6.	चण्डीगढ़	5	—	1
7.	दादर और नगर हवेली	6	2	1
8.	दिल्ली	9	5	3
9.	गोवा, दीव और दमण	13	2	2
10.	गुजरात	137	30	31
11.	हरियाणा	107	14	24
12.	हिमाचल प्रदेश	34	6	12
13.	जम्मू और कश्मीर	42	7	8
14.	कर्नाटक	87	12	14
15.	केरल	19	0	3
16.	महाराष्ट्र	215	27	50
17.	मध्य प्रदेश	159	18	31
18.	मेघालय	4	—	3
19.	मणिपुर	1	—	1
20.	नागालैंड	1	1	—
21.	उड़ीसा	37	7	10
22.	पाकिस्तान	35	2	7
23.	पंजाब	45	9	7
24.	राजस्थान	56	9	12

1	2	3	4	5
25.	सिक्किम	4	—	2
26.	तमिलनाडु	108	11	38
27.	उत्तर प्रदेश	247	54	33
28.	पश्चिम बंगाल	50	8	8
29.	एक से अधिक राज्य	39	7	6
योग		1706	277	354

**औद्योगिक दृष्टि से पिछड़े क्षेत्रों का सर्वेक्षण और उनका उद्योगीकरण करने के उपाय**

529. श्री अनवरसिंह राठवा :

श्री-विन्ताकर्मण खेना :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के औद्योगिक दृष्टि से पिछड़े क्षेत्रों का पता लगाने के लिए कोई सर्वेक्षण किया गया है, यदि हां, तो उसके क्या निष्कर्ष हैं; और

(ख) उन क्षेत्रों में उद्योगों की स्थापना के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं तथा केन्द्रीय सरकार द्वारा उन क्षेत्रों में उद्योगों की स्थापना के लिए किए जा रहे उपायों तथा दी गई रिवायतों का भूयार क्या है ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) और (ख) योजना आयोग ने दिसम्बर, 1969 में औद्योगिक दृष्टि से पिछड़े जिलों का पता लगाने हेतु राज्य सरकारों द्वारा अपनाए जाने के लिए निम्नलिखित मार्गदर्शी सिद्धांत सुझाए थे :—

1. इस पर निर्भर करते हुए कि क्या जिला मुख्य रूप से खाद्यान्न/नकद फसलों का उत्पादक है प्रति व्यक्ति खाद्यान्न/वाणिज्यिक फसल उत्पादन (जिलों की परस्पर तुलना के लिए, जहां कहीं आवश्यक हो, खाद्यान्नों और वाणिज्यिक फसलों में परिवर्तन करें राज्य सरकार द्वारा पूर्वनिर्धारित आधार पर तय की जा सकती है।
2. कृषि श्रमिकों में जनसंख्या का अनुपात।
3. प्रति व्यक्ति औद्योगिक उत्पादन।
4. प्रति लाख जनसंख्या के अनुसार फैक्टरी में काम करने वालों की संख्या या दूसरी ओर प्रति लाख जनसंख्या के अनुसार द्वितीय और तृतीय प्रकार के कार्यकलापों में जाने व्यक्तियों की संख्या।

5. बिजली की प्रति व्यक्ति खपत ।

6. जनसंख्या की तुलना में पक्की सड़कों की लम्बाई अथवा जनसंख्या की तुलना में सेलों की मील दूरी ।

यह भी बताया गया था कि राज्य औद्योगिक क्षेत्रों से काफी कम सूचकांक वाले जिलों को ही वित्तीय संस्थाओं से उपयुक्त प्रोत्साहनों के लिए चुना जाए ।

तदनुसार 246 जिलों को औद्योगिक दृष्टि से पिछड़े रियायती वित्त सुविधाओं के बाह्य जिले निर्धारित किया गया था इसके अलावा इनमें से 101 जिलों/क्षेत्रों का निर्धारण केन्द्रीय निवेश राजसहायता योजना के अन्तर्गत लाभ प्राप्त करने के लिए भी किया गया था । इन सूचियों की प्रतियां संसद के पुस्तकालय में उपलब्ध हैं ।

स्वर्गीय प्रधान मंत्री के कथन पर, नवम्बर, 1981 में, जिन्ना उद्योग केन्द्रों द्वारा तैयार की गई कार्य योजनाओं के आधार पर भारत में उन सभी जिलों का तुरन्त पता लगाने का काम किया गया था जिनमें एक भी बड़ा या मझौला उद्योग नहीं था । ऐसे 90 जिलों का पता लगाया गया है और उन्हें वर्ग "क" में रखा गया है ।

1-4-1983 से भारत सरकार ने पिछड़े क्षेत्रों को वर्गीकृत केन्द्रीय निवेश राजसहायता वाले तीन वर्गों अर्थात् वर्ग "क", "ख" और "ग" में पुनः वर्गीकृत किया है । प्रेस टिप्पण सं० 4-1-81 बी०ए०डी० (खण्ड 3) दिनांक 27-4-83 और अधिसूचना संख्या 4-1-81 बी०ए०डी० (खण्ड-3) दिनांक 7-9-85 जिनके द्वारा उपर्युक्त प्रोत्साहन लागू किए गए थे, की प्रतियां संसद के पुस्तकालय में उपलब्ध हैं ।

उद्योगों की स्थापना करना मुख्य रूप से राज्य सरकारों का उत्तरदायित्व है । तथापि केन्द्रीय सरकार ने पिछड़े क्षेत्रों में उद्योगों की स्थापना करने के लिए कई प्रोत्साहन अर्थात् केन्द्रीय निवेश राजसहायता, रियायती वित्त, परिवहन राजसहायता, व्याज राजसहायता, मूल/सीमांत धनराशि सहायता, आय-कर प्रोत्साहन आदि दिए हैं । इन सभी योजनाओं का विवरण "इंस्टिट्यूट फार इंडस्ट्रीज इन बैकवर्ड एरियाज" नामक पुस्तिका में दिया गया है जिसकी प्रतियां भी संसद के पुस्तकालय में भी उपलब्ध हैं ।

#### त्रिपुरा के लिए सीमेंट का आबंटन

530. श्री अजय विश्वास :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) त्रिपुरा राज्य के लिए वर्ष 1981-82, 1982-83 और 1983-84 में कुल कितने मीट्रिक टन सीमेंट का आबंटन किया गया ;

(ख) त्रिपुरा राज्य की उन वर्षों की सीमेंट की वास्तविक आवश्यकता कितनी थी और उस अवधि के दौरान सीमेंट की वास्तविक सप्लाई कितनी की गई; और

(ग) उस राज्य को सीमेंट का अपर्याप्त आबंटन करने के क्या कारण हैं ?

उद्योग एवं कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खां) : (क) तथा (ख) वर्ष 1981-82, 1982-83 तथा 1983-84 के दौरान त्रिपुरा राज्य को किए गए लेवी सीमेंट के आबंटन तथा आपूर्ति के आंकड़े निम्नलिखित हैं :—

(हजार मी० टनों में)

वर्ष	आबंटन	आपूर्ति
1981-82	64.0	39.8
1982-83	56.7	20.0
1983-84	61.5	31.0

इन वर्षों के दौरान त्रिपुरा राज्य ने अपनी सीमेंट सम्बन्धी आवश्यकताओं के बारे में सूचित नहीं किया था।

(ग) त्रिपुरा राज्य को लेवी सीमेंट के आबंटन की तुलना में अपर्याप्त आपूर्ति का कारण यह है कि फरकका के पार परिवहन संबंधी बड़बनें हैं।

**त्रिपुरा को डीजल, पेट्रोल और मिट्टी के तेल की सप्लाई**

531. श्री अब्दुल बिश्वास :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) त्रिपुरा को वर्ष 1981-82 1982-83 और 1983-84 के दौरान कितने मीट्रिक टन डीजल, पेट्रोल और मिट्टी का तेल आबंटित किया गया था ;

(ख) इन वर्षों के दौरान डीजल पेट्रोल और मिट्टी के तेल की वास्तविक आवश्यकता कितनी थी; और

(ग) इन वर्षों के दौरान डीजल, पेट्रोल और मिट्टी के तेल की वास्तविकता सप्लाई कितनी थी ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) से (ग) डीजल और पेट्रोल खुली बिक्री के आधार पर उपलब्ध है और इन उत्पादों का राज्य को आबंटन नहीं किया जाता है। विभिन्न राज्यों/संघीय क्षेत्रों की मिट्टी के तेल की आवश्यकताएं पिछले वर्ष की इसी महीने में 4 मास्रीय ग्लाफ के आधार पर किए गए आबंटन की तुलना में 5/- अधिक के आधार पर निश्चित की जाती है।

त्रिपुरा को राज्य 1981-82, 1982-83 और 1983-84 के दौरान उत्पादों का आबंटन/बिक्री दिखाने वाला एक विवरण-पत्र संलग्न है।

**विवरण**

(आंकड़े मी० टनों में)

वर्ष	पेट्रोल की बिक्री	एच० एस० डी० की बिक्री	मिट्टी का तेल आबंटन	बिक्री
1981-82	2641	13663	12310	11704

1	2	3	4	5
1982-83	2638	14109	13300	12384
1983-84	2804	14637	13000	12309

यूनियन कार्बाइड द्वारा भोपाल गैस घातकों के पीड़ितों को दिए गए राहत उपाय

533. श्री बी० पी० देसाई :

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

(क) क्या उनके मंत्रालय ने यूनियन कार्बाइड द्वारा भोपाल में बचाव कार्यों और उनके फीटनासक संयंत्र में बाकी बची एम० आई० सी० को निष्क्रिय करने की योजना में अपनाई गई भूमिका के लिए अत्यन्त कठोर अभियोग पत्र तैयार किया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या उनके मंत्रालय ने हाल में तैयार की गई एक टिप्पणी में इस बात का उल्लेख किया है कि संयंत्र के प्रबन्धक रिसाव के बारे में स्थानीय अधिकारियों को तुरन्त सूचना देने में असमर्थ रहे ;

(ग) यदि हां, तो उनके प्रतिवेदन में अन्य कि-मुद्दों का उल्लेख किया गया है ;

(घ) सरकार का विचार कम्पनी के बिहद क्या कार्यवाही करने का है ;

(ङ) क्या यूनियन कार्बाइड ने जितने राहत उपाय देने का वादा किया था प्रभावित लोगों को वे सब दिए गए हैं ; और

(च) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में भी क्या कार्यवाही की जा रही है ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री बीरेन्द्र वादिल) : (क) से (ग) केन्द्र और राज्य के वैज्ञानिक तथा सरकारी प्राधिकारियों के प्रारम्भिक निष्कर्षों के आधार पर सरकार द्वारा भोपाल दुर्घटना पर एक प्रारम्भिक रिपोर्ट तैयार की गई थी। जायद इस प्रारम्भिक रिपोर्ट से सम्बन्धित प्रेस रिपोर्ट का हवाला दिया गया है। प्रारम्भिक रिपोर्ट में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित तथ्यों का हवाला दिया गया है :—

1. रिसाव के बारे में संयंत्र का प्रबन्ध स्थानीय प्राधिकारियों को सीधे सूचना देने में विफल रहा।
2. संयंत्र प्राधिकारियों ने जासपास के क्षेत्र में रहने वाली जनता को ऐसे वैध रिसाव के समय में प्राथमिक पूर्वापादों की कुछ न्यूनतम जानकारी देने की ओर ध्यान नहीं दिया।
3. यूनियन कार्बाइड के विशेषज्ञ मिथाइल आइसोसाइनेट के निवारण पर कोई प्रकाश नहीं डाल सके।

4. संयंत्र प्राधिकारियों ने कच्ची हुई एम० आई० सी० को निष्प्रभावी करने के उपयुक्त पद्धति पर विचार करने हेतु वाणिज्यिक एम० आई० सी० के नमूने उपलब्ध नहीं किए।
5. संयंत्र प्राधिकारी अप्रभावित टैंकों में एम० आई० सी० की सही मात्रा भी नहीं बता सके। दूसरे टैंक में 15 टन के उनके अनुमान के विपरीत वास्तव में 19 टन नैस भी और साथ वाले टैंक में भी 2 टन नैस पाई गई जिसे खाली बताया जा रहा था।
6. ऐसा लगता है कि अंधार की गई नैस को समाप्त करने के लिए संयंत्र में सुरक्षा पद्धति भी अपर्याप्त थी।

(ब) से (घ) मध्यप्रदेश सरकार द्वारा कारखाना अधिनियम के अधीन कम्पनी को जारी किए गए लाइसेंस का नवीकरण नहीं किया गया और संयंत्र बन्द है। भारतीय दण्ड संहिता, आदि की विभिन्न धाराओं के अधीन यूनिजन कार्बाइड के अधिकारियों के विरुद्ध मामले दायर किए गए। सरकार कम्पनी से क्षतिपूर्ति प्राप्त करने हेतु कानूनी उपायों सहित विभिन्न उपलब्ध विकल्पों पर भी विचार कर रही है। इस प्रयोजनार्थ सरकार ने हाल ही में जोषाल नैस रिहाय बाखरी (दावों की बांध) अध्यादेश 1985 नामक एक अध्यादेश जारी किया है जिसके द्वारा सरकार ने इस बाखरी से संबंधित सभी दावाकर्ताओं के प्रतिनिधित्व के समस्त अधिकार प्राप्त कर लिए हैं ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि बानुसंगी मामलों सहित दावों पर दावाकर्ताओं के हित में तीव्र; दक्षतापूर्वक और समान कार्यवाही की जा सके। यद्यपि, यूनिजन कार्बाइड कॉर्पोरेशन, यू० एल० ए० ने प्रधान मंत्री राहुत कोष में अंशदान दिया है, तथापि सरकार द्वारा कम्पनी से कोई राहत उपाय नहीं पूछे गए हैं।

#### टेलीफोन के बिल अधिक राशि के बनाना

534. श्री सी० बी० देसाई :

क्या अंधार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस बात के पक्के प्रमाण हैं कि टेलीफोन उपभोक्ताओं के बिल अधिक राशि के बनाए जा रहे हैं ;

(ख) यदि हाँ, तो क्या उनके मंत्रालय ने कुछ अधिकारियों को इस प्रत्यवाही में लिप्त पाया था ;

(ग) यदि हाँ, तो क्या टेलीफोन बिलों में इस प्रकार की खोबाखरी को ठीक करने के लिए किन-किन उपायों पर विचार किया जा रहा है ; और

(घ) टेलीफोन कार्यों में ठीक राशि दिखाने के लिए किन अन्य उपायों पर विचार किया जा रहा है ?

अंधार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्जा) : (क) टेलीफोन उपभोक्ताओं

को मीटर पठन और ट्रंक काल टिकटों के आधार पर बिल भेजे जाते हैं। फिर भी लिपिकीय गलती तकनीकी दोषों अर्थात् के कारण अधिक राशि के बिल बनाने सम्बन्धी कुछ शिकायतें विभाग को प्राप्त होती हैं।

(ख) और (ग) किसी ऐसे गिरोह का पता नहीं चला है।

(घ) लिपिकीय गलती के कारण अधिक राशि के बिल बनाने सम्बन्धी शिकायतों की जांच की जाती है तथा जहां आवश्यक होता है, बिलों को संशोधित किया जाता है। सही बिल भेजने के लिए उचित अनुदेश जारी कर दिए गए हैं।

जहां तक तकनीकी और अन्य दोषों का सम्बन्ध है, अधिक भीटरिंग की घटनाओं को कम करने के लिए विभाग द्वारा निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :—

- (एक) फ़ॉसबार एक्सचेंजों में पोजीटिव बंटरी मीटरिंग चालू करना।
- (दो) दिन और रात की दरों को स्वतः बदलने की प्रणाली चालू करना।
- (तीन) उपभोक्ता द्वारा ट्रंक काले डायल करने पर टेलीफोन होल्ड करने की अवस्था में बुलाए गए उपभोक्ता के लिए फ़ोर्सिड रिमीज अवधि को 1 से 2 मिनट को 10 से 20 सेकण्ड करना।
- (चार) काल मिलाए गए उपभोक्ता के उत्तर की स्थिति को पहचानने के लिए ट्रंक आटोमेटिक एक्सचेंजों में 500 मिली सेकण्ड विलम्ब को चालू करना।
- (पांच) उपभोक्ताओं के मीटरों की दैनिक जांच करना।
- (छः) मीटरों को सील करना।
- (सात) मीटर कक्षों को ताजा लगाना।
- (आठ) एम० डी० एफ० कक्ष में प्रवेश पर रोक लगाना।
- (नौ) डी० पी० को ताजा लगाना।
- (दस) डी० पी० को ऊपर उठाना।
- (ग्यारह) चलते फिरते सतकंता दस्तों का गठन करना।

#### औद्योगिक लाइसेंस नीति

535. श्री बी० पी० देसाई :

श्री बी० एस० विजयरावण :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बतावे की कृपा करें कि :

(क) क्या सरकार ने औद्योगिक लाइसेंस नीति की उदार बनाने तथा निर्बंध करने को विकेंद्रीकरण करने पर विचार किया है ;

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस मामले में क्या मुख्य परिवर्तन किए गए हैं ; और

(ग) सरकार के पास औद्योगिक साइसेंस जारी करने के कितने मामले अभी सम्बन्धित हैं ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) और (ख) औद्योगिक नीति को उदार बनाने, औद्योगिक साइसेंस देने की प्रक्रिया को सरल बनाने तथा निर्णय देने की प्रणाली के विकेंद्रीकरण के संबंध में सरकार ने पहले से ही अनेक उपाय किए हैं। कुछ शर्तों के अधीन अल्प परिचयस्थितियों भूमि खनन तथा संबंध और मशीनों में 5 करोड़ रुपये तक पूंजी निवेश वाले औद्योगिक उपकरणों की स्थापना करने के लिए साइसेंस देने की आवश्यकता नहीं है। और अधिक उत्पादन को बढ़ावा देने तथा निर्माताओं को अपने उत्पाद-मिश्र में बाजार की मांग के अनुसार उत्पादन करने में सक्षम बनाने के उद्देश्य से निम्नलिखित उद्योगों के सम्बन्ध में हाइ बॉर्डिंग की योजनाएं घोषित की गई हैं :—

(1) मशीनी बाजार।

(2) मोटरगाड़ों को पहिए वाले वाहन।

(3) मोटरगाड़ों 4 पहिए वाले वाहन।

(4) काच और लुग्दी।

(5) केमिकल फार्मास्यूटिकल, पेट्रो-रसायन तथा उर्वरक एवं मशीनी उद्योग :

25 उद्योगों को साइसेंस से मुक्त कर दिया गया है जिनके संबंध में बैर-एम० आर० टी० पी०/बैर-फेरा कम्पनियों को औद्योगिक साइसेंस देने की आवश्यकता नहीं होगी और उन्हें तकनीकी विकास का महानिदेशालय जैसे सम्बन्धित तकनीकी प्राधिकरण व केवल पंजीकृत किया जाएगा।

(ग) 16 मार्च, 1985 को औद्योगिक साइसेंस के लिए 946 आवेदन अनिर्णीत थे।

निर्वाचन लड़ने वाले निर्दलीय अम्बियों पर कर्षण कानून

536. श्री कर्णदास सिन्हा बलिक :

क्या बिहार और मध्य प्रदेश में यह बताने की कृपा करें कि :

(क) क्या लोक सभा और विधान सभाओं के निर्वाचन लड़ने के लिए निर्दलीय अम्बियों पर कर्षण कानून के लिए संसद में विधान सभा सम्बन्धी कोई प्रस्ताव सरकार के विचार-धीन है ;

(ख) क्या निर्वाचन आयोग ने सरकार से ऐसे किसी प्रस्ताव की विचारण की है ; और

(ग) यदि हाँ, तो सरकार द्वारा उस मामले में क्या विनिश्चय किया गया है ?

बिहार और मध्य प्रदेश में राज्य मंत्री (श्री इन्द्रराज भारद्वाज) : (क) से (ग) निर्द-

तीय अभ्यर्थी के रूप में निर्वाचन लड़ने पर रोक लगाने से संबंधित कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन नहीं है।

किंतु, इस बात का उल्लेख किया जा सकता है कि निर्वाचन आयोग ने, कुछ निर्वाचन-क्षेत्रों में बड़ी संख्या में गैर-संजीदा या तंग करने वाले अभ्यर्थियों द्वारा निर्वाचन लड़े जाने और उसके परिणामस्वरूप प्रशासनिक और अन्य कठिनाइयां उत्पन्न होने के संदर्भ में सूचित किया है कि वह निर्वाचन में लड़े होने वाले ऐसे गैर-संजीदा अभ्यर्थियों को हतोत्साहित करने के लिए कार्रवाई कर रहा है।

माधुसुदत के खासी गांव से शिलांग शहर के लिए वैकल्पिक मार्ग

537. श्री श्री०श्री० स्वेल :

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान इस बात की ओर आकर्षित किया गया है कि शिलांग से हैपी वैली छावनी, विशेषकर नव-निर्मित गोरखा प्रशिक्षण केन्द्र ने शिलांग शहर के लिए माधुसुदत के खासी गांव को जाने वाला परम्परागत मार्ग को अवरोध कर दिया है, जिसके कारण ग्रामवासियों को मजबूर होकर छावनी के अंदर से होकर जाना पड़ता है और इसके परिणामस्वरूप ग्रामवासियों और सैनिकों में समय-समय पर झड़प होती रहती है ;

(ख) क्या इस बारे में कोई जांच की गई ; और

(ग) क्या उनके मंत्रालय का ग्रामवासियों को शिलांग शहर जाने के लिए किसी वैकल्पिक मार्ग की व्यवस्था करने का विचार है ?

रक्षा मंत्री (श्री श्री०श्री० नरसिंह राव) : (क) और (ख) शिलांग शहर से गोरखा प्रशिक्षण केन्द्र से होकर खासी गांव को जाने वाला मार्ग 1980 में असम आन्दोलन के दौरान कुछ दिनों के लिए बंद कर दिया गया था। राज्य सरकार और स्थानीय सैनिक अधिकारियों के बीच हुई बैठक के तुरन्त बाद इस मार्ग को फिर से खोल दिया गया और यह मार्ग तब से सिविलियन वाहनों और उस क्षेत्र के लोगों के लिए खुला है। अकेली एक घटना को छोड़कर जिसकी विधिवत् जांच कर ली गई थी, गांव वालों और सेना कार्मिकों के बीच किसी तरह के संघर्ष की कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

शिलांग छावनी को अन्यत्र से जाना

538. श्री श्री०श्री० स्वेल :

क्या रक्षा मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दशाब्दियों पहले अंग्रेजों द्वारा निर्मित शिलांग छावनी अब शिलांग नगर के एक बड़े भू-क्षेत्र को घेरे हुए है तथा इसे शिलांग के सबसे बड़े बाजार साडुहू बाजार जैसी जगहों में लोगों की भारी भीड़ का सामना करना पड़ता है ;

(ख) क्या मेघालय राज्य प्राधिकारी तथा जनता ने इस छावनी को नगर से कहीं अन्यत्र ले जाने के लिए उन्हें कई बार अभ्यावेदन भेजे हैं ; और

(ग) क्या सरकार का विचार इस मामले में मेघालय सरकार से बात-चीत करने करने का है ?

रक्षा मंत्री (श्री श्री० श्री० नरसिंह राव) : (क) 1885 में स्थापित शिलांग छावनी की सीमाओं के बारे में अच्छी तरह बता दिया गया है और हाल के वर्षों में इसमें कोई बड़ा परिवर्तन नहीं हुआ है। छावनी क्षेत्र तथा नगरपालिका क्षेत्र में सिविलियन आबादी और बाहनों के यातायात में हुई वृद्धि के कारण छावनी के सिविलियन क्षेत्रों की आबादी काफी बढ़ गई है।

(ख) और (ग) शिलांग छावनी में से रक्षा भूमि के कुछ पॉकटों को राज्य सरकार को स्थानांतरित करने के लिए अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। राज्य सरकार के साथ सलाह करके इन पर विचार किया जा रहा है।

चेबरान द्वारा सौराष्ट्र समुद्र तट में तेल की खोज के लिए किए गए ठेके से हटना

539. श्री श्री० श्री० स्वेल :

श्रीमती गीता मुखर्जी :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमरीकन तेल कम्पनी चेबरान सौराष्ट्र समुद्र तट में तेल की खोज के लिए किए गए ठेके से हट गई हैं ;

(ख) इस समय तेल और प्राकृतिक गैस आयोग के साथ कितनी विदेशी तेल कम्पनियों का ठेका है ;

(ग) क्या चेबरान के ठेके हटने का प्रभाव तेल और प्राकृतिक गैस आयोग के साथ ठेका करने वाली अन्य विदेशी तेल कम्पनियों के व्यवहार पर भी पड़ेगा ; और

(घ) क्या तेल और प्राकृतिक गैस आयोग 1989-90 तक कच्चे तेल के उत्पादन को अपने लक्ष्य प्राप्त करने के लिए अभी भी आशावादी है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) जी, हां।

(ख) कोई नहीं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) जी, हां।

**अशोधित तेल के मूल्य में वृद्धि**

540. श्री श्री० श्री० स्वेल :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1984 के दौरान कितने रुपए मूल्य के अशोधित तेल का आयात किया गया;

(ख) क्या डालर के मूल्य में तीव्र वृद्धि के परिणामस्वरूप भुगतान की क्षमता में तेजी से वृद्धि हुई है; और

(ग) यदि हां, तो इस वर्ष उक्त क्षमता में कितनी वृद्धि होने का अनुमान है;

(घ) क्या अशोधित तेल के आयात पर सब्सिडी के मुकाबले में रुपयों में भुगतान में भी वृद्धि हुई है;

(ङ) इस भार को कम करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री मन्मथ किशोर शर्मा) : (क) वर्ष 1984 में 3495 करोड़ रुपए के कच्चे तेल के आयात किए जाने की सम्भावना है।

(ख) जी, हां।

(ग) 1985 के दौरान होने वाली वृद्धि का अनुमान दिखाना सम्भव नहीं है क्योंकि यह विनिमय दर के घटने-बढ़ने पर निर्भर करता है।

(घ) यू०एस० एस० डालर० से किए गए आयात का मूल्य-निर्धारण डालर आधारे पर किया जाता है और अदायगियों मान्य विनिमय दर के अनुसार रुपयों में की जाती हैं। अतः आयात बिल पर सब्सिडी और रुपए की विनिमय दर का कोई प्रभाव नहीं होता है।

(ङ) अन्वेषी और विकास प्रयास तेज किए जा रहे हैं ताकि पहले खोजे गए तेल क्षेत्रों और नए तेल क्षेत्रों से और अधिक तेल उत्पादित हो सके।

पश्चिम बंगाल में खाना पकाने की गैस का वितरण व्यवस्था को सुचारु बनाना

541. श्री रेणुचंद्र दास :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने घर-घर उपभोक्ताओं की सुविधाओं को दूर करने के उद्देश्य से खाना पकाने की गैस की वितरण व्यवस्था को सुचारु बनाने के लिए केन्द्रीय सरकार से बातचीत करने का प्रस्ताव किया है;

(ख) यदि हां, तो राज्य और केन्द्रीय सरकार के प्रतिनिधियों के बीच हुई उक्त बातचीत के क्या परिणाम निकले ;

(ग) उक्त बातचीत में उठाए गए मुद्दों का व्योरा क्या है; और

(घ) यदि कोई बातचीत नहीं हुई तो इसके क्या कारण हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय को राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) जी हाँ।

(ख) और (ग) अपेक्षित सूचना देने वाला एक विवरण-पत्र लोक सभा के पटल पर प्रस्तुत है।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

#### विवरण

पश्चिम बंगाल सरकार के सुझाव पर, पश्चिमी बंगाल में एल० पी० जी० की आपूर्ति के बारे में दिनांक 29 जनवरी, 1985 को कलकत्ता में सचिव, खाद्य एवं नागरिक आपूर्ति पश्चिमी बंगाल सरकार, संयुक्त सचिव, पेट्रोलियम मंत्रालय तथा तेल कम्पनियों के प्रतिनिधियों के बीच विचार-विमर्श हुआ था। इस बैठक में स्थिति की समीक्षा की गई थी तथा आपूर्ति की स्थिति में सुधार लाने के लिए निम्नलिखित निर्णय लिए गए थे :—

1. इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड तथा हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड फरवरी, 1985 के अन्त तक सारे बैंक लॉग को समाप्त करने के लिए एल० पी० जी० सिलिंडरों की आपूर्ति में वृद्धि करेगा।
2. आपूर्ति में बैंक लॉग को समाप्त करने के पश्चात्, इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड तथा हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड दूसरे सिलिंडरों के लिए बकाया आवेदनों के प्रति दूसरा सिलिंडर जारी करेंगे।
3. नियंत्रण आदेश (एल० पी० जी० के वितरण के विनियमन के लिए) की एक प्रतिलिपि, जिसका गुजरात सरकार द्वारा अपने राज्य में कार्यान्वयन किया जा रहा है, सचिव खाद्य एवं नागरिक आपूर्ति पश्चिमी बंगाल को भेजा उन्होंने चाहा था, उपलब्ध कराई जाएगी ताकि वे पश्चिमी बंगाल के सम्बन्ध में एक नियंत्रण आदेश का प्रारूप तैयार कर सकें।
4. महा प्रबन्धक, इंडियन आयल कारपोरेशन लिमिटेड, पूर्वी क्षेत्र एक समेकित सूची तैयार करेगा और सचिव, खाद्य एवं आपूर्ति, पश्चिम बंगाल को देगा जिसमें उन क्षेत्रों को निश्चित किया जाएगा जिनमें एल० पी० जी० के वितरण के प्रबन्धकों के सम्बन्ध में पश्चिमी बंगाल सरकार की सहायता व सहयोग की आवश्यकता है।

स्थिति की हाल में की गई समीक्षा से पता चलता है कि पश्चिमी बंगाल में फरवरी, 1985 के अन्त में बैंक लॉग समाप्त हो गया था। तेल सञ्चय द्वारा उपभोक्ताओं को मुफ्त रूप से दूसरा सिलिंडर जारी किया जा रहा है।

सरकारी क्षेत्र की कार्मास्युटिकल कम्पनियों के कार्यालयों को सुधारने के लिए कब

542. श्री रेणुका बाबू :

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

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि सरकारी क्षेत्र की कार्मास्युटिकल कम्पनियों को घाटा हो रहा है;

(ख) यदि हाँ, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है;

(ग) घाटा होने के कारण क्या है; और

(घ) इन कम्पनियों के कार्यालयों को सुधारने के लिए क्या ठोस कदम उठाए गए हैं या उठाने का विचार है।

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मन्त्री (श्री श्रीरेणु बाबू) : (क) और (ख) पिछले तीन वर्षों में सरकारी क्षेत्र की औद्योगिक कम्पनियों की वर्ष-वार हानियाँ निम्न प्रकार हैं :—

(रु० लाखों में)

	1981-82	1982-83	1983-84
इंडियन इंस एण्ड कार्मा- स्युटिकल्स लि०	2744	2401	1943
हिन्दुस्तान एन्टीबायोटिक्स लि०	569	*24 (ताम)	171
बंगाल फार्मास्युटिकल्स एण्ड कार्मास्युटिकल्स लि०	210	175	320
बंगाल इन्फ्यूनिटी लि०	231	339	368
स्विच स्टैनीस्ट्रीट कार्मास्यु- टिकल्स लि०	36	27	12

(ग) सरकारी क्षेत्र की औद्योगिक कम्पनियों की हानियाँ विभिन्न पहलुओं के कारण हैं जैसे कि प्रौद्योगिकी समस्याएँ, मूल स्तर से उत्पादन की उच्चतर लागत तथा उत्पाद-मिश्रण से मुख्यतः श्रेणी I और II की प्रमुख औषधों और फार्मूलेटरों का जिनमें मार्क-अप कम होता है।

(घ) उपचारी उपाय किए जा रहे हैं जैसे कि आयात नीति में कमियों को दूर करना जो उत्पादन और क्षमता उपयोगिता में बिध्न डालते हैं, कार्यकारी पंजी और महत्वपूर्ण कच्चे माल की पर्याप्त उपलब्धी सुनिश्चित करना तथा प्रौद्योगिकी को उन्नत बनाने के प्रयास करना।

**कोरबा, मध्य प्रदेश में कोयले पर आधारित उर्बरक संयंत्र**

543. श्री मूल सन्ध डाया :

श्री ए० के० फडेल :

श्री सी० जंपा रेड्डी :

क्या रक्षात्मक और उर्बरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय उर्बरक निगम ने मध्य प्रदेश में कोरबा में कोयले में आधारित उर्बरक तैयार करने वाला एक संयंत्र लगाने का निर्णय 1960 में किया था और मई 1973 में उसका शिलान्यास किया गया था;

(ख) यदि हां, तो उक्त संयंत्र की नवीनतम स्थिति क्या है;

(ग) इसके द्वारा उत्पादन कब तक आरम्भ करने की संभावना है;

(घ) इस संयंत्र पर आधारित मशीनों, भवन, कर्मचारियों और कार्यालय पर किए गए व्यय सहित अब तक कुल कितना व्यय किया गया है; और

(ङ) क्या विलम्ब के कारणों की जांच की गई है तथा हानि के लिए किसी की जिम्मेदारी नियत की गई है ?

रक्षात्मक और उर्बरक तथा उद्योग और कम्पनी काम मंत्री (श्री बीरेन्द्र पांडेय): (क) जी, हां ।

(ख) और (ग) संसाधन बाधाओं के कारण परियोजनाओं का कार्यान्वयन रोक दिया गया था । मध्य प्रदेश में रामानुजम और उड़ीसा में तालबर में कोयले पर आधारित अन्य दो संयंत्रों में उत्पादन सुस्थिर हो जाने के पश्चात् ही संयंत्र को पुनः चालू करने पर विचार किया जाएगा ।

(ग) अपेक्षित व्योरे नीचे दिए गए हैं :—

1. आयातित मशीनरी और उपकरण	₹ 13.44 करोड़
2. बिस्वित्त	₹ 0.51 करोड़
3. स्टाफ और कार्यालय	₹ 4.15 करोड़
	योग ₹ 18.20 करोड़

(ङ) उपरोक्त (ख) और (ग) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता ।

\* टेलीफोन विभाग द्वारा टेलीफोन कनेक्शन काटना

544. श्री मूलसन्ध डाया :

क्या संचार मंत्री यह खाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनता की परेशानी दूर करने हेतु टेलीफोन के कनेक्शन काटने के संबंध

में टेलीग्राफ नियम 1951 विशेषकर नियम 420 और 421 की पुनरीक्षा करने के बाद टेलीफोन विभाग के कार्यकरण को कारगर बनाया गया है;

(ख) यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) महाप्रबन्धक टेलीफोन, नई दिल्ली के अधीन वर्ष 1983-84 के दौरान और दिसम्बर 1985 तक टेलीफोन के कितने कनेक्शन काट दिए गए और उक्त अवधि के दौरान टेलीफोन के कितने कनेक्शन बहाल किए गए; और

(घ) कितने मामलों में गलती विभाग की थी और अधिहारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्धा) : (क) और (ख) भारतीय तार नियमावली 1951 की व्यवस्थाओं संबंधी नीति की निरन्तर पुनरीक्षा की जाती है। दिवालिया हो जाने या नियमों का उल्लंघन करने या उनमें दिए किसी नियम का पालन न करने पर नियम 420 और 421 के अन्तर्गत टेलीफोन काट देने की व्यवस्था है। तात्कालिक मामलों को छोड़कर उपभोक्ता को लिखित रूप में कम से कम 9 दिन का नोटिस दिया जाता है तथा टेलीफोन काटने के लिए कर्मचारी करने से पहले तार प्राधिकारी द्वारा इस नोटिस के जवाब में दिए गए प्रतिवेदन पर विचार किया जाता है। किसी विवादास्पद मामले में मध्यस्थता करने की भी व्यवस्था है। अतः उपभोक्ताओं को किसी प्रकार से तंग न किया जाए इसके लिए पर्याप्त सुरक्षात्मक तरीके हैं।

(ग) 1983 में और दिसम्बर 84 तक दुरुपयोग के कारण काटे गए टेलीफोनों की संख्या 314 है जिनमें से 73 टेलीफोन कनेक्शनों को पुनः चालू कर दिया गया था।

(घ) प्रत्येक ।

[हिन्दी]

पिथौरागढ़, उत्तर प्रदेश में छोटे इलेक्ट्रॉनिक टेलीफोन एक्सचेंजों की स्थापना

545. श्री हरीश रावत :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश में पिथौरागढ़ जिले के देवीधुरा, बेरीनाग, कानाली, छीना और गंगोलीहाट में छोटे इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज स्थापित करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हाँ, तो इनके कब तक स्थापित किए जाने की संभावना है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्धा) : (क) पिथौरागढ़ जिले के देवीधुरा, बेरीनाग और कानालीछीना में 9 लाइनों के छोटे इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज का प्रस्ताव था।

(ख) गंगोलीहाट के लिए 25 लाइनों का एक इलेक्ट्रो-मेकैनिक्ल एक्सचेंज मंजूर किया गया है, जिसके स्टोर प्राप्त होने पर 1985-86 में चालू होने की संभावना है। अन्य स्थानों में भी इसी प्रकार के एक्सचेंज स्थापित करने के प्रस्तावों की अब जांच की जा रही है।

उत्तर प्रदेश में पिथौरागढ़ और रानीखेत में इलेक्ट्रॉनिक टेलीफोन एक्सचेंज खोलना

546. श्री हरीश रावत :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में पिथौरागढ़ और रानीखेत में इलेक्ट्रॉनिक टेलीफोन एक्सचेंज कब तक खोल दिए जाने का प्रस्ताव है;

(ख) क्या ये एक्सचेंज वर्ष 1984 के दौरान लगा दिए जाने थे; और

(ग) यदि हां, तो इन एक्सचेंजों को निर्धारित समय के भीतर स्थापित न करने के क्या कारण हैं और सरकार इस सम्बन्ध में आनेवाली बाधाओं को दूर करने हेतु क्या कार्यवाही कर रही है ?

संचार संचालन के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिश्रा) : (क) उपस्कर 1985-86 के दौरान प्राप्त होने की संभावना है। पिथौरागढ़ और रानीखेत में इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज के संस्थापन का कार्य इसके तत्काल बाद शुरू किया जाएगा।

(ख) इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंजों को स्वचालन बनाने के लिए चुने गए 80 शहरों में पिथौरागढ़ और रानीखेत भी शामिल हैं बशर्ते कि इसके लिए उपयुक्त उपस्कर का आयात हो सके।

(ग) ग्रामीण क्षेत्रों में पहली बार इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज आरम्भ किए जा रहे हैं। अतः सभी दृष्टि से जैसे आर्थिक व्यवहार्यता और वर्तमान जालकार्य के साथ प्रचालन तथा तकनीकी संगतता पर समुचित रूप से विचार करने की आवश्यकता है। उपस्कर की लागत कम करने के लिए सप्ताईकर्त्ताओं के साथ बातचीत सफल रही है। शीघ्र ही आर्डर दिए जाने की संभावना है।

उत्तर प्रदेश के अल्मोड़ा, चमोली, टिहरी, उत्तरकाशी, पौड़ी और पिथौरागढ़ जिलों में लघु टेलीफोन केन्द्रों की स्थापना

547. श्री हरीश रावत :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश के अल्मोड़ा, चमोली, टिहरी, उत्तरकाशी, पौड़ी और पिथौरागढ़ जिलों में 1981-82, 1982-83, 1983-84 और 1984-85 वर्षों के दौरान वर्षवार कितने लघु टेलीफोन केन्द्र स्थापित किए गए; और

(ख) 1983-84 और 1984-85 वर्षों के दौरान इस संबंध में धीमी प्रगति के क्या कारण हैं और उन बाधाओं को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास ममर्धा) : (क) छोटे टेलीफोन एक्सचेंजों का जिलेवार तथा वर्षवार गठन निम्न प्रकार है :

जिले का नाम	1981-82	82-83	83-84	84-85 अघत न
1. अल्मोड़ा	5	4	1	2
2. चमोली	—	2	1	—
3. टिहरी	—	1	—	1
4. उत्तरकाशी	1	1	1	1
5. पीढ़ी	1	—	—	—
6. पिथौरागढ़	1	2	2	—

(ख) टेलीफोन कनेक्शन के संस्थापन के लिए आवश्यक न्यूनतम इच्छुक उपभोक्ता डिमांड नोट का भुगतान करने के लिए तैयार नहीं है।

की गई कार्रवाई

एक नीति निर्णय के बतौर घटी दरों पर श्रावण क्षेत्रों में छोटे एक्सचेंज खोले जा सकते हैं। यदि खर्च के 40 प्रतिशत, 60 प्रतिशत एवं 70 प्रतिशत के बराबर आय की जाया हो तथा क्रमशः 10, 23 और 46 व्यक्तियों की मांग दर्ज हो तो 25 लाइनों, 50 लाइनों तथा 100 लाइनों का एक्सचेंज खोला जा सकता है।

[अनुवाद]

वर्षों के दौरान भूमिगत टेलीफोन केबलों का खराब हो जाना

548. श्री एम० रघुमा रेड्डी :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार यह सुनिश्चित करेगी कि भूमिगत टेलीफोन केबल अत्येक वर्षों और मानसून के दौरान खराब न हों, जैसा कि अब तक होता रहा है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास ममर्धा) : मानसून के दौरान भूमिगत केबलों को रोचन से बचाने के लिए निम्नलिखित उपाय किए जा रहे हैं :—

1. प्राइमरी, सैकेंडरी एवं जंक्शन केबलों का दाबीकरण।
2. वितरण परिपथ-जाल में जैली भरे केबलों का प्रयोग।

3. केबिलों को डकटों में बिछाना ।
4. केबिल छाड़्यों को बंद करने से पहले उनमें पानी भरना ।
5. केबिल मार्गों पर गश्त लगाना ताकि जब कभी खोब उत्पन्न हों तो उनका तुरंत पता चलाया जा सके ।

**इदुक्की जिले में थोडुपुजा में सीधे डायल करने की सुविधाएं**

549. प्रो० पी० जे० कुरियन :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या केरल में इदुक्की जिले में थोडुपुजा में सीधे डायल करने की सुविधाएं (ए० टी० डी०) उपलब्ध कराए जाने का कोई प्रस्ताव है; और
- (ख) यदि हां, तो ऐसा कब तक कर दिया जाएगा ?

संचार मन्त्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्धा) : (क) जी हां ।

(ख) थोडुपुजा के लिए 1981 के दौरान एस० टी० डी० सुविधा प्रदान किए जाने की संभावना है ।

**सोडा ऐंश की कमी**

550. श्री विजय कुमार यादव :

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

(क) क्या सरकार का ध्यान फरवरी 1985 के "दि बिजनेस स्टैण्डर्ड" में ग्लोस यूनिट्स आन दि वर्ज आफ क्लोजर शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है;

- (ख) यदि हां, तो सोडा-ऐंश की वास्तव में कमी है;
- (ग) यदि हां, तो इसकी कितनी कमी है; और
- (घ) कमी को दूर करने के लिए क्या कदम उठाए जा रहे हैं ।

रसायन और उद्योग तथा उद्योग और कम्पनी (कार्य) मंत्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : (क) जी, हां ।

(ख) से (घ) यद्यपि देश में सोडा ऐंश के उत्पादन ने वार्षिक आधार पर बढ़ोतरी का रुख दर्शाया है, वास्तविक प्रयोगकर्ताओं को खुले सामान्य लाइसेंस के अन्तर्गत कुछ आयात की भी अनुमति दी गई है । इस सम्बन्ध में गत तीन वर्षों के आंकड़े निम्न प्रकार हैं :—

मात्रा: लाख रुपए में)			
वर्ष	अनुमानित मांग	उत्पादन	आयात
1981-82	6.80	6.32	1.48
1982-83	7.30	6.35	0.30 (सितम्बर 1982 तक)
1983-84	7.90	7.81	तत्काल उपलब्ध नहीं

सोडा ऐस के सम्बन्ध में सितम्बर 1982 के बाद भी वास्तविक आयात सांख्यिकी तत्काल उपलब्ध नहीं है। इस सांख्यिकी का संकलन और प्रकाशन महानिदेशक, वाणिज्यिक आसूचना और सांख्यिकी, लकनौ, द्वारा किया जाता है। आंकड़ों के संकलन और प्रकाशन में सामान्यतः अन्तराल होता है। सांख्यिकी का संकलन हो जाने पर उसे भारत के विदेश व्यापार की सांख्यिकी, भाग II में प्रकाशित किया जाता है जिसको प्रतिमा संसद ग्रन्थालय में उपलब्ध है।

इस समय देश में 6 एकक 10.05 लाख टन की कुल वार्षिक स्थापित क्षमता के साथ सोडा ऐस का निर्माण कर रहे हैं। भावी मांग को पूरा करने के लिए औद्योगिक लाइसेंस/आज्ञापन जारी करके 6.26 लाख टन क्षमता और अनुमोदित की गई है।

1984-85 के प्रारम्भ में लगाए गए अपमानों के अनुसार यह सम्भावना थी कि सोडा ऐस का स्वदेशी उत्पादन न्यूनतम रूप से मांग को पूरा कर देगा। तथापि देश में सोडा ऐस की मांग में तीव्र वृद्धि हुई है। अब यह अनुमान लगाया गया है कि 1984-85 के दौरान सोडा ऐस की मांग 9.0 लाख टन होगी जबकि पहले 8.50 लाख टन की मांग का अनुमान लगाया गया था और इस अवधि के दौरान सम्भावित उत्पादन 8.62 लाख टन होगा। स्वदेशी उत्पादन में सम्भावित सीमान्तरीय कमी और स्वदेशी मूल्य पर निगाह रखने की दृष्टि से सरकार ने हाल ही में सोडा ऐस के आयात पर शुल्क में कटौती की है ताकि वास्तविक प्रयोगकर्ता इसका आयात उपयुक्त मूल्य पर कर सकें।

श्रीतल पेयों के उत्पादन हेतु पेप्सी कोला कम्पनी के साथ सहयोग

551. श्री विजय कुमार यादव :

श्री सनत कुमार अंडल :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या श्रीतल पेयों के उत्पादन के लिए एक भारतीय कम्पनी तथा एक विदेशी बहुराष्ट्रीय कम्पनी पेप्सी कोला के बीच सहयोग का कोई प्रस्ताव है ;

पेट्रोलियम मंत्रालय के अध्यक्ष मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) और (ख) शोधन-शालाओं की क्षमता को बढ़ाने के विभिन्न प्रस्ताव विचाराधीन हैं और इंडियन आयल कार्पोरेशन लि० की हल्दिया रिफाइनरी उनमें से एक है। प्रस्ताव यह है कि हल्दिया में विद्यमान शोधनशाला का क्षमता को अनुपूरक शोधन सुविधाओं सहित मौजूदा 2.5 मि० मी० टन प्रति वर्ष से उढ़ाकर 5-5 मि० मी० टन प्रतिवर्ष की जाए। विभिन्न परियोजनाओं की पारस्परिक प्राथमिकताओं की मांग अनुदानों और वित्तीय संसाधनों की दृष्टि से समीक्षा की जा रही है।

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

(ग) बार्टनिंग एलाय्ड तथा कृषि आधारित परिष्करण एजेंसियों में पेट्रोल कोला कम्पनी द्वारा कितना पूंजि निवेश किया जाएगा ; और

(घ) इस विदेशी कम्पनी द्वारा लाभ अपने देश भेजने के बारे में क्या कर्तव्य रही गई है और क्या वह सरकार की अपेक्षा के अनुसार अपने शीतल पेयों के फार्मूले बताने को सहमत हो गए हैं ?

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खान) : (क) सरकार को जानकारी नहीं है।

(ख) से (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

हल्दिया स्थित तेल शोधक कारखाने की क्षमता बढ़ाने का प्रस्ताव

552. श्री चित्त महाडा :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हल्दिया स्थित भारतीय तेल शोधक कारखाने की क्षमता बढ़ाने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

असम में निर्वाचक नामावलिियों को अन्तिम रूप देना

553. श्री चित्त महाडा :

क्या बिहार और म्याच मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने असम राज्य में निर्वाचक नामावलिियों को अन्तिम रूप दे दिया है ;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

विधि और म्याच मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हंसराज भारद्वाज) : (क) से (ग) संविधान के अधीन निर्वाचक नामावलियां तैयार करने की जिम्मेदारी निर्वाचन आयोग की है। आपका ध्यान तारीख 22 जनवरी, 1985 को अतारांकित प्रश्न सं० 129 के संबंध में दिए गए उत्तर की ओर आकृष्ट किया जाता है। निर्वाचन आयोग ने सूचित किया है कि प्रगणना पुस्तकों में की गई प्रविष्टियों के आधार पर प्राकृतिक निर्वाचक नामावलियां तैयार करने का कार्य अभी चरु रहा है।

**आवेदन करते ही तुरन्त टेलीफोन उपलब्ध कराना**

554. श्रीमती किशोरी सिंह :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या "आवेदन करते ही तुरन्त टेलीफोन उपलब्ध कराने" का लक्ष्य किसी एक निर्धारित तिथि तक प्राप्त करने के लिए सरकार की कोई योजनायें हैं;

(ख) यदि हां, तो इस प्रयोजना के लिए उक्त तिथि से पहले कितनी अतिरिक्त टेलीफोन लाइनें उपलब्ध करानी होंगी; और

(ग) इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए क्या कदम उठाने का विचार है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्जा) : (क) छठी एवं सातवीं योजनाओं के मूल प्रस्तावों में 1990 तक मांग होने पर टेलीफोन प्रदान करने का लक्ष्य रखा गया था।

(ख) उपर्युक्त लक्ष्य प्राप्त करने के लिए सातवीं योजना के दौरान कम से कम 40 लाख अतिरिक्त सीधी एक्सचेंज लाइनों की व्यवस्था करनी होगी।

(ग) योजना प्रस्तावों पर अभी योजना आयोग के साथ मिलकर विचार किया जा रहा है। फिर भी ऐसी संभावना है कि साधनों की कमी एवं संरचना संबंधी अन्य बाधाओं के कारण यह लक्ष्य प्राप्त करना संभव नहीं हो सकेगा।

**सातवीं पंचवर्षीय योजना में हल्दिया पेट्रो-रसायन परियोजना के लिए धनराशि**

555. श्री आनन्द वाठक :

श्री सत्य गोपाल मिश्र :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल सरकार ने अब यह सुझाव दिया है कि केन्द्रीय सरकार को महत्वपूर्ण हल्दिया पेट्रो-रसायन परियोजना के लिए सातवीं पंचवर्षीय योजना में धनराशि का प्रावधान करना चाहिए; और

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

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) और (ख) पश्चिम बंगाल सरकार ने हल्दिया पेट्रो-रसायन काम्प्लेक्स में भारत सरकार द्वारा भागेदारी का सुझाव दिया था। राज्य सरकार को निकट भविष्य में परियोजना के केन्द्रीय सरकार द्वारा भाग लेने में असमर्थ होने के बारे में पहले ही बता दिया गया है।

आई०डी०पी०एल० द्वारा गैरसरकारी कम्पनियों को आवश्यक औषधियां संचार करने के लिए ठेका देना

556. श्री आई० एल० महाजन :

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

(क) क्या आई०डी०पी०एल० अयरोग-निरोधक औषधियों और अन्य आवश्यक औषधियों के उत्पादन के लिए गैर-सरकारी कम्पनियों को ठेका दे रहीं हैं;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या आई०डी०पी०एल० को ऐसी प्रक्रिया अपनाने की अनुमति है; और

(घ) सरकार द्वारा इस अनुमति प्रक्रिया को रोकने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं अथवा उठाने का विचार है ?

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री बीरेन्द्र पाटिल) : (क) और (ख) आई०डी०पी०एल० ने निम्न कारणों से ऋण लाइसेंस आधार पर कुछ फार्मूलेजनों का उत्पादन किया जिनमें टी०बी० निरोधक फार्मूलेजन एवं किट शामिल हैं :—

1) क्षमता की कठिनाई तथा अत्यन्त शीघ्र सप्लाई के लिए समयसारणी।

2) किट्स के बहुत से मद आई०डी०पी०एल० की उत्पादन सीमा में नहीं हैं।

(ग) जी, हां।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

उड़ीसा में दूर संचार व्यवस्था का प्रसार

557. श्रीमती जयन्ती पटनायक :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय में उड़ीसा राज्य सरकार के अनुरोध पर उड़ीसा में दूर-संचार का विस्तार कार्य शुरू किया है;

(ख) यदि हां, तो सातवीं योजना अवधि के प्रारम्भ में उड़ीसा में कौन-कौन से विभिन्न दूरसंचार विस्तार कार्य क्रियान्वित किये जाने का प्रस्ताव है;

(ग) उड़ीसा में उन दूरसंचार बिस्तार कार्यों के क्रियान्वयन में क्या प्रगति हुई है; और

(घ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिश्रा) : (क) जी हां।

(ख) से (घ) जानकारी संलग्न विवरण में दी गई है।

#### विवरण

सातवीं योजना अवधि के दौरान उड़ीसा में दूरसंचार नेटवर्क  
योजनाएं और की गई प्रगति

#### विशेष एक्सचेंज :

सातवीं योजना अवधि के शुरू में निम्नलिखित एक्सचेंजों को स्वचल एक्सचेंजों में बदलने का प्रस्ताव है।

1. 1985-86 के अन्त तक कोरापुट के 240 लाइनों के सी०बी०एन०एम० को 400 लाइनों की क्षमता के स्वचल इलेक्ट्रॉनिक एक्सचेंज में बदलने की योजना बनाई गई है।
2. 1985-86 के अन्त तक दमनजोदी के 100 लाइनों के एम०ए०एक्स०-III को 400 लाइनों के मुख्य एक्सचेंज (एम०ए०एक्स-II) में बदलने की योजना है।
3. बंगुल का 400 लाइनों का एम०ए०एक्स०-II : इसका 500 लाइनों में विस्तार करने के लिए उपस्कर का पहले ही आवंटन किया जा चुका है।
4. वर्ष 1987-88 के दौरान तालचेर के 200 लाइनों के सी०बी०एन०एम० एक्सचेंज को 400 लाइनों के मुख्य एक्सचेंज (एम०ए०एक्स०-II) के रूप में चालू करने की योजना है।

#### 5. कटक फासवार एक्सचेंज का विस्तार :

एक्सचेंज की सज्जित क्षमता 6000 लाइनों की है। 4000 लाइनों के और आवंटन किया गया है।

#### 6. धुवनेश्वर फासवार एक्सचेंज का विस्तार :

1984-85 में इसका 1000 लाइनों में बर्धात 5000 से 6000 लाइनों में पहले ही विस्तार किया जा चुका है। इसका 1000 लाइनों में आगे और विस्तार करने की योजना बनाई गई है और इसके लिए उपस्कर का आवंटन कर दिया गया है।

#### 7. राउरकेला एक्सचेंज (शहर) :

एक्सचेंज की सज्जित क्षमता का 1500 लाइनों में विस्तार किया गया है। वर्ष

1984-85 के दौरान राउरकेला प्लांट एक्सचेंज का 2400 से 2700 साइनों में विस्तार करने का भी कार्यक्रम है।

**टेलिक्स एक्सचेंज :**

1. बारबिल टेलिक्स (20 साइन) को 1985-86 में चालू करने का कार्यक्रम है बसते कि पर्याप्त निश्चित मांग उपलब्ध रहे।
2. संबलपुर टेलिक्स (20 साइन) के उपस्कर के लिए आई०टी०आई० को आवेद दे दिया गया, उसकी प्रतीक्षा की जा रही है।
3. कोरापुट और अंगुल में 20-20 साइनों के टेलिक्स एक्सचेंज के बारे में सातवीं पंचवर्षीय योजना में विचार किया जा रहा है।

**सम्बन्धी दूरी के सार्वजनिक टेलीफोन :**

1985-86 के दौरान मत्सेन-बाबर एम०ए०आर०आर० दोनों प्रणालियों पर सम्बन्धी दूरी के 100 सार्वजनिक टेलीफोनो की योजना बनाई गई है। एम०ए०आर०आर० प्रणाली पर सम्बन्धी दूरी के सार्वजनिक टेलीफोन इस बात पर खोले जाएंगे जबकि स्वदेशी उपस्कर उपलब्ध हो।

**माइक्रोवेव और यू० एच० एफ० योजनाएं :**

1. जेपोर-कोरापुट नैरो बंड माइक्रोवेव योजना को मंजूरी दे दी गई है। इस योजना के लिए उपस्कर आंशिक रूप में प्राप्त हो चुका है। शिपिंग कांच चालू है।
2. अंगुल और तालचेर के बीच एक यू०एच०एफ० योजना बनाई गई है।
3. उड़ीसा के लिए निम्नलिखित यू०ए०एफ० योजनाओं की मंजूरी दी गई है :—

1. कोरापुट	—	सम्बलपुर
2. जेपोर	—	गोमिदापल्ली
3. ब्राह्मगिरि	—	बारीपद
4. पाजीपुर रोड	—	क्योंडार
5. कटक	—	नीलस्ती
6. कटक	—	कचगड़

ऐसी सम्भावना है कि क्रम सं० 1 और 2 की योजनाएं सातवीं योजना के आरम्भ में चालू हो जाएगी।

हल्दिया में पेट्रो-केमिकल काम्प्लेक्स

559. श्री सत्य गोपाल मिश्र :

श्री हम्मान मोल्लाह :

श्री अमल बत :

श्री सनत कुमार मंडल :

क्या पेट्रोलेियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्र सरकार प्रस्तावित परियोजनाओं एम्बिटी भागीदारी के प्रश्न सहित पश्चिमी बंगाल में हल्दिया में पेट्रो-केमिकल काम्प्लेक्स स्थापित करने की मांग पर नये सिरे से पुनर्बिचार करने के लिए सहमत हो गयी है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार के निर्णय का व्यौरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

पेट्रोलेियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) से (ग) वित्तीय कठिनाइयों के कारण निकट भविष्य में हल्दिया पेट्रो-केमिकल्स परियोजना में केन्द्रीय सरकार की भागीदारी की असमर्थता के बारे में राज्य सरकार को पहले ही अवगत करा दिया गया है।

कलकत्ता और हावड़ा टेलीफोन प्रणाली के खराब होने के सम्बन्ध में शिकायतें

560. श्री प्रियरंजन दास मुंशी :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनको कलकत्ता और हावड़ा टेलीफोन प्रणाली के खराब कार्यकरण के बारे में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है;

(ख) शिकायत का व्यौरा क्या है; और

(ग) यदि हां, तो टेलीफोन उपभोक्ताओं को राहत देने के लिए उनके मंत्रालय द्वारा क्या कदम उठाने का विचार है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिश्रा) : (क) जी हां।

(ख) ये शिकायतें टेलीफोन लाइनों में दोष, अन्तर एक्सचेंज परियोग में अधिक संकुचनता, असंतोषजनक टूंक काल सेवा तथा विवादास्पद टेलीफोन बिलों के बारे में हैं।

(ग) उपभोक्ताओं को राहत देने के लिए निम्नलिखित उपाय करने का प्रस्ताव है :

(i) पुराने तथा बिछे-पिटे उपस्करों को उत्तरोत्तर बदलना।

(ii) कैबिलों को डकटों में बिछाना।

- (iii) मुख्य कैबिलों का दाबीकरण ।
- (iv) जंक्शनों के लिए माइक्रोवेव एवं पी०सी०एम० उपस्कर का उत्तरोत्तर प्रयोग ।
- (v) कैबिलों की क्षति और चोरी रोकने के लिए विभिन्न सेवा प्राधिकरणों के साथ समन्वय बढ़ाना ।
- (vi) बिल सम्बन्धी शिकायतों की शीघ्र जांच एवं निपटान ।

आयुध कारखानों, केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल और रेलवे सुरक्षा बल में सेवानिवृत्त जवानों को नियुक्त करना

561. श्री त्रिवरंजन दास मुंशी :

क्या रक्षा मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि सेना से निवृत्त हुए काम से वंचित युवा कठिन कार्य करने वाले जवानों को नौकरी के लिए समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है; और

(ख) क्या उन जवानों को आयुध कारखानों, केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल तथा रेलवे सुरक्षा बल में नियुक्त करने के बारे में कोई योजना बनाई जा रही है ?

रक्षा मन्त्री (श्री पी० बी० नरसिंह राव) : (क) और (ख) सेवानिवृत्ति और सेवा से छूटने पर रोजगार ढूँढने में भूतपूर्व सैनिकों के सम्मुख आने वाली समस्याओं के बारे में सरकार जानती है । इसलिए इन समस्याओं को दूर करने के लिए उन्हें धोषी "ग" और "घ" पदों में आरक्षण, शैक्षणिक योग्यताओं, आयु आदि में छूट और रोजगार में प्राथमिकता जैसी अनेक सुविधाएं दी जाती हैं । विशेषकर आयुध निर्माणियों, केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल, रेलवे सुरक्षा बल आदि में भूतपूर्व सैनिकों को रोजगार देने के लिए आरक्षण की एक नीति लागू है । यद्यपि इन आरक्षणों का विशेषकर परा-मिलिटरी बलों में, पूरा उपयोग करने में कुछ समस्याओं का सामना करना पड़ता है फिर भी इन समस्याओं को दूर करने के प्रयास किए जा रहे हैं । परा मिलिटरी बलों में भूतपूर्व सैनिकों के रोजगार के मामले में एक कठिनाई यह कि अधिकतर नियुक्तियां कांस्टेबल के रैंक में की जाती हैं जिसके लिए भूतपूर्व सैनिक प्रायः तैयार नहीं होते हैं । इसके अतिरिक्त वे प्रायः अपने घरों के नजदीक ही सिविलियन रोजगार के अधिक इच्छुक रहते हैं ।

पश्चिम बंगाल में खाना पकाने की गैस के सिलिण्डरों की कमी

562. श्री अमल बस :

क्या वेदोत्तियन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम बंगाल में प्रतिमाह खाना पकाने की गैस के सिलिण्डरों की कुल कितनी मांग है ;

(ख) भारतीय तेल निगम और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम निगम द्वारा राज्य को खाना पकाने की गैस के प्रतिमाह कितने सिलेण्डर सप्लाई किए जा रहे हैं ;

(ग) प्रतिमास मांग से कितने सिलेण्डर कम पड़ते हैं ;

(घ) इस कमी को पूरा करने के लिए क्या कदम उठाये जा रहे हैं ; और

(ङ) क्या राज्य सरकार का एल० पी० जी० सिलिण्डरों के डीलरों तथा राज्य में उनकी सप्लाई पर कोई नियंत्रण है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) और (ख) पश्चिमी बंगाल में एल० पी० जी० सिलिण्डरों की कुल मांग तथा प्रतिमाह सप्लाई किए जा रहे एल० पी० जी० सिलिण्डरों की कुल संख्या नीचे दी गई है :—

	कुल मांग	सप्लाई किए गए सिलिण्डरों की संख्या
इंडियन आबल कारपोरेशन लि० हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड	2.5 60.000	पूरी मात्रा पूरी मात्रा

(ग) वर्तमान में पश्चिमी बंगाल में एल० पी० जी० की सप्लाई में कोई बँक लाग नहीं है ।

(घ) प्रश्न नहीं उठता है ।

(ङ) राज्य सरकार का सम्बद्ध कानूनों के अधीन एल० पी० जी० के बितरणों पर नियंत्रण है । राज्य में एल० पी० जी० की आपूर्ति के विनियमन की शक्ति पश्चिमी बंगाल सरकार के पास नहीं है ।

#### मध्य प्रदेश में बनो पर आधारित उद्योग

563. कुमारी पुष्पा बेबी :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश में अब तक बनो पर आधारित कितने उद्योग स्थापित किए गए हैं ;

(ख) बनो पर आधारित ये उद्योग किन-किन स्थानों पर स्थापित किये गये हैं ;

- (ग) उन औद्योगिक एककों में कितने व्यक्तियों को रोजगार दिया गया है ; और  
(घ) तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ?

उद्योग और कम्पनी कार्य अधिनियम में राज्य संबंधी (बी आरिफ सीधुम्बर झा) : (क) से (घ) मध्य प्रदेश राज्य में संकठित क्षेत्रों में बनों पर आधारित निम्नलिखित उद्योग स्थापित किये गये हैं :—

एकक का नाम	स्थापना स्थल	उत्पादन की वस्तु
स्ट्रा प्रोडक्ट्स लि०	भोपाल	कानच व मसाला
ओरिएण्ट पेपर मिस्स लि०	अमलाई	—बही—
ओरिएण्टल प्लाइवुड एण्ड	गोगांव	प्लाइवुड
बिनीरिंग इन्डस्ट्री	राबपुर	
सेन्ट्रल इन्डिया बोर्ड प्राइवेट्स	इटारसी	पार्टिकल बोर्ड
परम वॉलेस लि०	भोपाल	ड्रेसिटी बोर्ड

इसके अतिरिक्त, वर्ष 1981-82, 1982-83 और 1983-84 के दौरान लघु तथा कुटीर उद्योग क्षेत्रों में अनेक एकक स्थापित किए गए हैं जैसा कि नीचे दर्शाया गया है :—

	1981-82	1982-83	1983-84
कर्मिगार	753	1901	1541
लघु उद्योग	86	620	423
कुल	839	2511	1964

उपर्युक्त एककों में रोजगार पाने वालों की संख्या तथा लघु कुटीर उद्योग जहां स्थापित किए गए हैं उन स्थानों के नाम सम्बन्धी जानकारी केन्द्रीय रूप से नहीं रखी जाती ।

सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पिछड़े क्षेत्रों में डाकघर खोला जाता

564. कृपाशी पुष्पा बेबी :

क्या संसार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान देश में कितने डाकघर खोले जाने की विचार है ;

(ख) क्या उनका मन्त्रालय विभिन्न राज्यों के पिछड़े क्षेत्रों में अधिक डाकघर खोले जाने के प्रस्ताव पर विचार करेगा ; और

(ग) यदि हां, तो सातवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान नए डाकघर खोले जाने के लिए पता लगाये गये विभिन्न राज्यों के पिछड़े क्षेत्रों का ब्योरा क्या है ?

संचार मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्धा) : (क) सातवीं पंचवर्षीय योजना (1986-90) को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया जा सका है।

(ख) और (ग) देश के जनजातीय तथा डाक सुविधाओं की दृष्टि से पिछड़े इलाकों में आर्थिक सहायता देकर डाक विकास का कार्य किया जाता है। जनजातीय इलाके वे हैं जिन्हें गृह मंत्रालय ने अधिसूचित कर दिया है। डाक की दृष्टि से पिछड़े इलाके वे हैं जो डाक सुविधाएँ प्रदान करने की सम्बन्धी अधिल भारतीय आंकड़ों से शत प्रतिशत या अधिक पीछे हों। समय-समय पर इसमें संशोधन किया जाता है, ताकि देश में समुचित डाक विकास को सुनिश्चित किया जा सके। संलग्न विवरण में देश के पिछड़े इलाकों की वर्तमान सूची दे दी गई है।

### विवरण

#### डाक विकास की दृष्टि से पिछड़े क्षेत्रों की सूची

##### 1. आंध्र प्रदेश :

खम्माम जिले के भद्राचलम, नुगुर, बस्तेन्द्र और काठगोदाम, ताल्लुक, पूर्वी गोदावरी जिले के राम पछोदवरम और पारतीपाड़ी ताल्लुक विद्यावापसनम जिले के चितापल्ली ताल्लुक कात्थरकूर्ती जिले के भुन्वानी और महादेवपुर ताल्लुक, मेहबूबनगर जिले के गडवाल कोडानागल और अछमपेट ताल्लुक चित्तूर जिले का कृष्णम ताल्लुक, नालगोंडा जिले का देवराकोंडा ताल्लुक, अदीलाबाद जिले का बेन्नूर ताल्लुक (बेन्नूरसीडी ब्लॉक के दो ग्रामों को छोड़कर जिन्हें जनजातीय माना गया है और जनजातीय उपयोगना क्षेत्र और कन्नापुर ताल्लुक करन्नापुर सी डी ब्लॉक के 12 ग्रामों के अतिरिक्त जिन्हें जनजातीय माना गया है और जनजातीय उप योजना सहित।

##### 2. बिहार :

धनबाद, हजारी बाग और पलामू जिले

(सहरी क्षेत्र समूह को छोड़कर)

शालकुंड गोपालपुर, सोनहुला, साबौर, काटोरियल, शंभूगंज, धीरिया और बरवाहाट ब्लॉक भागलपुर जिला, मुंगेर जिले में चकई, सोनो, लक्ष्मीपुर, जमालपुर, सदर अरहरा, सूरबगढ़, हलसाई, सिकंदरा और खैरा ब्लॉक बाबुरा ब्लॉक (रोहतास जिला) गिरडीह जिले में प्रिंसिपल ब्लॉक।

##### 3. गुजरात :

कच्छ जिले के भुज लक्षपत ताल्लुक, पंचमहल जिले में जाम्बुचोटेर, राजकोट जिले में जुसधान, बानकानेर, पद्दारी और लोघिका ताल्लुक, मेंहसाना जिले में सामी ताल्लुक, जामनगर

जिले में ओखमंडाल ताल्लुक, सुरेन्द्रनगर जिले में छोटीला और सायासा ताल्लुक, बनासकांठा जिले में दीसा, राघनपुर, संचालपुर, देवदार, बाव, धारद, बंता और घनेरा ताल्लुक ।

#### 4. जम्मू तथा कश्मीर :

समूचा जम्मू तथा कश्मीर राज्य ।

#### 5. कर्नाटक :

शिमोगा जिले में सागर और हसनपुर ताल्लुक, मैसूर जिले में हगगाकाकेवसनकोटे ताल्लुक, उत्तर कनारा जिले में हैलयाल, सूपा, येल्लापुर ताल्लुक, खानपुर जिले में कालघाटगी ताल्लुक, और बेसगांव जिले में सोराब ताल्लुक, कोलार जिले में सिदासघट्टा, चितामड़ी, बेगापल्ली, मुसबाहल, गुडीवांडा, मालूर और श्रीनिवासपुर ताल्लुक, तथा बेंगलूर जिले में अनेकाल, देवानाहल्ली, हीसकोटे, डोडबालपुर और माहडी ताल्लुक ।

#### 6. केरल :

क्यूलान जिल में कोट्टरकारा ताल्लुक, एर्नाकुलम जिले में गुन्नाथानाड ताल्लुक और कोट्टायम जिले में मीनाच्छिल ताल्लुक ।

#### 7. मध्य प्रदेश :

खिबपुरी, पन्ना, गुना और बिदिशा जिला पूरा और शहरी समूहन ।

मुरैना जिले में (शहरी समूहन और कर्नाल ब्लॉक)

राजनादगांव (शहरी समूहन, मानपुर मोहता और चौकी ब्लॉक)

शाहडोल जिला (शहरी समूहन, पुष्पाराजगढ़ और साहागपुर तहसील और जयसिंह नगर समुदाय विकास, व्योहारी तहसील ।

सिधी जिला (शहरी समूहन, कुसुमी टी डी ब्लॉक, गोपादबांस तहसील)

#### 8. महाराष्ट्र :

थाणे जिले में कल्याण और उल्हासनगर तहसील/ताल्लुक, कोल्हापुर जिले में गंभानीत-वाडा तहसील/ताल्लुक, गोआ जिले में सतारी और सांगोम तहसील/ताल्लुक, चंद्रपुर जिले में राजुरा तहसील/ताल्लुक, रायगढ़ के जिले में पेन और कोल्हापुर ताल्लुक/तहसील, परभनी जिले में जितुर तहसील/ताल्लुक और पुणे जिले में भावल तहसील/ताल्लुक ।

#### 9. उत्तर पूर्वी :

कार्बी अनालाग और उत्तर कछार हिल जिला और कामरूप जिले में बहारीघाट ब्लॉक चंगा तहसील ।

#### 10. उत्तर पश्चिमी :

कुश्कोत्र जिले में गुहला तहसील ।

11. उड़ीसा :

गंजाम जिले में होहाना ब्लॉक ।

12. राजस्थान :

बाड़मेर जिले में बाड़मेर, जिव पंचहा और चोहतान तहसील, जैसलमेर जिले में जैसलमेर और, पोकरण तहसीलें, जोधपुर जिले में फालोदी, ओसियानम बेरगढ़, और जोधपुर तहसील, श्रीगंगानगर जिले में श्रीगंगानगर, नोहर, हनुमानगढ़, जनुपगढ़, साहुसखर, अम-हेरिस और सुरतगढ़ तहसीलें कोटा जिले में किशनगंज, शाहबाद और सादपुर तहसील, चुरू जिले में चुरू और सरदारखर तहसीलें, बीकानेर जिले में बीकानेर, नुंकाराखार, कोला और क्लोन्मात्की तहसीलें ।

13. तमिलनाडु :

चेंगलापायु जिले में मानंबापी, पिरका, पुट्टकोट्टई जिले में मानामेलकुडी ब्लॉक और थीरप्पात्ति, इल्मुरपुर, पेरुमारदूर, पुकुनगर फिरका और रामनाथपुरम जिले में महंसाना फिरका ।

14. उत्तर प्रदेश :

मीरजापुर (दक्षिण क्षेत्र, सोन नदी) बभनी, हुषी, राबट्सगंज, नेगडाऊतरा, और रोग्गर ब्लॉक, बहराइच जिले में सिरसया ब्लॉक, भिगा तहसील, जमुहा, इकीना, बिसेहरगंज गिलीला, कंसरगंज, फक्कारपुर, जारवाल, शिषपुर, नबाबगंज, रिसिया और हरिहरपुर, ब्लॉक चमोली जिले में पिछांडा और पालती नंदक परवना, योंडा जिले में बलरामपुर तहसील, सुल्तानपुर जिले में भेटुवा और आवर ब्लॉक, रायबरेली जिले में सोलन ब्लॉक और उत्तर-काशी बस्ती, सहारनपुर, मुरादाबाद, रामपुर, बरेली, लखनऊ, सीतापुर, हरदोई, उम्मेस, प्रतापगढ़, गोरखपुर, देवरिया, आजमगढ़, जौनपुर, गाजीपुर, बाराणसी, बाराबंकी, बिजनौर, पीलीभीत, साहजहापुर, और इलाहाबाद जिले (शहरी क्षेत्रों/समूहन को छोड़कर) ।

15. पश्चिम बंगाल :

वाजिलिंग जिले में कालिपांग उप मंडल, और बंडमान और निकोबार द्वीपसमूह (चूरा जिन्ना) ।

यमुनापार क्षेत्र में लखी नगर और लखरपुर विस्ती में राष्ट्रपति के टेलीफोन  
एक्सचेंज की स्थापना

565. श्री कलाम नृसिंहाचार :

क्या संचार मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली के यमुनापार लखीनगर और लखरपुर क्षेत्र में राष्ट्रपति के एक टेलीफोन एक्सचेंज लगाने सम्बन्धी परियोजना काफी समय से अपूर्ण पड़ी है ;



नाशियों का संबंध है, सामान्यतः देश के अन्दर इनका उत्पादन, आयात और उपयोग केन्द्रीय कीटनाशी अधिनियम, 1968 के अधीन विनियमित होता है। किसी भी कीटनाशी के इस्तेमाल की तब तक अनुमति नहीं दी जाती जब तक कि मनुष्यों, जानवरों एवं पर्यावरण पर इसके विचलन के प्रभाव का पूर्ण मूल्यांकन नहीं किया जाता। रसायन उद्योगों से तरल निस्त्राव के निकास की विस्म को 1974 के जल (प्रदूषण का निवारण और नियंत्रण) अधिनियम के अनुसार संबंधित राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्डों द्वारा दर्शाए गए मानकों के द्वारा परिभाषित किया जाता है।

कीटनाशियों का उपयुक्त उपयोग पर्यावरण में प्रदूषण किए बिना बिनाशकारी कीटों, घुसों, आदि का प्रभावी नियंत्रण करता है। तथापि, कीटनाशियों के अनुचित उपयोग से झील तलाब, जलाशयों आदि को जल प्रदूषित हो जाने से पक्षियों और मछलियों के उत्पादन में कमी हो सकती है।

जल प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड ने कीटनाशी उत्पादकों को उत्पादन लाइसेंस जारी करने के लिए झीलों, तलाबों, जलाशयों आदि में उद्योग के निस्त्राव को छोड़ने से पूर्व उसे सुरक्षित बनाने के लिए कई शर्तें लगाई हैं।

गुजरात राज्य के लिए लोक सभा और विधान सभा के लिए अवधारित स्थान

567- श्री आर० पी० गायकवाड़ :

क्या विधि और ग्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या परिसीमन आयोग ने, 1981 की जनगणना के आधार पर गुजरात राज्य के लिए लोकसभा के कुल स्थानों का अवधारण कर दिया है ;

(ख) गुजरात राज्य विधान सभा के लिए कुल कितने स्थान अवधारित किए गए हैं ;

(ग) गुजरात में लोक सभा और विधान सभा में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के लिए कितने स्थान आरक्षित किए गए हैं ; और

(घ) यदि अब तक अवधारण नहीं किया गया है, तो ऐसा कब तक कर दिए जाने की संभावना है ?

विधि और ग्याय मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हंसराज भारद्वाज) : (क) जी नहीं। संसदीय और विधान सभा निर्वाचन क्षेत्रों का परिसीमन 1971 की जनगणना के आधार पर पिछली बार 1976 में किया गया था।

(क) से (घ) नए परिसीमन आयोग की स्थापना, संविधान के अनुच्छेद 82 और 170 (3) में संशोधन करने के पश्चात ही, की जा सकती है। यदि ऐसा संशोधन कर दिया जाता है तो भी आयोग की स्थापना भी कर दी जाती है तो भी आयोग, प्रत्येक दस वर्षीय जनगणना के

आधार पर, निर्वाचन-क्षेत्रों का केवल पुन समायोजन करेगा तथा लोकसभा और विभिन्न विधान सभाओं में विभिन्न राज्यों को आवंटित स्थानों की कुल संख्या अपरिवर्तित ही रहेगी।

### गुजरात में उद्योग विहीन जिले

568. श्री आर० पी० नायकवाड़ :

क्या उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय सरकार को यह जानकारी है कि गुजरात में डांगस जिला, जिसे "उद्योग विहीन जिलों" की सूची में सम्मिलित किया गया है, के अतिरिक्त वहाँ पर गांधीनगर बना सकंठा साबरकंठा, अमरेली आदि जैसे बहुत से जिले हैं, जहाँ मध्यम अथवा बड़े पैमाने का कोई उद्योग नहीं है और उनकी "उद्योग विहीन जिलों" की सूची में सम्मिलित नहीं किया गया है ;

(ख) क्या राज्य सरकार ने यह अभ्यावेदन किया है कि औद्योगिक पिछड़ापन निर्धारित करने के लिए तालुका/ब्लाक को एक इकाई माना जाना चाहिए ; और

(ग) क्या सरकार का उपरोक्त (ख) को ध्यान में रखते हुए इस प्रयोजन के लिए मार्गनिर्देशों में कोई संशोधन करने का विचार है, क्योंकि गुजरात राज्य के पूर्व में समूचा क्षेत्र औद्योगिक रूप से पिछड़ा हुआ है और वहाँ पर आदिवासियों लोगों की सबसे अधिक प्रतिशतता है ?

उद्योग और कंपनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खां) : (क) गुजरात की सरकार द्वारा दी गई जानकारी के अनुसार बड़े अथवा मझोले उद्योग बनासकंठा और साबरकंठा के जिलों में विद्यमान हैं। गांधीनगर को राज्य की राजधानी होने के कारण उद्योग रहित जिलों की सूची में सम्मिलित करने हेतु विचार नहीं किया गया है।

(ख) जी हाँ।

(ग) औद्योगिक पिछड़ेपन की पहचान हेतु तालुक/ब्लाक को पहले ही एक इकाई के रूप में मान लिया गया है। विभिन्न राज्यों के तालुकों/ब्लाकों को पिछड़े क्षेत्रों की श्रेणी "ख" से "ग" में स्थान प्राप्त है।

बम्बई हाई में उपलब्ध गैस का गुजरात में बिजली पैदा करने के लिए उपयोग

569. श्री आर० पी० नायकवाड़ :

क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई हाई में उपलब्ध गैस बिजली पैदा करने के लिये ट्रोम्बे स्थित टाटा बिजली संयंत्र को 500 मेगावाट बिजली उत्पन्न करने तथा राष्ट्रीय कमिन्कल्स एण्ड फटिलाइजर्स तथा हिन्दुस्तान पेट्रोलियम को भी सप्लाई की जा रही है ;

(ख) क्या गुजरात सरकार सूरत के निकट कावास में स्थापित किए जाने वाले प्रस्तावित बिजली केन्द्र में बिजली उत्पादन के लिए बाम्बे हाई में उपलब्ध गैस उपयोग पर निरन्तर जोर देती रही है ;

(ग) क्या गुजरात सरकार बम्बई में गैस की मांग को प्राथमिकता के आधार पर पूरा करने के पश्चात् बाम्बे हाई की फ़ालतू गैस को गुजरात स्टेट फ़टिलाइजर कम्पनी तथा गुजरात निमंदा बेली फ़टिलाइजर कम्पनी के संयंत्रों के लिए फ़ीडस्टॉक के रूप में उपलब्ध कराने की निरन्तर मांग करती रही है ; और

(घ) यदि हां, तो टाटा तथा अन्य की सुझना में गुजरात सरकार को बिजली उत्पादन के लिए इस गैस के उपयोग की अनुमति न दिये जाने के क्या कारण हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : (क) जी, हां । बम्बई हाई के सम्बद्ध प्राकृतिक गैस की सप्लाई टाटा इलेक्ट्रिक कम्पनी, राष्ट्रीय केमिकल्स एण्ड फ़टिलाइजर्स और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड को की जा रही है ।

(ख) गुजरात सरकार का सूरत के निकट कावास में गैस आधारित विद्युत संयंत्र की स्थापना का प्रस्ताव है ।

(ग) प्राकृतिक गैस की सप्लाई गुजरात स्टेट फ़टिलाइजर कम्पनी को की जा रही है, गुजरात नवर्दा बेली फ़टिलाइजर कम्पनी का प्राकृतिक गैस को उर्वरकों के फ़ीड स्टॉक के रूप में प्रयोग करने का कोई विचार नहीं है ।

(घ) टाटा इलेक्ट्रिक कम्पनी, महाराष्ट्र राज्य का विद्युत बोर्ड और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड को सम्बद्ध प्राकृतिक गैस की सप्लाई अस्थायी आधार पर की जा रही है ।

पक्षों के अर्पण मुख्य के संबंध में निर्वाचन आयोग को प्राप्त शिकायतें

570. श्री श्री०श्री० स्वेन :

क्या बिजि और न्याय मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निर्वाचन आयोग को दिसम्बर, 1984 में हुए लोक सभा निर्वाचनों के दौरान मुख्यमंत्रियों के नामों के बिना पक्ष छापने तथा उनको वितरित करने की शिकायतें प्राप्त हुई हैं ;

(ख) क्या निर्वाचन आयोग को ऐसे पक्षों के छापने और उनके वितरण के लिए निर्वाचन सड़ने वाले अर्पणियों के नामों तथा हस्ताक्षरों को कूटरचना करने की भी शिकायतें प्राप्त हुई हैं ;

(ग) इस मामले में निर्वाचन आयोग ने क्या कदम उठाए हैं ; और

(घ) क्या अपराधियों का पता लगा लिया गया है और उनको गिरफ्तार कर लिया गया है ;

विधि और न्याय मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हुंहराज भारद्वाज) : (क) से (घ) निर्वाचन आयोग से सम्पर्क किए जाने पर उसने सूचित किया है कि इस विषय में जानकारी इकट्ठी की जा रही है। आयोग से जानकारी प्राप्त होने पर उसे सदन के पटल पर रख दिया जाएगा।

12.00 मध्याह्न  
[अनुवाद]

श्री कुलकर्णी (गोविन्देष्ट्रियलय) : कल रेल बजट पर चर्चा के समय श्री एम० आर० जनादेन ने अण्णा-द्रमुक की ओर से चर्चा में भाग लिया। परन्तु समाचार पत्रों में यह गलत छपा है कि वह कांग्रेस (इ) से संबद्ध है।

अध्यक्ष महोदय : कृपया आप लिखित रूप में दें।

श्री०के०के० तिवारी (बक्सर) : मैं एक अत्यन्त महत्वपूर्ण मामला उठाना चाहता हूँ। मैं समझता हूँ कि सारा सदन इस बारे में चिन्तित होगा सरकार द्वारा बहुत से अकाली नेताओं को रिहा किया गया है। यह एक स्वागत योग्य कदम है। परन्तु रिहाई के बाद कुछ उत्तरदायी अकाली नेता "हिट लिस्टों" के साथ बाहर आए हैं। मुझे यह जानकर आश्चर्य हुआ है कि श्री जोगोबाल तथा एक या दो और अकाली नेताओं ने कहा है कि अकालियों और अन्य उद्योगियों द्वारा बनाए गए हिट-स्क्वाडों का अंतिम लक्ष्य प्रधान मंत्री तथा भारत के राष्ट्रपति है। ऐसी ही एक रिपोर्ट समाचार पत्रों में छपी है कि जब प्रधान मंत्री विदेश यात्रा पर जायेंगे उस समय कुछ आतंकवादी ब्रिटेन, कनाडा और अमेरिका में 'हिट-स्क्वाडों' को संगठित करेंगे। वे फ्रांस जायेंगे। अतः यह एक अस्पष्ट भयावह स्थिति है। मेरा आपसे निवेदन है कि आप सरकार को निवेदन दें कि वह इस पर एक वक्तव्य दें क्योंकि अभी हाल ही में हमें अत्यन्त दुःख अनुभव हुआ है। हम प्रधान मंत्री तथा भारत के राष्ट्रपति के जीवन को जोखिम में नहीं डालना चाहते।

[हिन्दी]

अध्यक्ष महोदय : ऐसा है, मेरी बात सुनिये। यह आपकी बात जो है कुछ तो आपने इसमें अतिशयोक्ति की है। हिट लिस्ट नहीं है। लेकिन जो मैंने अखबार में पढ़ा है, उसके बारे में मैं पता लगाऊंगा। होम मिनिस्टर को लिखूंगा। यह चिंताजनक बात है। हिट लिस्ट नहीं लिखा है। दुश्मन नम्बर एक और दुश्मन नम्बर दो, इस किस्त की बात लिखी है। यह सारा देख गांधी का, गौतम का, नानक का और फरीद का है। इसमें इस प्रकार की बात हम चलाने नहीं देना चाहते हैं।

यह तो प्रजातंत्र है। यहाँ विचारों का आदान-प्रदान हो सकता है, पक्ष, विपक्ष हो सकता है, दुश्मन नहीं हो सकता है। वह गलत है। जो इस प्रकार की बात कहता है वह भी गलत है। मैं चाहूंगा कि सरकार भी इसको देखे और सदन भी इसको नरेगा।

इस प्रकार की बात करना प्रजातंत्र के खिलाफ है। ऐसी भावना से हम आगे बहुत

बड़ी कीमत बढ़ा कर कर चुके हैं और इस प्रकार की भावना देश में पैदा होना गलत है। मैं होम मिनिस्टर से पूछूंगा और कहूंगा।

एक माननीय सदस्य : इसकी निम्ना होनी चाहिए। (व्याख्यान)

अध्यक्ष महोदय : ऐसी बात कहना ही निम्ननीय है। हमारे यहां लोग जान देते हैं। शत्रु का कोई दुश्मन नहीं होता है। आप मेरी बात समझिये। गुरू नानक ने तो सीधी-सादी एक बात कही है—

लोहा, कंचन एक है  
बेरी मीत समान  
कहू नानक हरषय बना  
बही सन्त महान ॥

सारे सन्तों का यही काम है, और कोई काम नहीं है। सब को आईचारे से रखना, प्यार से रखना ही सन्त का काम है। कानून बदल सकते हो, सरकार बदल सकते हो, विधान बदल सकते हो, यह आपके हाथ में है। लेकिन दुश्मन की बात बिस्कुस गलत है। ऐसी भावना प्रानुन करना देशहित के खिलाफ है, विधान के खिलाफ है।

[अनुवाद]

श्री० मधु बच्छवते (राजापुर) : इससे पहले कि मैं एक महत्वपूर्ण मामले को उठाऊं, मैं यह कहना चाहता हूँ कि जिस भावना से आपने इस पूरे मामले को लिया है, उस पर मैं पहले अपनी पूर्ण सहमति व्यक्त करता हूँ तथा मैं समझता हूँ कि सभा इससे सहमत होगी। मैं एक अत्यन्त महत्वपूर्ण मामला उठाना चाहता हूँ और गुप्तचरी के क्रियाकलाप से मुझे विशेष रूप से दुःख हुआ है। आज अधिकांश समाचार पत्रों में यह छपा है कि सोवियत राजनयिक लापता हो गया है। यह खबर भी छपी है कि हो सकता है वह किसी महत्वपूर्ण पश्चिमी देश के निरक्षर में चले गये हों। गुप्तचरी की गतिविधियों में यह मॉटर भी अंतरनाक मामला बन जाता है। मैं चाहूंगा कि गृह मंत्री इस पर बक्तव्य दें।

अध्यक्ष महोदय : आप लिख कर दें। मैं पता लगाऊंगा।

श्रीमती मीता मुखर्जी : खड़ी हुई।

अध्यक्ष महोदय : मुझे आपका पत्र मिला गया है। जिन लगभग 300 हजार का आपने उल्लेख किया है, मैं उसका पता लगाऊंगा तथा आपको सूचित करूंगा।

12-05 अ० प०

सभा-पटल पर रखे गये पत्र

[अनुवाद]

पंजाब के मूलपूर्व सैनिक निगम कण्ट्रीक्ल का वर्ष 1983-84 का वार्षिक प्रतिवेदन तथा मेम्बरापरीक्षित लेख

रक्षा मंत्री (श्री पी० वी० नरसिंह राव) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

पंजाब राज्य के संबंध में राष्ट्रपति द्वारा जारी की गई 6 अक्टूबर, 1983 की सूचीबद्धता के खण्ड (ग) चार के साथ पठित पंजाब भूतपूर्व सैनिक निगम, अधिनियम, 1978 की धारा 23 की धारा उपधारा (6) के अन्तर्गत पंजाब भूतपूर्व सैनिक निगम, चण्डीगढ़ के वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे ।

[संघालय में रखे गये । देखिए संख्या एल० टी० 485/485]

ट्रांसफार्मर एण्ड स्विचगियर लिमिटेड (उपक्रमों का अर्जन तथा अन्तरण) अधिनियम 1983 के अन्तर्गत अधिसूचना; नेशनल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड नई दिल्ली के वर्ष 1983-84 की समीक्षा और वार्षिक प्रतिवेदन; वाइराइड्स फास्फेट्स एण्ड कैमिकल्स लिमिटेड की वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की समीक्षा तथा वार्षिक प्रतिवेदन; वर्षों के सभा-पटल पर रखे जाने में हुए विलम्ब के कारण बर्ताने वाला विवरण;

रसायन और उर्वरक तथा उद्योग और कम्पनी कार्य मन्त्री (श्री बोरोम्ब वरिष्ठ) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूँ :—

- (1) ट्रांसफार्मर एण्ड स्विचगियर लिमिटेड (उपक्रमों का अर्जन और अन्तरण) अधिनियम, 1983 की धारा 30 की उपधारा (3) के अन्तर्गत ट्रांसफार्मर एण्ड स्विचगियर लिमिटेड (उपक्रमों का अर्जन और अन्तरण) (किसी सम्पत्ति में बांधक, भार, धारणाधिकार अथवा अन्य हित के संबंध में भूचना) नियम, 1985 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो 30 जनवरी, 1985 की भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का० जा० 63 (अ) में प्रकाशित हुए थे ।

[संघालय में रखी गयी । देखिए संख्या एल० टी० 486/85]

- (2) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(क) (एक) नेशनल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा ।

(ख) नेशनल फर्टिलाइजर्स, लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा परीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रण महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ ।

[संघालय में रखे गये । देखिए संख्या एल० टी० 487/85]

(ग) (एक) वाइराइड्स, फास्फेट्स एण्ड कैमिकल्स लिमिटेड के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा ।

(घ) वाइराइड्स, फास्फेट्स एण्ड कैमिकल्स लिमिटेड का वर्ष 1983-84

सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा-परीक्षित लेखे तथा उन पर नियन्त्रण-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[संभालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 488/85]

- (3) बंगाल कॉमिकल्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड के वर्ष 1982-83 तथा 1983-84 के वार्षिक प्रतिवेदन तथा लेखापरीक्षित लेखों को लेखा वर्ष की समाप्ति के पश्चात् नौ महीनों की निर्धारित अवधि के भीतर तथा पटल पर रखने के कारण को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[संभालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 489/85]

टेलीकम्यूनिकेशन कंसल्टेंट्स इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1983-84 के कार्यकाल की समीक्षा तथा वार्षिक प्रतिवेदन पत्रों को सभा पटल पर रखने में विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण

संचार मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राम निवास मिर्जा) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (एक) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) टेलीकम्यूनिकेशंस कंसल्टेंट्स इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1983-84 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) टेलीकम्यूनिकेशंस कंसल्टेंट्स इंडिया लिमिटेड, नई दिल्ली के वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रण-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

- (2) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में विलम्ब होने के कारणों को दर्शाने वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[संभालय में रखे गए। देखिए संख्या एल० टी० 490/85]

नियोजनालय (रिक्तियों की अनिवार्य अधिसूचना) (संशोधन) नियम, 1984;

राष्ट्रीय/जान सुरक्षा परिषद् धनवाच का वर्ष 1983-84 का वार्षिक

प्रतिवेदन तथा इसके कार्यक्रम की समीक्षा

धन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री डी० अंबेडकर) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :—

- (1) नियोजनालय (रिक्तियों की अनिवार्य अधिसूचना) अधिनियम, 19८१ की धारा 10 की उपधारा (3) के अन्तर्गत, नियोजनालय (रिक्तियों की अनिवार्य अधिसूचना) संशोधन नियम, 1984 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी

संस्करण), जो 2 फरवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना सां० का० नि० 133 में प्रकाशित हुए थे।

[प्रशासन में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 491/85]

(2) (एक) राष्ट्रीय खान सुरक्षा परिषद्, धनबाद के वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा मेधापरो-मित लेखे।

(दो) राष्ट्रीय खान सुरक्षा परिषद्, धनबाद के वर्ष 1983-84 कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[प्रशासन में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 492/85]

मोटरगाड़ी उपकरण नियम, 1984; हुगली डार्किंग एण्ड इंजीनियरिंग कम्पनी लिमिटेड

(उपकरणों का बर्जन तथा अन्तरण) अधिनियम, 1951, के अधीन अधि-

सूचनाएं। एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार अधिनियम

1969 की धारा 62 के अन्तर्गत प्रतिवेदन, आदि

उद्योग और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आरिफ मोहम्मद खां) : मैं निम्न-लिखित पत्र संघो पटल पर रखता हूँ :

(1) उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1951 की धारा 30 की उपधारा (4) के अन्तर्गत मोटर-गाड़ी उपकरण नियम, 1984 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो दिनांक 2 जनवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का० भा० 1(अ) में प्रकाशित हुए थे।

[प्रशासन में रखी गयी। देखिए संख्या एल० टी० 493/85]

(2) हुगली डार्किंग एण्ड इंजीनियरिंग कम्पनी लिमिटेड (उपकरणों का बर्जन तथा अन्तरण) अधिनियम, 1984 की धारा 31 की उपधारा (3) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(एक) हुगली डार्किंग एण्ड इंजीनियरिंग कम्पनी लिमिटेड (उपकरणों का बर्जन तथा अन्तरण) निधियों का प्रशासन नियम, 1985 जो 28 जनवरी, 1985 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का० भा० 53(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(दो) हुगली डार्किंग एण्ड इंजीनियरिंग कम्पनी लिमिटेड (उपकरणों का बर्जन तथा अन्तरण) (बंधक, प्रभार, धारणाधिकार अथवा किसी सम्पत्ति में अन्य हित के सम्बन्ध में सूचना) नियम, 1985, जो 28 जनवरी, 1985 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का० भा० 54(अ) में प्रकाशित हुए थे।

[प्रशासन में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 494/85]

- (3) एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार अधिनियम, 1969 की धारा 62 के अन्तर्गत निम्नलिखित प्रतिवेदनों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(एक) उत्तर प्रदेश राज्य में एक अधिसूचित पिछड़े क्षेत्र में स्टील टायर कॉर्ड वायर और होज वायर के निर्माण के लिए एक नये उपक्रम की स्थापना हेतु मंससं मोदी इण्डस्ट्रीज लिमिटेड, मोंदीनगर के मामले में एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार अधिनियम, 1969, की धारा 22 के अन्तर्गत प्रतिवेदन और एक व्याख्यात्मक टिप्पण सहित केन्द्रीय सरकार के दिनांक 19 जून, 1984 का आदेश।

[संघालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 495/85]

(दो) महाराष्ट्र राज्य में एक अधिसूचित पिछड़े क्षेत्र में स्टील टायर कॉर्ड वायर के निर्माण के लिए एक नये उपक्रम की स्थापना हेतु मंससं नेशनल स्टेडर्ड इंकन लिमिटेड, कलकत्ता के मामले में एकाधिकार तथा अवरोधक व्यापारिक व्यवहार अधिनियम, 1969 की धारा 22 के अन्तर्गत प्रतिवेदन और एक व्याख्यात्मक टिप्पण सहित केन्द्रीय सरकार के दिनांक 19 जून, 1984 का आदेश।

[संघालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 496/85]

- (4) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619क की उपधारा (1) के अन्तर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :—

(क) (एक) तुंगभद्रा स्टील प्रोडक्ट्स लिमिटेड के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण।

(दो) तुंगभद्रा स्टील प्रोडक्ट्स लिमिटेड का वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा परीक्षित लेखे तथा उन पर नियन्त्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[संघालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 497/85]

(ख) (एक) त्रिवेणी स्ट्रक्चरल्स लिमिटेड के वर्ष 1983-84 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण।

(दो) त्रिवेणी स्ट्रक्चरल्स लिमिटेड का वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा परीक्षित लेखे तथा उन पर नियन्त्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[संघालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 498/85]

- (ग) (एक) माहति उद्योग लिमिटेड के वर्ष 1983-84 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण ।  
 (दो) माहति उद्योग लिमिटेड का वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा परीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।  
 [प्रस्ताव में रखे गये । देखिए संख्या एल० टी० 499/85]
- (घ) (एक) स्कूटस इण्डिया लिमिटेड के वर्ष 1983-84 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण ।  
 (दो) स्कूटस इण्डिया लिमिटेड का वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा परीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।  
 [प्रस्ताव में रखे गये । देखिए संख्या एल० टी० 500/85]
- (ङ) (एक) भारत लेदर कारपोरेशन लिमिटेड के वर्ष 1983-84 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा ।  
 (दो) भारत लेदर कारपोरेशन लिमिटेड का वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।  
 [प्रस्ताव में रखे गये । देखिए संख्या एल० टी० 501/85]
- (च) (एक) भारत हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड के वर्ष 1983-84 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण ।  
 (दो) भारत हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड का वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।  
 [प्रस्ताव में रखे गये । देखिए संख्या एल० टी० 502/85]
- (छ) (एक) मांड्या नेशनल पेपर मिल्स लिमिटेड के वर्ष 1983-84 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा ।  
 (दो) मांड्या नेशनल पेपर मिल्स लिमिटेड का वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां ।  
 [प्रस्ताव में रखे गये । देखिए संख्या एल० टी० 503/85]
- (ज) (एक) भारत प्रोसेस एण्ड मेकेनिकल इंजीनियर्स लिमिटेड, कलकत्ता बीर उसकी सहायक कंपनी बेबर्ड (इण्डिया) लिमिटेड के वर्ष

1983-84 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में एक विवरण।

(दो) भारत प्रोसेस एंड मेकेनिकल इंजीनियर्स लिमिटेड, कलकत्ता तथा उसकी सहायक कम्पनी बेबई (इण्डिया) लिमिटेड का वर्ष 1983-84 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियन्त्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(5) उपर्युक्त मंत्र (4) के (क), (ख), (घ) और (ङ) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में विलम्ब होने के कारणों को दर्शाने वाले चार विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 504/85]

(6) (एक) ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन आफ इंडिया, पुणे के वर्ष 1983-84 सम्बन्धी वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन आफ इंडिया लिमिटेड, पुणे के वर्ष 1983-84 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा सम्बन्धी विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिए संख्या एल० टी० 505/85]

दिल्ली बिक्रय कर अधिनियम, 1975 की धारा 72 के अन्तर्गत अधिसूचनाएं

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (जी अनार्दन पुजारी) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :

(1) दिल्ली बिक्रय कर अधिनियम, 1975 की धारा 72 के अन्तर्गत दिल्ली बिक्रय कर (दूसरा संशोधन) नियम, 1985 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) जो 2 मार्च, 1985 को दिल्ली राजपत्र में अधिसूचना संख्या एफ० 4(66)/84—फिन (जी) में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 506/85]

(2) अधिसूचना संख्या सा०का०नि० 147(अ) की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण), जो 13 मार्च, 1985 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुए थे तथा एक व्याख्यात्मक ज्ञापन जिनके द्वारा 9 जून, 1978 की अधिसूचना संख्या 117-सी०नू० में कतिपय संशोधन किया गया है।

[ग्रन्थालय में रखी गई। देखिए संख्या एल० टी० 507/85]

12-06 अ० व०

## राज्य सभा से संदेश

[अनुवाद]

महासचिव : महोदय, मुझे राज्य सभा के महासचिव से प्राप्त निम्न संदेश की सूचना देनी है।

“राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य संचालन नियमों के नियम के उपबंधों के अनुसरण में मुझे राज्य सभा द्वारा 14 मार्च, 1985 को हुई अपनी बैठक में पारित हथकरघा (उत्पादनार्थ वस्तु आरक्षण) विधेयक, 1985 को एक प्रति संलग्न करने का निदेश हुआ है।”

## हथकरघा (उत्पादनार्थ वस्तु आरक्षण) विधेयक, 1985

राज्य सभा द्वारा पारित

[अनुवाद]

महासचिव : महोदय, मैं राज्य सभा द्वारा पारित हथकरघा (उत्पादनार्थ वस्तु आरक्षण) विधेयक सभा पटल पर रखता हूँ।

## पंजाब बजट, 1985-86

[अनुवाद]

वित्त मंत्री (श्री विष्णुनाथ प्रताप सिंह) : महोदय मैं वर्ष 1985-86 के लिए पंजाब राज्य की अनुमानित आय और व्यय के बारे में एक विवरण प्रस्तुत करता हूँ।

## विवरण

महोदय,

मैं, वित्तीय वर्ष 1985-86 के सम्बन्ध में पंजाब राज्य का वार्षिक वित्तीय विवरण सभा पटल पर रख रहा हूँ।

2. संविधान के अनुच्छेद 358 के अंतर्गत 6 अक्टूबर, 1983 को जारी की गई उच्चकोषणा के परिणामस्वरूप, पंजाब राज्य के विधानमंडल की शक्तियों का प्रयोग, संसद द्वारा अथवा संसद के प्राधिकार के अन्तर्गत किया जा सकता है। इसी के अनुसरण में वित्तीय वर्ष 1985-86 के सम्बन्ध में पंजाब राज्य की अनुमानित प्राप्तियों तथा व्यय का विवरण सभा के सम्मुख प्रस्तुत किया जा रहा है।

## संसोधित अनुमान 1984-85

3- चालू वर्ष के संसोधित अनुमानों में राज्य का कर-राजस्व तथा कर भिन्न राजस्व

686.70 करोड़ रुपए आंका गया है, जो कि वित्तीय वर्ष के प्रारम्भिक भाग में राज्य में विद्यमान अव्यवस्था की परिस्थितियों के कारण बजट अनुमानों की तुलना में 75.53 करोड़ रुपए कम है। केन्द्रीय करों और छुट्टियों में राज्य के हिस्से और भारत सरकार से मिलने वाले सहायता अनुदानों से, बजट में अनुमानित 221.46 करोड़ रुपए की राशि के मुकाबले 225.16 करोड़ रुपए प्राप्त होने का अनुमान है; जो कि बजट अनुमानों से 370 करोड़ रुपए ज्यादा है। अनुमान है कि राजस्व खाते का व्यय 971.70 करोड़ रुपए होगा, जबकि इसकी तुलना में बजट अनुमानों में 848.17 करोड़ रुपए के व्यय का अनुमान लगाया गया था 123. 3 करोड़ रुपए की यह वृद्धि, कर्मचारियों को अतिरिक्त मंहगाई भत्ते की किस्तों की अदायगी करने और शिक्षा, चिकित्सा, लोच-स्वास्थ्य, स्वच्छता तथा जलपूर्ति, नगर विकास, जैसी सामाजिक तथा सामुदायिक सेवाओं, पुलिस तथा म्याज की अदायगीयों पर पहले से अधिक व्यय किए जाने के परिणामस्वरूप हुई है। इसके परिणामस्वरूप, बजट में अनुमानित राजस्व खाते का 135.52 करोड़ रुपए का अधिशेष, 59.84 करोड़ रुपए के घाटे में बदल जाएगा।

4. जहां तक पूंजी खाते का सम्बन्ध है, अनुमान है कि अब इस खाते में 1982.50 करोड़ रुपए की प्राप्तियां होंगी, जबकि इसकी तुलना में बजट में 1143.03 करोड़ रुपए की प्राप्तियों का अनुमान लगाया गया था। पूंजी खाते का 2087.26 करोड़ रुपए का व्यय भी बजट में अनुमानित 1383.64 करोड़ रुपए के व्यय के मुकाबले ज्यादा होगा। यह वृद्धि भी मुख्य रूप से अर्धोपाय अभिनों और भारतीय रिजर्व बैंक तथा वाणिज्यिक बैंकों से लिए गए बोधर ट्राफ्टों तथा वर्ष के दौरान उनकी वापसी-अदायगी की देनदारी के कारण हुई है। लोक खाते के लेन-देनों और प्रारम्भिक घाटे को हिसाब में शामिल करने के बाद, अनुमान है कि आसू वर्ष के अन्त में कुल मिलाकर 139.86 करोड़ रुपए का घाटा रहेगा, जबकि बजट में 109.45 करोड़ रुपए के घाटे का अनुमान लगाया गया था।

#### बजट अनुमान 1985-86

5. अनुमान है कि राजस्व प्राप्तियां 1158.40 करोड़ रुपए की होंगी, जो कि आसू वर्ष के संशोधित अनुमानों से 246.54 करोड़ रुपए अधिक होंगी। राज्य की कर-राजस्व तथा कर-भिन्न राजस्व की प्राप्तियां अनुमानतः 869.12 करोड़ रुपए की होंगी; यह राशि 1984-85 के संशोधित अनुमानों में 182.42 करोड़ रुपए ज्यादा है। अनुमान है कि केन्द्रीय करों में से राज्य के हिस्से तथा अनुदानों के रूप में प्राप्त व्यय राशि 289.28 करोड़ रुपए की होगी, जो कि आसू वर्ष के संशोधित अनुमानों में आंकी गई राशि से 64.12 करोड़ रुपए ज्यादा होगी। राजस्व खाते का व्यय 1096.72 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। ये क्षेत्र जिनके व्यय में भारी वृद्धियां करने की परिकल्पना की गई है, शिक्षा, चिकित्सा सेवाएं, परिवार कल्याण, लोक स्वास्थ्य, स्वच्छता तथा जलपूर्ति, कृषि, लघु सिंचाई, सामुदायिक विकास तथा परिवहन सेवाएं हैं।

9. पूंजी खाते के अन्तर्गत, 2038.98 करोड़ रुपए की प्राप्तियां, और ऋणों तथा अभिनों सहित 2119.43 करोड़ रुपए का व्यय होने का अनुमान लगाया है। राजस्व खाते,

पूर्वी छाते यथा लोक छाते को देखते हुए वर्ष 1985-86 का बजट एक संतुलित बजट है, जिसमें पूर्ववर्ती वर्ष का 109.86 करोड़ रुपए का भागे लाया गया। घाटा बिना घट-बढ़ के ध्यों-का स्थों रखा गया है।

#### आयोजना परिव्यय

7. वर्ष 1985-86 के लिए राज्य का आयोजना परिव्यय 440 करोड़ रुपए निर्धारित किया गया है, अर्थात् उतना ही जितना कि चालू वर्ष के लिए निर्धारित किया गया था। 1985-86 के लिए केन्द्रीय सहायता 94.26 करोड़ रुपए की होगी, जो कि चालू वर्ष की व्यवस्था से 21.85 करोड़ रुपए ज्यादा होगी। राज्य में उत्पन्न अव्यवस्थित परिस्थितियों के कारण साधनों की तंगी का दृष्टि में रखते हुए 1985-86 में राज्य को 100 करोड़ रुपए की विशेष सहायता प्रदान की जाएगी। वार्षिक आयोजना में, सिंचाई, बाढ़ नियंत्रण तथा विद्युत के लिए 238 करोड़ रुपए, कृषि तथा सहकारिता के लिए 77 करोड़ रुपए, सामाजिक तथा सामुदायिक सेवाओं के लिए 76 करोड़ रुपए, परिवहन तथा संचार के लिए 25 करोड़ रुपए और उद्योग तथा खनिज पदार्थों के लिए 19 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है। राज्य सरकार निर्माणाधीन परियोजनाओं तथा ऐसी परियोजनाओं पर बराबर विशेष ध्यान देती रहेगी जो कि समाप्ति के सन्निकट पहुंच चुकी है।

#### लेखानदान

8. वर्ष 1985-86 का वार्षिक वित्तीय विवरण यथापेक्षित रूप में, सभा के समक्ष रख दिया गया है और अन्य बजट पत्रों के साथ-साथ अनुदानों की मांगें भी माननीय सदस्यों को परिचालित की जा रही हैं; तथापि इस समय में वित्तीय वर्ष 1985-86 के पहले अनुदानों के सम्बन्ध में केवल "लेखानदान" की ही मांग कर रहा हूँ।

#### अनुदानों की अनुपूरक मांगें (पंजाब) 1984-85

[अनुवाद]

वित्त तथा वाणिज्य और आपूर्ति मंत्री (श्री बिहबलाच प्रताप सिंह) : महोदय, मैं पंजाब राज्य के सम्बन्ध में वर्ष 1984-85 की अनुदानों की अनुपूरक मांगों को दक्षिण वाला एक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

#### समिति के लिए निर्वाचन

#### राष्ट्रीय कंटेनर कोर की केन्द्रीय सलाहकार समिति

[अनुवाद]

रक्षा मंत्री (श्री पी० बी० नरसिंह राव) : महोदय मैं प्रस्ताव करता हूँ :

"कि राष्ट्रीय कंटेनर कोर अधिनियम, 1948 की धारा 12 (1) के अनुसूचक में,

इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसा अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों तथा उसके अन्तर्गत बनाए गए नियमों के अधीन, राष्ट्रीय कैंडेट कोर की केन्द्रीय सलाहाकार समिति के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि राष्ट्रीय कैंडेट कोर अधिनियम, 1948 की धारा 12 के अनुसरण में, इस सभा के सदस्य, ऐसी रीति से जैसे अध्यक्ष निदेश दें, उक्त अधिनियम के अन्य उपबंधों तथा उसके अंतर्गत बनाए गए नियमों के अधीन, राष्ट्रीय कैंडेट कोर की केन्द्रीय सलाहाकार समिति के सदस्यों के रूप में कार्य करने के लिए अपने में से दो सदस्य निर्वाचित करें।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

12.07 म० व०

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

12.08 म० व०

अबिलम्बनीय लोक महत्त्व के विषय की ओर ध्यानाकर्षण

[अनुवाद]

हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन द्वारा केरल सप्लाइ किए गए उच्चमज्जील मिट्टी के तेल से लगी आग

श्री जैनुल बख्श (बाजीपुर) मैं पेट्रोलियम मंत्री महोदय का ध्यान अबिलम्बनीय लोक महत्त्व के निम्न विषय की ओर दिलाता हूं और उनसे अनुरोध करता हूं कि वह इस सम्बन्ध में अवगत हैं :

“हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन द्वारा केरल को सप्लाइ किए गए उच्चमज्जील मिट्टी के तेल से लगी आग जिसके परिणामस्वरूप कई लोग मारे गये और अन्य लोग घायल हुए तथा इस मामले में सरकार द्वारा की गई कार्यवाही।”

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री नवल किशोर शर्मा) : महोदय, माननीय श्री जैनुल बख्श और अन्य सदस्यों ने केरल राज्य में पिछले महीने मिट्टी के तेल में मिलावट के कारण हुई कुछ दुर्घटनाओं की ओर ध्यान आकृष्ट किया है।

मैं बड़े अफसोस और दुःख के साथ सदन (हाउस) को यह बताना चाहूंगा कि फरवरी, 1985 में मिट्टी के तेल में मिलावट के कारण अचानक आग लग जाने से केरल के अल्फेन्पी,

एनाकुलम, त्रिचूर, पालघाट और मल्सापुरम जिलों में कुछ दुर्घटनाएं हो गईं, फलस्वरूप कुछ व्यक्तियों की मृत्यु हुई और कुछ जलने के कारण जकमी हो गए। ये दुर्घटनाएं मिट्टी के तेल की नंपवा मोटर स्पिरिट को मिला देने से हुई। ऐसे मिलावटी मिट्टी के तेल की सप्लाई हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन के कोचीन टर्मिनल से हुई थी। 12 मार्च, की यथास्थिति के अनुसार 13 व्यक्तियों की मृत्यु हुई और 109 व्यक्ति जकमी हुए थे। हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन लिमिटेड के अध्यक्ष एवं प्रबन्ध निदेशक ने निदेशक (मार्केटिंग) के साथ त्रिबेन्चम का दौरा किया और मुख्य मंत्री से मिले; कारपोरेशन ने प्रभावित परिवारों को राहत देने की दृष्टि से मुख्य मंत्री सहायता कोष में 4.00 लाख रुपए दिये हैं। केरल राज्य की अपराध शाखा के उप-महा निरीक्षक (डी० आई० जी०) द्वारा रजिस्टर किए गए मामलों की जांच किए जाने के अतिरिक्त एक तकनीकी समिति द्वारा जांच कराए जाने का आदेश दिया गया है। इसकी रिपोर्ट मार्च, 1985 के अन्तिम सप्ताह में मिलने की आशा है। इसी बीच, इस सम्बन्ध में निम्नलिखित अन्य उपाय किए गये हैं :—

(i) ऐसे टैंकों से सप्लाई बन्द कर दी गई है और जिसमें मिलावट होने की आशंका है उस टैंक को मुहरबन्द कर दिया गया है।

(ii) राज्य सरकार ने इस टैंक से पहले की गई सप्लाई को रोक दिया है और बोक और बुदरा प्वाइंटों से सप्लाई बापस ली जा रही है।

(iii) राज्य सरकार ने जिलाधीशों को प्रभावित परिवारों को अनुग्रह राशि देने के आदेश दिए हैं।

आगे यदि और किसी प्रकार की कार्रवाई आवश्यक समझी गई तो तकनीकी समिति से निष्कर्ष प्राप्त होने के बाद ही की जाएगी।

बी बैंगन बहार : महोदय, मंत्री महोदय द्वारा दिया गया वक्तव्य संतोषजनक नहीं है। पहली बात तो यह है कि माननीय मंत्री जी ने यह नहीं बताया कि उन अपराधी अधिकारियों के क्या कार्यवाही की गई हैं जिन्होंने बोर लापरवाही दिखाई। जब बैंगनों में यह मास लादा जाता है, मुझे आशा है कि बैंगन को सील करने से पहले उस उत्पाद की गुणवत्ता की प्रक्रिया है पता नहीं इस मामले में गुणवत्ता की जांच की गई थी या नहीं। इसके बाद, जब बैंगन अपने गन्तव्य स्थान पर पहुँच जाते हैं जहाँ बीजरो और उपभोक्ताओं को वह सप्लाई की जानी होती है, वहाँ दुबारा उसकी गुणवत्ता की जांच की जाती है। पता नहीं वहाँ भी गुणवत्ता की जांच की गई है या नहीं। यदि जांच की गई होती तो इस मिलावट का पता चल सकता था। मुझे लगता है कि या तो लदान करने वाले स्थान या प्राप्त करने वाले स्थान पर कोई जांच नहीं की गई। अतः इस बारे में बोर लापरवाही बरती गई और इसके लिए जो भी व्यक्ति जिम्मेदार है उसे सजा दी जानी चाहिए। चाहे वह लदान स्थान या प्राप्ति स्थान पर हो।

दूसरी बात यह है कि केरल की सी० आई० डी० इस सारे मामले की छानबीन कर

रही है। 13 मार्च तक 15 लोगों की मृत्यु होने की सूचना दी गई थी। लेकिन कल ही मैंने कहीं पढ़ा था कि यह संख्या 16 से भी अधिक है। यह भी बताया गया है कि हिन्दुस्तान पेट्रोलियम के एक अधिकारी को गिरफ्तार किया गया है। इस बात का वक्तव्य में उल्लेख नहीं किया गया है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच है, यदि हाँ, तो उसे किस आधार पर गिरफ्तार किया गया है।

अब मैं अपनी तीसरे प्रश्न पर आता हूँ जिसे मैंने पेट्रोलियम मंत्रालय की परामर्शदात्री समिति में कई बार उठाया है जिसके माननीय मंत्री जी तब सदस्य भी थे। जब कभी भी पेट्रोलियम की कोई सप्लाई की जाती है, इसकी गुणवत्ता की जांच नहीं की जाती। इसका परिणाम यह होता है कि डीजल, पेट्रोल और मिट्टा के तेल में प्रायः सूक्ष्मकैटिंग आयक और कभी-कभी तो पानी तक मिला हुआ होता है। पेट्रोलियम डीलरों एसोसिएशन तथा अन्य डीलरों ने अत्यन्त कार्रवाई के साथ यह मामला उठाया है। पता नहीं उस अभ्यावेदन पर क्या कार्रवाई की गई है। मैंने इस मामले को परामर्शदात्री समिति के साथ भी उठाया है। लेकिन अब तक कोई पूर्वापाय नहीं किए गए। यदि पूर्वापाय किए जाते तो यह दुर्घटना टल सकती थी। जब पेट्रोलियम में पानी मिला हुआ है तो मोटरवाहन और बाहनों की क्षति होती ही और हमें इस बारे में बार-बार रिपोर्टें भी प्राप्त होती रहती हैं।

अनुग्रहराशि पर आते हुए, माननीय मंत्री जी ने कहा कि निगम ने मुख्य मंत्री सहायता कोष में 4 लाख ६० जमा करवाये हैं। क्या वह राशि पर्याप्त है। हम यूनियन कार्बाइड को क्षिप्त रहे हैं और हम भोपाल में हुई उस दुर्घटना के लिए पूरी क्षतिपूर्ति की मांग कर रहे हैं जो उनकी लापरवाही के कारण हुई। लेकिन, इस मामले में, हम केवल 4 लाख दे रहे हैं ताकि इस दुर्घटना के शिकार हुए व्यक्तियों की सहायता दी जा सके। अब 24 लोग मरे हैं और बहुत से घायल हुए हैं तो क्या उसके लिए यह अनुग्रह राशि पर्याप्त है जो आपने दी है ?

इससे पहले कि अमरीका की यूनियन कार्बाइड कंपनी से हम पूरे मुआवजे की मांग करें। कम से कम हमारे देश के निगम को तो मुआवजा देने में एक मिसाल कायम करनी चाहिए। हमें मुआवजा भी देना चाहिए। निश्चय ही भोपाल में 2000 लोगों की मृत्यु हुई है और केरल में सिर्फ 16 व्यक्तियों की मृत्यु हुई है। यह मंत्रालय तथा हिन्दुस्तान पेट्रोलियम निगम की जिम्मेदारी है कि वे इस दुर्घटना से पीड़ित लोगों को पूरा मुआवजा दें।

अतः मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहूँगा कि वह इस सम्बन्ध में क्या कार्रवाई कर रहे हैं।

मैं उनसे जवाब पाने के लिए एक बार फिर से प्रश्न पूछूँगा। मैं यह जानना चाहता हूँ कि जहाँ पर माल लादा जाता है और जहाँ पर उतारा जाता है वहाँ पर माल की किस्म की जांच के लिए कोई प्रक्रिया है और यदि ऐसी कोई प्रक्रिया है तो उत्पाद की किस्म और मिट्टी के तेल की जांच की गई थी अथवा नहीं।

अतः मैं यह जानना चाहता हूँ कि वे पीड़ित लोगों को क्या मुआवजा देने जा रहे हैं।

पेट्रोलियम मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री मधुसूदन क्लेशोर वर्मा) : उपाध्यक्ष महोदय, जैसा कि माननीय सदस्य ने ठीक ही कहा है यह बहुत ही खेदजनक है कि इस तरह की दुर्घटना हुई है। मैं और मेरे मंत्रालय को इस घटना के लिए बहुत ही खेद है। हम सुनिश्चित करने कि भविष्य में इस तरह की कोई घटना न हो।

इसे वृष्टिगत रखते हुए, हिन्दुस्तान पेट्रोलियम समिति तथा इंडियन आयल कारपोरेशन की एक समिति बनाई गई है यह पता लगाना है जिसका कार्य कि इस घटना के कारण क्या और सही कदम क्या उठाए जा सकते हैं ताकि भविष्य में इस तरह की दुर्घटनाएं न हों।

दुर्घटनावश, इस क्षेत्र में तेल उत्पादों के विपन्न में इतिहास में यह पहली ही घटना है।

कर्मचारियों की ओर से सापरवाही के प्रश्न के बारे में जांच-पड़ताल की जा रही है। एक समिति बनाई गई है। यह रिपोर्ट आने के बाद ही पता चलेगा कि कौन कर्मचारी इसके लिए जिम्मेदार है और कहाँ पर खामियाँ थीं। जहाँ तक नियम का संबंध है हम देखेंगे कि जो कोई व्यक्ति सापरवाही के लिए जिम्मेदार पाया गया है उसे पर्याप्त सजा मिलनी ही चाहिए इस बात के लिए मैं माननीय सदस्य को आश्वासन दे सकता हूँ।

मुआवजे के प्रश्न के संबंध में, हमने मुख्य मंत्री सहायता कोष में 4 लाख रुपये दिए हैं। जिसका राज्य सरकार के मापदण्डों के अनुसार मुख्य मंत्री अथवा जिला अधिकारियों द्वारा वितरण किया जा रहा है।

मुझे बताया गया है कि 10,000 रुपये की राशि मृतक के रिश्तेदार को दी गई है और बाचक होने वाले लोगों को 1,000 से 3,000 रुपये तक दिए गए हैं। निश्चय ही मैं माननीय सदस्य से सहमत हूँ कि यह मुआवजा पर्याप्त नहीं है और उच्च क्षति प्राप्त समिति निश्चित रूप में मुख्य मंत्री के किसी भी सुझाव पर विचार करेगी। कि क्या वह चाहते हैं कि अधिक मुआवजा दिया जाए।

श्री श्री० एम० बलासचाला (पोन्नानी) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय मिलावट किए गए मिट्टी के तेल की सप्लाई किए जाने की इतनी भयंकर और दर्दनाक दुर्घटना पर अपनी ब्यथा और गहरा दुःख व्यक्त करने के लिए मेरे पास कोई शब्द नहीं है।

महोदय, इस घटना से केरल के पांच जिले प्रभावित हुए हैं, असेपी, एर्णाकुलम, त्रिचूर, पालघाट तथा मालापपुरम और कुछ हद तक त्रिवेन्द्रम भी। सरकारी सूचनाओं के अनुसार 13 लोगों की मृत्यु हुई और 109 व्यक्ति घायल हुए, परन्तु जैसा कि हम सभी जानते हैं।

श्री० श्री० जे० कुरियन (इदुक्की) : 18 लोगों की मृत्यु हुई।

श्री श्री एम० बन्नासबाला : आप बोड़ी डेर मेरी बात सुनिए । जैसा कि हम सभी जानते हैं कि ये सरकारी जांकड़े हैं । परन्तु और सरकारी सूचों के अनुसार यह संख्या बहुत अधिक है और इस कुबंटना की पूरी तरह जांच की जानी चाहिए । यह कुबंटना बंदी भी किस्म हद तक हुई है उस पर तथा इसकी मंभीरता पर विचार करना चाहिए । हिन्दुस्तान पेट्रोसियम कारपोरेशन द्वारा सप्लाई किया गया मिट्टी का तेल अधिकतम राशन की दुकानों से लाया गया था । वास्तव में सभी प्रभावित व्यक्ति मरीब तकके के हैं । इसमें अधिकतम संख्या महिलाओं, बच्चों और निचन व्यक्तियों की हैं जो अपने घरों में मिट्टी के तेल का उपयोग करते हैं । जो उन्हें सप्लाई किया गया था वह मिट्टी का तेल नहीं था । ऐसा लगता है मानो कि केरल में घरों में बम सप्लाई किए गए थे । जिन बोटसों तथा संघों में यह मिट्टी का तेल था वे सभी फट गए । बटना की नहराई को देखिए । पालघाट में एक स्थान पर एक महिला ने बाधिस जलाई और नजदीक में रखी बोटस ने जाग पकड़ ली । वह महिला जलने से घायम हो गई और बाद में उसकी मृत्यु हो गई । इस तरह का मिट्टी का तेल सप्लाई किया गया था । सभी पीड़ित लोग मरीब तकके के थे ।

महोदय, यह जो बर्नाक बटना हुई है इससे हमें इतनी तो सात्वना है कि कम से कम केरल सरकार, यदि इसमें सभी अधिकारी नहीं, इस गम्भीर स्थिति से अवगत की । बाधिस एवं नागरिक पूर्ति मंत्री श्री यू० ए० बीरन ने तुरन्त इसकी जांच करने का आदेश दे दिया । उन्होंने सम्पूर्ण प्रभावित स्टोक को तुरन्त रोक देने का आदेश दिया । परन्तु, महोदय यह बहुत ही रोच का विषय है कि केरल सरकार के सभी अधिकारियों को इस बर्नाक बटना की जानकारी नहीं थी और न ही उन्होंने गम्भीरता से इसे लिया । हमें बताया गया है और मैं दि० 17-23 मार्च के "श्री श्रीक" अंक में उद्धृत करना चाहता हूँ :

"यद्यपि मंत्री बीरन ने संविग्ध मन्डार को जम्त करने के आदेश दिए थे । तथापि ऐसा करने में बहुत दिन लग गए । एक बिना कसकट, जिससे पुसिस अधिकारी तुरन्त कार्यवाही करने के लिए मिला था, इस मामले पर जलने दिन तक चर्चा करने को तैयार नहीं थे ।"

इस प्रकार का कठोर रवैया है जो हमें कतिपय केरल सरकार के अधिकारियों में देखने को मिलता है । महोदय, हम केरल के मुख्य मंत्री श्री मोबना का स्वागत करते हैं कि किसी भी व्यक्ति को बख्शा नहीं जायेगा और मुझे आशा है कि जो जांच कार्य हो रहा है उसमें किसी भी व्यक्ति को छोड़ा नहीं जायेगा, चाहे वह बड़ा हो या छोटा और उन अधिकारियों को भी, जिन्होंने सरकार द्वारा आदेश जारी किए जाने के बावजूद भी जापरवाही की बाहर ली जाएगी ।

महोदय, मुझे यह भी कहना चाहिए, और मैं वह कहने के लिये मजबूर हूँ कि मुझे इस बटना के बारे में केन्द्र सरकार की लम्बी चुप्पी से दुःख है । केरल में जांच कार्य करने का आदेश दे दिया गया था । वहां स्टोक को जम्त कर लिया गया था । परन्तु हमें भारत सरकार की तरफ से पूरी चुप्पी मालूम पड़ती है कि क्या करना है । मुझे आशा है कि माननीय मंत्री श्री कम से कम हमने अपने तक मौन रहने का कारण तो हमें बता ही देंगे ।



हमें बताया गया है कि कुछ मामले केरल सरकार ने दायर किए हैं। मैं केरल सरकार का आभारी हूँ कि इसने कुछ मामलों की जांच शुरू करवाई है।

क्या मैं पूछ सकता हूँ कि किन के विरुद्ध ये मामले शुरू किये गये हैं? मुझे खेद है कि ये मामले यहाँ-यहाँ कुछ छोटे लोगों के विरुद्ध प्रारम्भ किये गये हैं। परन्तु जैसा कि केरल सरकार और हमारी सरकार आश्वासन दिया है कि बड़ा हो या छोटा किसी भी दोषी पाये गये व्यक्ति के विरुद्ध कार्यवाही की जायेगी। क्या हिन्दुस्तान पेट्रोसियम निगम के किसी भी अधिकारी के विरुद्ध कोई भी मामला दर्ज किया गया है?

टैक सारियों की सप्लाई के लिये कौन जिम्मेदार है। परन्तु संभवतः वह हिन्दुस्तान पेट्रोसियम निगम की जिम्मेदारी नहीं है और टैकर, सारियों को भी मिट्टी के तेल की आपूर्ति करता है। संभवतः यह कार्य लोक व्यापारियों के हाथ में है। क्या किसी भी बड़े लोक व्यापारी को टैकर सारियों की आपूर्ति के संबंध में जिम्मेदार ठहराने के लिए कोई मामला दर्ज किया गया है? सरकार सदन में यह बताये कि किन लोगों के विरुद्ध मामले चलाये गये हैं। क्या हिन्दुस्तान पेट्रोसियम निगम के किसी भी अधिकारी के विरुद्ध कोई मामला चलाया गया है?

सरकार ने अभी-अभी आश्वासन दिया है—मैं उसके माननीय मंत्री की का धन्यवाद करूँगा और सरकार ने अपनी तत्परता व्यक्त की है कि अगर केरल के मुख्य मंत्री को अधिक वित्तीय सहायता की जरूरत पड़े तो उन्हें और अधिक वित्तीय सहायता मुहैया करायी जायेगी। आश्वासन के लिये धन्यवाद। परन्तु केरल सरकार द्वारा अधिक वित्तीय सहायता मांगने के लिये इंतजार की क्या जरूरत है? यह हमारा उत्तरदायित्व है। हमें मामले में समुचित कार्यवाही करनी चाहिये।

मुख्य मंत्री सहायता कोष में हिन्दुस्तान पेट्रोसियम निगम द्वारा 4 लाख रुपये दिये गये हैं और केरल के मुख्य मंत्री ने घोषणा की है—हम इस घोषणा का स्वागत करते हैं 10,000 रुपये की राशि मृत व्यक्ति के परिवारों को तथा 1000 से 3000 रुपये तक की राशि बायल व्यक्तियों को दी जाएगी मुझे यह बताने की आवश्यकता नहीं है कि हमारे देश में निर्धन व्यक्तियों के साथ कैसा व्यवहार किया जा रहा है। रेलवे दुर्घटना के मामले में मुआवजे की रकम क्या है? हवाई दुर्घटना के मामले में मुआवजे की रकम क्या है? यह एक लाख रुपये से अधिक है। परन्तु उन गरीब लोगों, जो राजन की दुकानों से मिट्टी का तेल खरीदकर लाते थे, जिनमें अधिकतर महिलाएँ एवं बच्चे हैं, के जीवन को केवल 10,000 रुपये में जाका जा रहा है और बायलों को 1000 से 3000 रुपये तक ही दिए जा रहे हैं यह बहुत ही अपर्याप्त है। माननीय मंत्री को इस सम्मानित सदन में खड़े होकर और केरल के मुख्य मंत्री पर न डाल कर यह घोषणा करनी चाहिए कि केरल के हरेक घर मिलावट किए गए मिट्टी के तेल अथवा बम सप्लाई किये जाने के कारण जो मानव निर्मित दर्दनाक दुर्घटना हुई है उससे प्रत्येक पीड़ित व्यक्ति को पूरा मुआवजा दिया जायेगा।

अतः मैं अपना प्रश्न बताता हूँ। जैसा कि मैंने कहा है कि हिन्दुस्तान पेट्रोसियम निगम

ने अपने कर्मचारियों की लापरवाही के संबंध में जो जांच कार्य शुरू की है वह अत्यन्त असंतोष जनक है। इसकी एक स्वतंत्र जांच होनी चाहिये। क्या सरकार इस कार्य की जांच करेगी और क्या सी०बी०आई० से जांच करवाएगी? मैंने उन मामलों के बारे में पूछे हैं जो दर्ज किए गए हैं और किन लोगों के विरुद्ध मामले दर्ज किये गये हैं। मैंने माननीय मंत्री जी से इस मामले निमित्त बुर्बटमा के लिये पूरा मुआवजा दिलाने के लिये तुरन्त घोषणा करने के लिए भी कहा है। मैंने सरकार से यह जानकारी भी मांगी है कि इस प्रकार की सामग्री को साने से जाने के बारे में सुरक्षा के उपाय क्या हैं।

उन सुरक्षा उपायों का क्या हुआ? यदि कुछ नहीं किया गया, तो इस संबंध में क्या किया जा रहा है? मुझे जाता है मंत्री महोदय सदन में इन सभी महत्त्वपूर्ण प्रश्नों पर प्रकाश डालने।

जैसा कि मैंने कहा है इस पूरी दुःखद घटना में एकमात्र सुखकर बात यह है कि केरल सरकार द्वारा तुरंत कार्यवाही की गई है यद्यपि कुछ अधिकारी स्थिति की गंभीरता महसूस नहीं कर पाए हैं और स्थिति के अनुकूल काम करने में असफल रहे हैं और वे अपने कर्तव्य का पालन नहीं कर पाए हैं।

मैं केरल के मुख्य मंत्री तथा खाद्य और पृथि मंत्री को बधाई देता हूँ कि उन्होंने तत्काल कार्यवाही किए जाने की घोषणा की यद्यपि जिस तरह से वे घोषणाएं की गईं, उनकी जांच किए जाने की भी आवश्यकता है।

• श्री नवल किशोर शर्मा : मैं पुनः कहता हूँ कि ऐसी वासदी का होना वास्तव में दुःखदायक है तथा मेरे विद्वान मित्र ने ठीक ही कहा है कि समाज का निर्यन्तम बर्ष ही इस तेल का प्रयोग करता है और इसीलिए इस वासदी का प्रभाव ज्यों पर पड़ा है। उनके साथ मैं भी उन लोगों के प्रति शोक संवेदना प्रकट करता हूँ। जैसा मैंने पहले भी कहा है इस प्रकार की दुर्भाग्यपूर्ण बुर्बटना पहली बार हुई है।

अतः इसके कारणों की जांच के लिए एक जांच समिति बनाई गई है। मेरे विद्वान मित्र को संदेह है कि हिन्दुस्तान पेट्रोलेियम कारपोरेशन ने कोई समिति नियुक्त की है। मैं कहता हूँ कि केवल पेट्रोलेियम कारपोरेशन की समिति ही नहीं अपितु इंडियन ऑयल कारपोरेशन के लोग भी उससे संबद्ध किए गए हैं। अतः मुझे जाता है कि जो उच्च स्तरीय समिति बनाई गई है वह किसी निष्कर्ष पर पहुंचेगी, इन कमियों का पता लगाएगी, उन्हें दूर करने के उपायों का सुझाव देगी, तथा जो व्यक्ति यह कार्य करने में असफल रहे हैं, उन पर विन्मोहारी डालेगी।

किन्तु उन्होंने इस मामले में एक स्वतंत्र जांच समिति नियुक्त किए जाने का सुझाव दिया है। मैं मानना चाहता हूँ कि इस समिति के निष्कर्षों का पता

समते ही उनकी उच्च स्तरीय जांच की जाएगी और यदि आवश्यकता हुई तो इस मामले की स्वतंत्र जांच की जाएगी।

मैं इसे विस्मृत नहीं करूंगा। यह अस्वाभाविक तदन में दिया जा रहा है, जिसे कार्यान्वित करना अनिर्वाह होता है अन्यथा, जैसा कि आप जानते हैं, हम विशेषाधिकार भंग के जिम्मेदार होंगे।

जहां तक दर्ज किए जा रहे मामलों के प्रश्न का सम्बन्ध है, मामले केरल सरकार की अपराध शाखा द्वारा दर्ज किए गए हैं तथा और मैं समझता हूँ कि निरस्तार किए गए 20 व्यक्तियों में से अधिकांश हिंदुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन के कर्मचारी हैं और इसलिए चाहे वह छोटा हो या बड़ा पुरुष हो या स्त्री किसी को छोड़ने का प्रश्न ही नहीं उठता।

जहां तक क्षतिपूर्ति के भुगतान किए जाने का संबंध है, मैं पहले ही बता चुका हूँ कि पहले हम मुख्यमंत्री राहत कोष से 4 लाख रुपये दे चुके हैं और हम अधिक खन खेने के लिए तैयार हैं लेकिन राज्य सरकार ने इस तरह की दुर्घटनाओं के मामले में क्षतिपूर्ति का भुगतान किए जाने के कुछ मानदंड निर्धारित किए हैं और यदि मुख्य मंत्री अथवा राज्य सरकार की इच्छा हो तो मैं भी कुछ भार बहन कर सकता हूँ। हिंदुस्तान पेट्रोलियम कम्पोरेसन अपनी जिम्मेदारी से पीछे नहीं हटेगी।

श्री श्री ० श्री ० उन्नीकुञ्जम् (बडानरा) : संसद सदस्यों के बारे में क्या विचार है ? केरल मुख्य-मंत्री से ही क्यों पूछा जाएगा।

श्री नवल किशोर शर्मा : कुछ मामलों में राहत देने की कुछ जिम्मेदारी राज्य सरकार का सर है—

श्री श्री ० श्री ० उन्नीकुञ्जम् : आपका मंत्रालय अपनी इच्छानुसार कुछ कर सकता है।

श्री नवल किशोर शर्मा : हम तैयार हैं। मैं कह चुका हूँ और पुनः कह रहा हूँ कि जो कुछ भी संभव है, हम करने के लिए तैयार हैं। यदि मुख्यमंत्री चाहे, तो हम तैयार हैं।

श्री श्री ० एम० बजातबासा : आप उनसे सीधे ही संपर्क स्थापित करें। ताकि इस संबंध में विलम्ब न हो।

श्री नवल किशोर शर्मा : इस सम्बन्ध में हमने मुख्यमंत्री से संपर्क स्थापित कर लिया है। मेरे अधिकारी, बेयरमन, और प्रबंध निदेशक, निदेशक (विपणन) केरल गए थे, वहाँ उन्होंने मुख्यमंत्री से मेट की भी तथा सहायता की पेशकश की थी। और हम अभी भी सहायता देने के लिए तैयार हैं। जिम्मेदारी बहन न करने का प्रश्न ही नहीं है। हम शाखरी भी सहायता से परिचित हैं तथा हम धायलों की तथा मृतकों के परिवारों को भी सहायता देने के लिए तैयार हैं।

श्री अर्जुन सिंह बलिक (सोनीपत) : उपरोक्त महोदय, सरकारी वृत्ता के अनुसार

केरल में हुई बाढ़ों में 13 व्यक्तियों की मृत्यु हुई है और करीब 113 व्यक्ति गंभीर रूप से घायल हुए हैं। राज्य सरकार ने भी इससे प्रभावित व्यक्तियों के परिवारों को कुछ राहत देने की घोषणा की है। लेकिन यह पर्याप्त नहीं है। क्षतिपूर्ति में वृद्धि की जानी चाहिए तथा सरकार को हिंदुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन पर और अधिक धन देने के लिए दबाव डालना चाहिए। ताकि वह पंजा प्रभावित परिवारों को क्षतिपूर्ति के रूप में दिया जा सके।

वास्तव में, मिट्टी का तेल बनाने के लिए कई रसायनिक तत्वों का प्रयोग किया जाता है तथा किसी भी एक रसायनिक तत्व में अशुद्धि होने पर मिट्टी के तेल की क्वालिटी पर बुराका असर पड़ सकता है। अब प्रश्न यह उठता है कि इस मिट्टी के तेल में किस तरह से और किसनी मात्रा में अशुद्ध पदार्थ मिलाए गए ताकि यह पता लगाया जा सके कि मिट्टी के तेल की कितनी मात्रा में मिलावट है। दूसरे, मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या भारत मिट्टी के तेल के नमूने की सरकारी प्रयोगशाला तथा हिंदुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन की प्रयोगशाला में रसायनिक जांच की गई थी। और यदि हाँ, तो मंत्री महोदय द्वारा कथित रिपोर्ट जिस पर शायद अंकित है, का ध्वारा दिया जाना चाहिए ताकि आरंभिक अवस्था में ही उन निष्पत्त रसायनों का, जिनके कारण भारत मिट्टी का तेल इतना अधिक ज्वलनशील हो गया, पता लगाया जा सके तथा उचित कार्रवाई की जा सके।

मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि इस महत्वपूर्ण में तकनीकी समिति की नियुक्ति की तारीख का उल्लेख नहीं है। तकनीकी समिति आरंभिक स्थिति में ही नियुक्त की जानी चाहिए थी ताकि नमूना आरंभिक स्थिति में ही लिया जा सकता तथा रसायन परीक्षण के परिणाम हमें पहले ही मिल जाते और वास्तविकता का पता चल जाता। इस सम्बन्ध में मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या निगम की प्रयोगशाला तथा सरकारी प्रयोगशाला में दिए गए रसायन परीक्षण सम्बन्धी रिपोर्ट भी बची थी जा सकती है।

✓ श्री नवल किशोर वर्मा : मेरे विद्वान मित्र ने तकनीकी समिति की नियुक्ति की तारीख के बारे में पूछा है। इस समिति का गठन 12-3-85 को किया गया था।

जहाँ तक इस प्रश्न का संबंध है कि कौन-कौन से रसायनों का प्रयोग किया गया था तथा क्या किसी प्रकार की जांच की गई है, मैं उन्हें बताना चाहता हूँ कि यह मिट्टी का तेल आयातित था और इसलिए उसमें रसायनों के प्रयोग किए जाने का प्रश्न ही नहीं उठता। मैं अपने मित्र को यह भी बताना चाहता हूँ कि यह तेल विदेशों से आयात किया गया था।

जहाँ तक क्षतिपूर्ति किए जाने का संबंध है, जैसा कि मैंने पहले कहा है कि राज्य सरकार उचित समझे तो हम अधिक धन दिए जाने के मामले पर विचार करने के लिए तैयार हैं।

✓ श्री सुरेश कृष्ण (कोट्टायम) : इस बाढ़ों का वर्णन सदन में पहले ही अल्प सदस्यों द्वारा किया जा चुका है तथा मैं इस बाढ़ों का वर्णन करने नहीं जा रहा हूँ। मैं यह कहना चाहता हूँ मंत्री महोदय द्वारा दिया गया अल्पमत है। इस दुःखद घटना में मारे गए लोगों की संख्या 13 नहीं 18 है और घायलों की संख्या 109 न होकर 150 के करीब है।

इस वक्तव्य में सर्वाधिक महत्त्वपूर्ण बात यह कही गई है कि यह दुःखद घटना अचानक घटी है। बात ऐसी नहीं है। यह घटना अचानक घटी है। बात ऐसी नहीं है। यह घटना एक महीने तक घटती रही। पहली घटना की सूचना 11 फरवरी को दी गई तथा पिछले सप्ताह तक ये मौतें होती रहीं तथा सब सरकार, राज्य सरकार और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन निरदयता से लोगों को मरते हुए देखती रहीं। क्या सरकार समझती है कि फेरल के लोगों का जीवन इतना सच्चा है? इसके लिए केवल 4 लाख रुपये की स्वीकृति देना मात्र जले पर नमक छिड़कना है। मैं जानना चाहता हूँ कि इतना कम धन क्यों बितरित किया जा रहा है। क्या इसका यह अर्थ है कि ये लोग हवाई जहाज से यात्रा नहीं कर पाते? ये सब निर्धन लोग हैं जो अपने घरों में मिट्टी का तेल इस्तेमाल करते हैं। ये ऐसे घरों में रहते जहाँ बिजली नहीं है तथा मौत निर्धन लोगों के घरेलू इस्तेमाल की चीज के कारण हुई। मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि क्षतिपूर्ति राशि बढ़ाकर प्रति व्यक्ति एक लाख रुपये की जाए। सरकार को जो करना चाहिए, उनमें सबसे महत्त्वपूर्ण काम यही है।

जहाँ तक सुरक्षा उपायों का सम्बन्ध है, एर्नाकुलम जेटी में बच्चा-बच्चा जानता है कि हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन की निष्पूरता के कारण ही यह त्रासदी घटी। एर्नाकुलम जेटी से हिन्दुस्तान पेट्रोलियम कारपोरेशन के भंडारण टैंक तक नेपथा और मिट्टी का तेल निकालने के लिए अब तक एक ही पाइप लाइन का प्रयोग किया जाता रहा है तथा यह प्रबन्ध भी है कि पंप का प्रयोग करते हुए इन पाइप लाइनों को साफ करने के लिए समुद्र का पानी इस्तेमाल किया जाए तथा मेरा आरोप यह है कि पंप की क्षमता बहुत कम है। इसकी क्षमता प्रति घंटा 300 टन होनी चाहिए थी। प्रति घंटा 300 टन समुद्री पानी निकालकर ये पाइप लाइन साफ की जानी चाहिए। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय बनाएं कि इन पाइप लाइनों को साफ करने के लिए एर्नाकुलम जेटी में जगे हुए पंप की क्षमता क्या है। लेकिन इस पहलू के अतिरिक्त यदि केवल एच० पी० सी० के अधिकारियों ने अपने भंडारण टैंक में भर पदार्थ की सावधानी-पूर्वक जांच की होती, तो इस दुर्घटना से बचा जा सकता था। वहाँ पर्याप्त जांच सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। इस समय वे केवल अपने भंडारण टैंक के मिट्टी के तेल का रंग तथा उसके घनत्व की जांच करते हैं। मंत्री महोदय को इसका उत्तर देना चाहिए। भंडारण टैंकों में परसैज प्वाइंटस (दमकांगों) की महत्त्वपूर्ण जांच की अपेक्षा क्यों की गई; इस तकनीक समिति में किन व्यक्तियों को नियुक्त किया गया है? इसका गठन किस तारीख को किया गया?

✓ श्री के० पी० उन्नीकुण्डम् : उनका कहना है कि इसका गठन 12 मार्च को किया गया।

✓ श्री सुरेश कुम्य : उसका अभिप्राय यह है कि घटना 11 फरवरी को हुई और सरकार एक महीने तक निष्पूरतापूर्वक इसे देखती रही।

मेरा सरकार से यह कहना है कि यह पूरी घटना को जांच तकनीकी समिति की जांच के अतिरिक्त एक उच्च स्तरीय केन्द्रीय एजेंसी द्वारा भी कराई जाए?

महोदय, बक्तव्य में कहा गया है कि इस दूषित टैंक से सप्लाई की जाने वाली पूति बन्द कर दी है और टैंक पर सील लगा दी गई है। मेरा आरोप है कि इस एक महीने की अवधि में—वह तिथि जब यह दुर्घटना हुई तथा इसकी सप्लाई बन्द की गई—यह मिट्टी का तेल केरल में अभी भी विकसित किया जा रहा है। इसकी पूति बंद नहीं की गई। यह तेल राशन की दुकानों में पड़ा है तथा गरीब लोग राशन की दुकानों से यही स्टॉक खरीद रहे हैं। सरकार ने इन तेल भंडारों को वापस लेने के लिए कोई तंत्र बनाया है? मंत्री महोदय को स्पष्ट रूप से यह बताना चाहिए कि यह काम किसे सौंपा गया है तथा यह आदेश कब जारी किया गया था कि राशन की दुकानों से की जा रही इस तेल की पूति को बंद किया जाए?

अतः राज्य सरकार ने केन्द्र सरकार को त्रासदी की सूचना कब दी। मैं वह तिथि विशेष जानना चाहता हूँ।

श्री नवल किन्नोर शर्मा : महोदय, मेरे मित्र श्री कुरूप ने इस त्रासदी के सम्बन्ध में कई प्रश्न पूछे हैं तथा उन्होंने मुझे यह सूचना दी है कि यह त्रासदी 11 फरवरी को आरंभ हुई। हमें इस बारे में कोई जानकारी नहीं है कि ऐसा कब आरंभ हुआ। हमें इसकी जानकारी समाचार पत्रों से संभवतः 25 या 26 फरवरी को ही मिली।

श्री सुरेश कुरूप : समाचार 11 फरवरी से ही आना आरंभ हो गए थे।

श्री नवल किन्नोर शर्मा : मुझे कोई जानकारी नहीं है। मुझे यह बताया गया कि समाचार केरल प्रेस में सर्वप्रथम 25-26 फरवरी को प्रकाशित हुए तथा समाचार प्राप्त होने के तत्काल बाद ही एच० पी० सी० के अधिकारी केरल गए। वे मुख्यमंत्री से मिले। खाद्य मंत्री ने तुरंत आदेश दिया कि स्टॉक वितरण बन्द कर दिया जाना चाहिए। हमने अपने उस टैंक को भी सील कर दिया जहाँ से विभिन्न जगहों पर तेल की सप्लाई की जा रही थी।

अतः एच० पी० सी० तथा केरल के खाद्य और नागरिक पूति विभाग द्वारा हर संभव उपाय किया गया कि संपूर्ण स्टॉक अवरुद्ध कर दिया जाए। ऐसा प्रतीत होता है कि उपभोक्ता को जो सप्लाई कर दी गई गई वह तो वापिस नहीं लिया जा सकता था। वास्तव में खाद्य मंत्री टेलिविजन पर आए थे...

श्री सुरेश कुरूप : केरल के निचैन लोग टेलीवीजन नहीं देखते।

श्री नवल किन्नोर शर्मा : इसीलिए, जितना प्रचार करना संभव था, किया गया। जहाँ तक राज्य सरकार का सम्बन्ध है जो सम्भव वदम उठाए जा सकते थे, वह उठाए गए। जहाँ तक मेरी जानकारी है राज्य सरकार द्वारा यह कार्यवाही की गई थी।

जहाँ तक समिति की सदस्यता का सम्बन्ध है, मेरे विद्वान दोस्त सूचना चाहते हैं मैं उन्हें यह सूचना दूंगा। समिति के सदस्य के नाम इस प्रकार हैं :—

श्री टी० सी० वर्गीज, उप महाप्रबंधक तकनीक सेवा विभाग रिफाइनरी ।

श्री सी० वी० रामास्वामी, मुख्य केमिस्ट । बम्बई रिफाइनरी ।

श्री आर० बीराराधन, प्रबंधक, सुरक्षा, बम्बई, रिफाईल्टी ।

एच० पी० सी० एल० और आई० ओ० सी० के बीच चर्चा के आखार पर बाद में तकनीकी समिति में आई० ओ० सी० सी० के दो प्रतिनिधि शामिल कर लिए गए । आई० ओ० सी० के प्रतिनिधि इस प्रकार हैं :—

श्री जाजं जॉन, मुख्य क्वालिटी नियंत्रण प्रबंधक, आई० ओ० सी० बम्बई ।

इसलिए इन्हें भी शामिल किया जा रहा है ! यह समिति का गठन है ।

एक माननीय सदस्य : एक न्यायिक जांच होनी चाहिए ।

उपाध्यक्ष महोदय : पहले उन्हें अपनी बात समाप्त करने दो !

श्री नवल किशोर शर्मा : मैं आशा करता हूँ कि यह समिति जो उच्च अधिकार प्राप्त समिति है । सभी प्रश्नों पर विचार करेगी । मेरे विद्वान दोस्त ने कोचीन डमिनल और पाइप-साइन तथा इसी प्रकार के बारे में बात कर रहे थे । मैं आशा करता हूँ कि यह समिति इन सभी प्रश्नों पर विचार करेगी ! क्षतिपूर्ति के बारे में मैंने पहले ही कहा है कि अगर राज्य सरकार ऐसा चाहे तो जहाँ तक संभव होगा हम कोशिश करेंगे !

श्री सुरेश कुश्य : मेरे दो महत्वपूर्ण प्रश्नों के उत्तर मंत्री महोदय ने नहीं दिए हैं । पहला प्रश्न यह था कि एनाकुलम पोतघाट में उपयोग किए जाने वाले पम्प की क्या क्षमता है जिससे पाइपलाइन साफ की जाती है यह पहला प्रश्न है । प्रश्न संख्या 2 यह है कि मंत्री महोदय का इस बारे में स्पष्ट बताना चाहिए कि भंडारण टंकी में सफाई करने के महत्वपूर्ण काम की जांच की उनके द्वारा उपेक्षा क्यों की गई ?

श्री नवल किशोर शर्मा : यह सब कुछ समिति द्वारा देखा जाना है कि क्या इस पहलू की उपेक्षा की गई या नहीं । क्या इस पर उपयुक्त कार्रवाई की गई भावि । समिति द्वारा इस पर विचार किया जाएगा । मुझे खेद है कि इस समय मैं इन प्रश्नों का उत्तर नहीं दे सकता । इनके सम्बन्ध में जांच की जानी है ।

श्री सुरेश कुश्य : मेरा प्रश्न था कि सफाई करने के लिए उपयोग किए गए पम्प की क्या क्षमता थी । संग्रह टंकी में इसकी महत्वपूर्ण जांच क्यों नहीं की गई । महोदय, इसके लिए किसी भी रिपोर्ट या जांच की आवश्यकता नहीं है ।

उपाध्यक्ष महोदय : वे यह जानना चाहते हैं कि क्या यह ठीक है या नहीं ! उन्होंने यही कहा है ।

श्री के० पी० उन्नीकुञ्जम् : वह सूचना के लिए पूछ रहे हैं । यह नहीं पूछ रहे हैं कि यह सत्य है अथवा नहीं ।

श्री नवल किशोर शर्मा : पम्प सफाई की क्षमता के बारे में मेरे पास तैयार उपलब्ध कोई सूचना नहीं है, मैं इसे बाद में दूंगा।

श्री के० पी० उन्नीकुण्डन् : क्या आप इसकी सूचना सदन में करेंगे ?

श्री नवल किशोर शर्मा : अवश्य !

श्री सुरेश कुच्य : एक बात और है। इस घटना के बारे में राज्य सरकार केन्द्रीय सरकार को कब सूचना दी थी। यह महत्वपूर्ण बात है।

उपाध्यक्ष महोदय : श्री उन्नीकुण्डन्। आप अपनी बात जारी रखें।

श्री के० पी० उन्नीकुण्डन् (बडागरा) : महोदय, मैं उन सभी उत्तरों को ध्यानपूर्वक सुनता रहा हूँ जो मेरे दोस्त माननीय पेट्रोलियम मंत्री ने इस ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के संदर्भ में दिए ! मैंने उनके विवरण को भी पूरा पढ़ा है। मैं नहीं जानता कि आप किस निष्कर्ष पर पहुँचे। महोदय, मेरे विचार से एक मूल प्रश्न उठा है। क्या इस देश में जिम्मेदार और अनुकूल सरकार है या नहीं ? अगर है तो क्या यह सरकार जनता की भावनाओं को समझती है ? क्या वे जानते हैं कि देश में क्या हो रहा है ?

मैं आशा करता हूँ कि वह मुझे इसकी पुष्टि कराओ ! हम दलकों से अच्छे त्रिनिडट दोस्त रहे हैं। मुझे उनके विरुद्ध कुछ नहीं कहना है ! मैंने उन्हें सर्वदा सम्मान और स्नेह दिया है।

लेकिन महोदय मुझे वास्तव में बड़ा दुःख हुआ कि महोदय, आज 19 मार्च है। उन्होंने अपनी ओर से स्वयं वक्तव्य नहीं दिया। महोदय, आज 19 मार्च है।

1-00 ब० ५० ✓

पिछले पांच सप्ताहों में केरल के समाचार पत्र और राष्ट्रीय समाचार कतिपय घटनाओं के बारे लिख रहे थे और जिसमें कहा गया था कि कुछ मौतें हुई थीं। महोदय, किसी एक व्यक्ति की जान गई हो अथवा सौ जानें गई हों। यह मानवता को खत्म कर रही है। इससे हमें दुःखी होना चाहिए। अगर इस मंत्रालय या निगम में थोड़ी सी सामाजिक जागरूकता होती वे इस जड़ता से जाग जाते और यहां मंत्री महोदय कहते हैं कि कुछ लोग मरे तथा कुछ घायल हुए; क्या इन लोगों को अखिरों की तरह समझा जाता है ? पिछले पांच सप्ताहों से यह प्रश्न विजुब्ध कर रहा है और सदन में इस बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया।

मैं आशा कर रहा था कि हमें सदन की बैठक के पहले ही दिन प्रस्ताव नहीं देना पड़ेगा और वे सदन में वक्तव्य देंगे ? मैं जानना चाहता हूँ कि सरकारी क्षेत्र उपक्रमों का वास्तव में क्या संबंध है। शायद यह कुछ सीमा तक स्वायंत है। लेकिन इसके पास लोगों को मारने का कोई लाइसेंस नहीं। जैसा भी कुरूप और श्री बनातवाला ने पूछा है कि अब तक वे क्या कर रहे ? ऐसे समय पर जबकि भोपाल में हुई बड़ी दुर्घटना से पूरे विश्व के लोग स्तब्ध रह गए इस समय ऐसी स्थिति पर जड़कत कैसे हो गए हों। 18 लोग मारे गए और

पूरे राज्य में संकड़ों लोग अस्पताल में अभी भी पड़े हुए हैं। इसका प्रभाव अभी एक छोटे से भाग में पड़ा है। मंत्री महोदय ने स्थिति नहीं बताई है क्योंकि वे उस दिन का अभी भी इंतजार कर रहे हैं जब तकनीकी समिति मूल्यांकन करेगी। जो लोग इस तरह की क्वालिटि नियंत्रण के कार्य करने वाले लोग परीक्षण के नमूने और प्रारम्भिक राय दे सकते हैं। क्या उनकी कोई प्रारम्भिक राय है ?

महोदय, इस एच० पी० सी० ने अपराधी उपेक्षा की है और वे अभी भी बराबर ऐसा कर रहे हैं। पिछले महीने से इस मास मिट्टी का तेल लोगों के पीछे पड़ा हुआ है। महिलाएं और बच्चे अपने घरों में नहीं सो रहे हैं : लोग मारे गए हैं, निर्दोष लोग, और कमजोर वर्ग के लोग प्रभावित हुए हैं। उनके मकान जल गए हैं और वह हमको यहां आकर इस प्रकार बताते हैं—जब यह घटना घटी और इसके कारण मृत्यु का शूक निरन्तर चल रहा है निर्दोष लोग प्रभावित हुए हैं तथा केरल के संकड़ों गांवों के कुछ लोग निरन्तर जाव कर रातें बिता रहे हैं।

महोदय आप जानते हैं कि वे लोग रोज़नी के साथ-साथ जाग जलाने के लिए मिट्टी के तेल पर आश्रित रहते हैं। मैं नहीं जानता हूँ कि इस आत्मसंतोष का क्या अर्थ है। मुझे यह कहते हुए खेद है, इस तरह की सरकारी सन्तुष्टि की भी एक सीमा होती है। इसलिए महोदय, मैं जानना चाहता हूँ कि मंत्रालय को इस बारे में कब सूचित किया गया था और एच० पी० सी० ने किस तारीख और किस समय मंत्रालय को इसकी जानकारी दी थी। मंत्रालय ने क्या कार्रवाई की ? क्या मंत्रालय ने एच० पी० सी० को कार्रवाई करने की सलाह दी और क्या उन्होंने इस सम्बन्ध में स्पष्टीकरण दिया था ; इस घटना के बारे में क्या एच० पी० सी० ने किसी तरह का कोई स्पष्टीकरण दिया है क्योंकि यह ड्यूटी के प्रति गंभीर ज़ापरवाही के कारण हुआ तथा क्वालिटि नियंत्रण के मिनिक नहीं अपनाये गये हैं : कतिपय अन्तर्राष्ट्रीय राष्ट्रीय। कुछ आई० एस० आई०, मानक और निगम द्वारा अपने लिए नियत मानक हैं जिनका उल्लंघन आया है। केवल क्वालिटि नियंत्रण का ही उल्लंघन नहीं किया बल्कि रख-रखाव के मानदण्ड का भी उल्लंघन किया गया है। हम यह नहीं जानते हैं। अभी हमें यह जानना है कि क्योंकि समिति को इस प्रश्न पर अभी विचार करना है। इस तकनीकी समिति के विचारार्थ विषय क्या हैं ? क्या वे 'एक्स' वाई, या जैड, की अपराधी सदोषता को निश्चित कर सकते हैं ? वे एक रिपोर्ट देंगे जिसमें एक विशेष समय पर क्या हुआ का उल्लेख होगा ? उनके वास्तव में क्या विचारार्थ विषय हैं ? क्या आयातित कच्चे तेल में कुछ गड़बड़ी थी ; तब यह पता चलता है कि अगर आयातित तेल के तेल में गड़बड़ी थी तो बन्दरगाह में साते समय इसकी जांच क्यों नहीं की गई।

क्या यह सही है कि पाइप लाइनों के परीक्षण संबंधी में गंभीर प्रकार की कमियां हैं। और क्या यह टोकियो में भी है ? टंकियों के लिए नियम किए गए मानक क्या हैं ? इन सभी ध्यौरों के लिए सदन को विश्वास में लिया जाना चाहिए। इस समिति के विचारार्थ विषय क्या हैं

और इसके गठन का स्वरूप क्या है ? जैसा कि मेरे दोस्त श्री बनातवालाने कहा है कि एच० पी० सी० बे । उसकी भ्रूसों और चूओं पर पर्दा डालने की अनुमति नहीं दी जा सकती । उन्हें ऐसी स्थिति से भागने की अनुमति नहीं देनी चाहिए जहां निर्धन वर्ग से संबंधित दर्जनों लोग मारे गए हैं और हजारों लोग अभी भी अस्पताल में पड़े हुए हैं । आप इन लोगों की स्थिति का अन्दाजा लगा सकते हैं जिनकी रोटी कमाने वाले मर गए हैं । यह जान पड़ता है कि मंत्री महोदय यह कह कर समुष्ट हो गए हैं कि उन्होंने 4 लाख रुपए दिए हैं । मंत्री महोदय, आप यह रुपया दान में से नहीं दे रहे हैं ।

पिछले वर्ष मोटर वाहन अधिनियम में एक संशोधन पास किया गया था जिसमें क्षति-पूर्ति के लिए 50,000 रुपए की राशि की व्यवस्था की गई थी और रेल दुर्घटनाओं में क्षति-पूर्ति की राशि एक लाख से ऊपर है । क्या 4 लाख रुपए की राशि पर्याप्त है जबकि 18 व्यक्ति मर गए हैं, सैकड़ों लोग गम्भीर रूप से घायल अस्पताल में पड़े हैं तथा मकान जलने आदि जला दिए गए हैं ? क्या वह इसको समुचित क्षतिपूर्ति समझते हैं ? वह मुख्य मंत्री वा उनको बनाने के लिए किसी और की क्यों इन्तजार करते हैं या यह बात बोलने के लिए हम पर क्यों छोड़ते हैं ? वे किसकी इन्तजार कर रहे हैं अगर भोपाल की घटना के लिए यूनियन कारबाइड जिम्मेदार है तो केरल में इस घटना के लिए एच० पी० सी० को जिम्मेदार क्यों नहीं ठहराया जाता ? क्या वे इस तरह अपने दायित्व से बच सकते हैं ? जब हम उन निर्दोष नागरिकों के हितों की सुरक्षा के लिए विधान पास कर रहे हैं और जब हम भोपाल घटना के लिए जिम्मेदार लोगों को पकड़ रहे हैं तो मंत्रालय इस मामले में क्यों सो रहा है ? यह दुःखद रहस्योद्घाटन है । उन्होंने कहा है कि 12 मार्च 1985 को उन्होंने एक समिति बनाई । यह बिलम्ब क्यों हुआ है ? मूल प्रश्न यह है कि मंत्रालय को इसकी कब सूचना दी गई ?

मैं जानना चाहता हूँ कि अधिक क्षतिपूर्ति के लिए केरल सरकार का पहला अनुरोध एच० पी० सी० द्वारा क्यों नहीं माना गया । शायद विपन्न निदेशक या किसी अन्य ने इसका निर्णय लिया हो । क्या यह निर्णय विपन्न निदेशक के स्तर पर लिया जाने वाला निर्णय था मैं यह जानना चाहता हूँ । क्या यह सारा मामला सी० बी० आई० को सौंपा जाएगा ? क्योंकि इसमें केवल सी० बी० आई० ही कुछ पहलुओं की जांच कर सकती है । तकनीकी समिति रख-रखाव और क्वालिटी नियंत्रण के पहलुओं पर आपको एक रिपोर्ट दे सकती है लेकिन उपयुक्त मामला बनाने के लिए अपराध आदि के अपराधों का केवल सी० बी० आई० ही पता लगा सकती है । क्या वे इसके लिए तैयार है ? उन्हें किसका इन्तजार है ? क्या वह क्षतिपूर्ति के बारे में यह बताने को तैयार होंगे कि वह प्रत्येक मरने वालों को एक लाख रुपए से ऊपर क्षतिपूर्ति के रूप में और जिन्होंने दुःख भेला है जले हैं और घायल हुए हैं प्रत्येक को 50 हजार रुपए देने ।

महोदय किन्नोर क्षमा : महोदय, मेरे मित्र श्री उन्नीकृष्णन् ने यह ठीक कहा है कि मृत्यु चाहे एक की हो या एक से ज्यादा हो, दुःख की बात है । मैं सहमत हूँ और वास्तव में यह वह

घटना है जहां मैं महसूस करता हूं कि बहुत सी भीतें हुई हैं और बहुत लोग चायल हुए हैं। तथा वास्तव में यह मेरे और हम सब के लिए दुःख तथा संताप की बात है।

जो कुछ होना था हो चुका और जैसा कि मैंने पहले कहा था कि हमें केवल यह देखना चाहिए कि इस तरह की दुर्घटनाएं भविष्य में न हों और दूसरे जो लोग इस कृताकृत के लिए जिम्मेदार हैं उन्हें छोड़ा न जाए। उस उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए सबसे पहले एक तकनीकी समिति का गठन किया गया है जो प्रश्नों के बारे में जांच पड़ताल करेगी और जैसा कि मेरे विद्वान दोस्त ने ठीक ही बताया है कि यह तकनीकी समिति तकनीकी पहलुओं अर्थात् रख-रखाव तथा इसी प्रकार के प्रश्नों पर विचार करेगी; रिपोर्ट प्राप्त होने के बाद जैसा कि मैंने भी बनातवाला के प्रश्न के उत्तर में पहले ही बताया है कि अगर आवश्यकता होती तो एक एच० पी० सी० के अधिकारियों की जिम्मेदारियों को नियन करने के लिए अगर तो एक स्व-तंत्र जांच कराई जाएगी। महोदय, मैं आपके माध्यम से इस सदन को आश्वासन दे सकता हूं कि दोषी व्यक्तियों को छोड़ा नहीं जाएगा। जहां तक अपराध दायित्व का सम्बन्ध है इस मामले की पहले ही राज्य सरकार द्वारा जांच पड़ताल की जा रही है और मुझे आशा है कि राज्य सरकार उन लोगों का पता लगाने में सफल हो जाएगी जो इस घटना के लिए जिम्मेदार हैं। बूँकि और इस संबंध में अपराधी हैं। मामले की जांच पड़ताल की जा रही है। जांच कार्रवाई चल रही है, यह मेरे लिए उपयुक्त नहीं होगा कि मैं इस बारे में और कुछ कहूं।

क्षति या क्षतिपूर्ति की मात्रा के बारे में मैं इस सदन के माननीय सदस्यों के साथ हूं कि यह क्षतिपूर्ति की राशि बहुत कम है और जहां तक सम्भव हो सकेगा इस दुर्घटना में चायल हुए लोगों को सन्तुष्ट किया जाएगा लेकिन जैसा मैंने पहले कहा था कि इस मामले को राज्य सरकार से परामर्श करके निर्णय किया जाएगा और पीड़ितों को राहत देने के लिए हर सम्भव कदम उठा जाएगा। मैं आपसे इसका आश्वासन दे सकता हूं।

**उपाध्यक्ष महोदय :** अब सदन मध्याह्न भोजन के लिए स्थगित होगी और 14-15 बजे पुनः सत्र होगा।

1-13 म० व०

इसके पश्चात् लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए 2 बजकर 15 मिनट म० व० तक के लिये स्थगित हुई।

2-14 म० व०

मध्याह्न भोजन के पश्चात् लोक सभा 2 बजकर 14 मिनट पर पुनः सत्र हुई।

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुये)

नियम 377 के अधीन मामले

उपाध्यक्ष महोदय : अब सदन में नियम 377 के अधीन मामलों पर चर्चा की जाएगी।

(एक) राजस्थान में अकाल की स्थिति तथा राहत कार्य के लिये केंद्रीय सहम्यता की आवश्यकता ।

[हिन्दी]

श्री वृद्धि चन्द्र खन्ना (बाड़मेर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं नियम 377 के अन्तर्गत निम्न वक्तव्य सदन के समक्ष प्रस्तुत कर रहा हूँ :—

राजस्थान प्रदेश के हजारों गांवों में अकाल की स्थिति है। पश्चिमी राजस्थान के बाड़मेर, बीसलमेर, जोधपुर एवं नागौर जिलों में अकाल की स्थिति ने गम्भीर रूप धारण कर लिया है।

राज्य सरकार ने अभी तक कोई अकाल राहत कार्य नहीं छोले हैं। राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार एवं राष्ट्रीय ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारन्टी कार्यक्रम के अन्तर्गत कुछ मजदूरों को मजदूरी प्राप्त हुई है, पर वह अपर्याप्त है।

राजस्थान सरकार ने केन्द्र सरकार को प्रतिवेदन के द्वारा अकाल की स्थिति के बारे में जानकारी दे दी है और 140 करोड़ रुपए की सहायता मांगी है। केन्द्र सरकार ने अध्ययन दस दो माह पहले भेजा था, जिसने केन्द्र सरकार को रिपोर्ट भेज दी है, परन्तु अभी तक केन्द्र सरकार ने 10 करोड़ रुपए एडवांस के अलावा कोई राशि प्रदान नहीं की है।

रेगिस्तानी जिलों बाड़मेर, जोधपुर एवं बीसलमेर में पीने के पानी का संकट पैदा हो गया है। टैंकों द्वारा जो पानी भेजा जा रहा है, वह अपर्याप्त है। सेना द्वारा पीने के पानी की व्यवस्था करने की आवश्यकता है ताकि प्रभावित गांवों में पीने का पानी युद्ध-स्तर पर पहुंचाया जा सके।

अकाल राहत कार्यों को छोले जाने की आवश्यकता है। हजारों किसान अकाल राहत कार्यों के न खुलने से गुजरात, हरियाणा और राजस्थान कनास की ओर चले गये हैं और चले जा रहे हैं।

रेगिस्तानी जिलों के पशुपालक गुजरात, मध्यप्रदेश और अन्य प्रांतों में चले गये हैं। चारा बहुत मंहगा हो गया है, अतः चारे को अनुमानित दर से देने की आवश्यकता है।

अतः केन्द्र सरकार से आग्रहपूर्वक निवेदन है कि वह राजस्थान सरकार को 140 करोड़ रुपए की सहायता तुरन्त प्रदान करे ताकि अकाल राहत कार्य युद्धस्तर पर छोले जा सकें, पीने के पानी का युद्ध-स्तर पर प्रबन्ध किया जा सके और रेलवे अन्य प्रांतों से बिना भाड़ा लिये चारा भेज सके ताकि पशुओं को बचाया जा सके।

[अनुवाद]

(दो) काजू कर्मकारों के लिए कर्मचारी राज्य बीमा के लोगों को बहाल करने की आवश्यकता

श्री एस० कृष्ण कुमार (मिक्लोनी) : काजू उद्योग केरल का एक महत्वपूर्ण पारंपारिक

उद्योग है और डेढ़ लाख काजू श्रमिकों को, जिनमें 14/० महिलाएँ हैं, उद्योग में विभिन्न कारणों से वर्ष में अधिक से अधिक केवल 90 से 100 दिन के लिए काम मिलता है। अब तक उनको कर्मचारी राज्य बीमा की सुविधा प्राप्त थी, यदि उन्होंने 6 महीने की अवधि में 13 सप्ताहों में एक-एक दिन भी काम किया है। अर्थात् यदि आठ-वर्ष में उसने 13 दिन काम किया है अथवा कर्मचारियों और श्रमिकों का उसमें थोड़ा बहुत भी अंशदान है।

अब कर्मचारी राज्य बीमा (संशोधन) अधिनियम 1894 के द्वारा सभी काजू श्रमिकों को विद्यमान लाभ से वंचित किया जा रहा है। यह संशोधन किया गया है कि कर्मचारी राज्य बीमा का लाभ उठाने के लिए यह आवश्यक है कि उन्होंने 6 महीने की अवधि में 91 दिन काम किया हो जो कि काजू उद्योग में संभव स्थिति है। काजू श्रमिकों को वर्तमान लाभ से संशोधन के द्वारा जानबूझकर वंचित नहीं किया जा रहा है, और जिसका कारण यह है कि केरल राज्य सरकार से इस संबंध में पर्याप्त विचार नहीं किया गया।

यह उचित होगा कि भारत सरकार इस असंगति को तुरन्त दूर करे इसके लिए आवश्यक है कि संशोधित अधिनियम की धारा 47 में 6 महीने में 91 दिन का जो प्रावधान है उसकी बजाय यथापूर्व स्थिति अर्थात् 6 महीने में न्यूनतम 45 दिन का प्रावधान करें। तथा काजू श्रमिकों को, जो कि भारत में सर्वाधिक उपेक्षित श्रमिक वर्ग है, पुनः कर्मचारी राज्य बीमा का लाभ दें। केरल राज्य सरकार द्वारा इसकी पुरजोर सिफारिश की गई है। भारत सरकार को इस संबंध में तुरन्त संशोधन प्रस्तुत करना चाहिए तथा इस सही सिकायत को दूर करना चाहिए अन्यथा यह इस सरकार की प्रगतिशील तथा श्रमिक समर्थक नीतियों पर एक कलंक होगा।

(तीन) बड़ोदरा में और उसके आसपास रसायन तथा गैस पर आधारित उद्योगों के कारण होने वाले वातावरण और जल प्रदूषण को रोकने के लिए तत्काल कदम उठाने की आवश्यकता

श्री रणजीत सिंह गायकवाड (बड़ोदरा) : बड़ोदरा नगर तथा इसके आसपास रसायन और गैस पर आधारित बहुत से उद्योग स्थापित हैं जिनसे उस क्षेत्र में वायु भूमि और जल प्रदूषण होता है। हर साल इस प्रदूषण के कारण आस-पास की भूमि की फसलें नष्ट हो जाती हैं जल स्रोतों में रसायनों के रिसाव के कारण वहाँ का पानी अब पीने योग्य नहीं रहा। वहाँ की वायु भी प्रदूषित है लेकिन इसे रोकने के लिए किसी प्राधिकरण द्वारा अभी तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है।

हाल ही भोपाल में हुई दुर्घटना, जिसमें बहुत से लोगों की जानें गई, कई शोध बेसहारा तथा अर्धे हो गए, के कारण बड़ोदरा के लोगों के मन में डर पैदा हो गया है। इससे पहले कि स्थिति काबू से बाहर हो जाए और भोपाल की भांति यहाँ भी कोई दुर्घटना घटित हो, प्रभावित लोगों की सिकायतों और कठिनाइयों पर विचार करने के लिए एक उच्चाधिकार

प्राप्त समिति का गठन किया जाए क्योंकि प्रदूषण को रोकने के लिए तुरन्त कार्यवाही करना आवश्यक है, इसलिए और आगे प्रदूषण को रोकने के लिए एक स्थाई निगरानी कक्ष की स्थापना की जाए। इस मामले में उचित जांच और तात्कालिक कार्यवाही की जाये जिससे आस-पास के क्षेत्रों के लोगों में भय की भावना दूर हो जाए।

(चार) आंध्र प्रदेश में बिस्वासायतमन स्टील प्लांट के कार्यालय पर प्रवासी कर्मचारियों को शोषण को रोकने तथा उन्हें अधिक अच्छी सुविधाएं और वेतन देने की आवश्यकता

श्री सोमनाथ राव (आस्का) : आंध्र प्रदेश में प्रस्तावित विभाग इस्पात संयंत्र के कार्य स्थल पर लगे हुए प्रवासी मजदूरों को विभिन्न कठनाईयों का सामना करना पड़ रहा है। उनमें से अधिकतर मजदूर ठेकेदारों के एजेंटों द्वारा मन्जम जिला, उड़ीसा से लाए गए हैं जिन्हें अच्छा वेतन देने का बचन दिया गया था। लेकिन यह बहुत खेद की बात है कि उन्हें दिन में आठ घंटे से अधिक समय के लिए काम करने के लिए बाध्य किया जाता है। उन्हें गन्दे वातावरण में रखा जाता है। बीमार होने पर या काम करते समय दुर्घटनाग्रस्त होने पर उन्हें इलाज नहीं मिलता है। यह बहुत चिंता की बात है कि ठीक इलाज न मिल पाने के कारण उड़ीसा के गन्जम जिला से आए 77 कर्मचारियों की मृत्यु हो गई है। उनमें से 50 की मृत्यु हैजे के कारण हुई तथा 27 कर्मचारियों की मृत्यु काम करते समय दुर्घटनाग्रस्त होने पर हुई। यदि जीवित कर्मचारियों को उसी गन्दे वातावरण में काम करते रहना पड़ा तो और कई असायिक मौतें होंगी। अतः भारत सरकार को प्रवासी श्रमिकों की सुरक्षा की ओर तुरन्त ध्यान देना चाहिए।

इसे ध्यान में रखते हुए, मैं संबंधित मंत्रियों से निवेदन करता हूँ कि वे परियोजना अधिकारियों को निर्देश दें कि विभाग में प्रस्तावित इस्पात संयंत्र के कार्य में लगे मजदूरों को आवास सुविधाएं, स्वास्थ्य सेवाएं तथा बेहतर मजदूरी प्रदान करें। मृतकों के संबंधियों को तत्काल पर्याप्त मुआवजा दिया जाए।

(पांच) सियोल में होने वाले आगामी ओलंपिक खेलों को ध्यान में रखते हुए, एक राष्ट्रीय खेल नीति तैयार करने तथा उन खेलों में भाग लेने वालों को प्रशिक्षण देने की आवश्यकता

श्री प्रिय रंजन दास भुंशी (हावड़ा) : हम 1988 में सियोल में होने वाले अगले ओलंपिक खेलों में अच्छी तरह से भाग ले सकें, इसके लिए आवश्यक है कि प्रत्येक खेल के लिए नीतियां बनाने के लिए तुरन्त उपाय किए जाएं और व्यापक प्रशिक्षण कार्यक्रम अरम्भ किया जाए।

इस संबंध में खेल कूद मंत्रालय का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूँ कि उन्हें शीघ्र ही भारतीय ओलंपिक एसोसिएशन के साथ संपर्क करना चाहिए ताकि वे यह पता

सगा सके कि पिछले ओलंपिक खेलों में हम प्रत्येक खेल में असफल क्यों रहे और तदनुसार वे सुधार करने तथा आवश्यक वित्तीय सहायता का प्रबंध करने के लिए कदम उठाएं।

अगले ओलंपिक खेलों, तथा एशियाई खेलों के तात्कालिक लक्ष्य को ध्यान में रखते हुए एक राष्ट्रीय खेल नीति बनाई जानी चाहिए तथा विदेशों से आवश्यक कोच भी शीघ्र बुलाए जाएं। इन उपायों का अत्यधिक प्रभाव पड़ेगा। अन्य देश अपनी योजना और कार्यक्रम पहले ही आरंभ कर चुके हैं। यदि हम इसमें देरी करेंगे तो हमें सक्षम विदेशी कोच नहीं मिलेंगे और इसीलिए यह काम तुरन्त किया जाना चाहिए।

(छः) बेसी रबड़ के मूल्य में हुई भारी कमी तथा रबड़ का आयात बंद करने और फालतू रबड़ की खरीद सरकार द्वारा किए जाने की आवश्यकता

श्री आबं जोसफ मुंदाकल (मुबत्तपुजा) : पिछले कुछ महीनों में रबड़ के मूल्य 18 रुपये प्रति किलोग्राम से घटकर 15 रुपये प्रति किलोग्राम हो गए हैं। आयातित रबड़ का मूल्य 17 रुपये से अधिक है। रबड़ के छोटे और सीमान्त किसानों की रक्षा के लिए, मैं वाणिज्य मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि उन्हें आयातित रबड़ का आयात और उसका वितरण तुरन्त बंद कर देना चाहिए। मैं भारत सरकार से आगे अनुरोध करता हूँ कि वह राज्य व्यापार निगम, रबड़ बोर्ड या रबड़ विपणन महासंघ के माध्यम से संपूर्ण फालतू रबड़ को 18 रुपये प्रति किलोग्राम के न्यूनतम मूल्य पर खरीदें तथा इस तरह से निम्न रबड़ कृषकों की रक्षा करें।

(सात) केन्द्रीय विद्यालयों के अध्यापकों द्वारा आंदोलन तथा उनके प्रतिनिधियों के साथ बात-चीत करने की आवश्यकता

श्री बसुदेव आचार्य (वांकुरा) : मैं सदन का ध्यान एक अविश्वसनीय लोक महत्व के विषय की ओर दिलाना चाहता हूँ। संपूर्ण देश में केन्द्रीय विद्यालयों के अध्यापक 23 मार्च 1985 को 'काला दिवस' के रूप में मनाने जा रहे हैं। वे काले बिल्ले लगाएंगे तथा मध्याह्नकाल में बैठकें करेंगे। अखिल भारतीय केन्द्रीय विद्यालय अध्यापक संगठन के महासचिव, के प्रबन्ध पर तथा उनकी प्रतिनिधि संगठनों पर लगाए गए प्रतिनिधि एवं ट्रेड यूनियन गति-विधियों के कारण महासचिव को निलंबित किए जाने का पुरजोर विरोध करने के लिए बाध्य किया गया है।

केन्द्रीय विद्यालयों संगठन के आयुक्त ने इस संगठन के प्रतिनिधियों से 19 फरवरी 1985 को केन्द्रीय विद्यालयों के अध्यापकों के उबलन्त मामलों पर चर्चा करने के संबंध में मिलने से इंकार कर दिया था। दूसरी तरफ उन्हें चेतावनी पत्र दिए गए। यह बहुत दुर्भाग्य की बात है कि न तो केन्द्रीय सरकार और न ही प्रशासन केन्द्रीय विद्यालय अध्यापकों की समस्याओं पर बात-चीत करने के लिए तैयार हैं। अध्यापकों द्वारा मुख्य मांग यह की गई है

कि उनके संगठन को औपचारिक मान्यता दी जाए ताकि वे आमने-सामने बैठकर अपनी समस्याओं का समाधान कर सकें। अतः मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वे इस संगठन के प्रतिनिधियों से मुलाकात करें ताकि बकाया समस्याओं के समाधान के बारे में सीधे कोई समझौता हो सके और पढ़ने वाले बच्चों के हितों की रक्षा हो सके।

229 नं० व०

रेल बजट, 1985-86 सामान्य वर्षा जारी

[हिन्दी]

श्री बालकवि बरानी (मंदसौर) उपाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर बोझ के लिए जो आपने मुझे समय दिया उसके लिए मैं आपका आभार मानता हूँ और धन्यवाद देता हूँ। मुझे खुशी है कि चौधरी बंसीलाल जी हमारी बात को सुन रहे हैं। मेरा विश्वास है कि वह उस को बख़्तरार ज़रूर करवाही करेंगे। रेल विभाग सही माने में भारत सरकार का कमाऊ वेत है, समुदाय है, कमा करके सरकार को देता है और सरकार के बहुत सारे बजट को अपने कंधों पर लेता है जिसको सरकार बंभाल नहीं पाती है। हमारे पास रेल विभाग के राज्य मंत्री जी भी हैं। चौधरी बंसीलाल जी बड़े मंत्री हैं और छोटे मंत्री माधव राव सिधिया जी हैं। चौधरी सहाब के पास उन्न और अनुभव है और सिधिया जी के पास उम्र और ऊर्जा दोनों हैं।

इसका सम्बन्ध करके यदि बजट को देखें तो हम पाते हैं कि यह एक यथासंवादी बजट है और इसके लिए मैं श्री बंसीलाल जी को बधाई देना चाहता हूँ। इन्होंने किसी किस्म का छिप्राव या पाखण्ड इस बजट में नहीं किया है जिसकी गुंजाइश थी। यदि वे चाहते तो एक हजार करोड़ का जो सोशल बंधन है उसको वे इस बजट में कम कर देते या फिर जो रेवेन्यु देनी है उसको वे इस बजट में कम कर देते, या फिर पटरियों की मेंटिनेंस के लिए ज्यादा पैसा रखा गया है उसको ही कम कर देते और इस प्रकार से वे इस रेल बजट को संतुलित कर सकते थे परन्तु ऐसा न करके, जो कुछ उनके अन्दर की स्थिति थी वह सदन के समक्ष प्रकट कर दी है। मैं ममता हूँ यह एक शुभ लक्षण है कि उन्होंने कोई बात छिपाई नहीं है और इसके लिए हम उनको धन्यवाद देना चाहते हैं।

रेल मंत्री जी ने युवा वर्ष में बच्चों तथा जवानों को सुविधाएं प्रदान की हैं—इसके लिए भी हम उनके आभारी हैं। हम विशेष तौर से इस बात के लिए उनका आभार प्रकट करना चाहते हैं कि कई वर्षों के बाद यह पहला बजट है जिसमें मध्य प्रदेश की ओर रेल विभाग की ममता भरी दृष्टि गई है। अब इस बजट में दो नई रेल लाइनें दे रहे हैं और वह दोनों ही मध्य प्रदेश को दे रहे हैं। अभी तक ऐसा कभी नहीं हुआ था। हम आशा करते हैं कि इनका कार्य गतिशील होकर अच्छा चलेगा।

में आंकड़ों में जाय? इस सदन या बहुमूल्य समय नहीं लेना चाहता। क्योंकि आंकड़े नीरस, नटकट और नलायक होते हैं। अतः मैं आंकड़ों से न लेकर सीधे अपनी बात कहना चाहता हूँ। मैंने गत 24 जनवरी को इसी सदन में रेल मंत्रालय की अनुपूर्व मांगों पर बोलते हुए कुछ मुद्दे उठाए थे। मीनाक्षी एक्सप्रेस सम्भवतः पाच दिनों के लिए हो जाए क्योंकि उसके टाइम टेबल पर विचार हो रहा है। इसके लिए हम माननीय बंसीलाल जी तथा श्री माधवराज सिधिया का अभार मानते हैं। इसके साथ-साथ मैंने उस वक्त श्री आर० पी० तथा आर० पी० एफ० के कार्यक्षेत्र तथा शक्तियों के बटवारे के सम्बन्ध में कही थी कि इस सम्बन्ध में फिर से विचार होना चाहिए और इसके लिए यदि संविधान में संशोधन करने की आवश्यकता भी पड़े तो वह भी करना चाहिए। इससे रेलों के संचालन में बहुत फर्क पड़ेगा और जनता को भी राहत मिलेगी। अभी तो स्थिति यह है कि जिनके पास काम नहीं है और जिनके पास काम है उनके पास अधिकार नहीं है।

जो लेबल फ्रांसिज है उनके सम्बन्ध में मेरा निवेदन है कि जब तक श्री बंसीलाल जी रेल मंत्री बनकर सोचेंगे तब तक किसान को कोई काम नहीं मिलेगा। मैं समझता हूँ किसान बनकर उन्हें इस पर विचार करना चाहिए। हमारी रेलें जो हैं वह किसानों के लिए बनी हैं, हमारे किसान रेलों के लिए नहीं बने हैं। इस दृष्टि से वे इस पर ध्यान दें—यह मेरा उनसे अनु रोध है।

उपाध्यक्ष महोदय, जो टैंक्स व नए प्रकार बढ़े हैं उनके सम्बन्ध में हमारी बड़ी विविध स्थिति है। जब हम श्री माधवराज सिधिया की तरफ देखते हैं तो वे इतने मासूम हैं कि उनकी आलोचना करने की हमारी इच्छा नहीं होती और चौधरी सहाय की तरफ देखकर हमें डर लगता है कि कैसे आलोचना करें। एक गैर के माध्यम से बात कहने में मैं समझता हूँ आसानी रहेगी। 403 सदस्य हमारे दल के भीतर इस सदन में आए हैं और साढ़े 12 परसेन्ट किराए बढ़ाए हैं, इस सम्बन्ध में मुझे एक गैर याद आता है, किसी ज़ायर ने लिखा है :

खिजा में लूटते तो कोई बात नहीं थी,

रंज इस बात का है कि बिहार में लूटे हैं।

मेरा मन्त्री जी से अनुरोध है कि वे इस सम्बन्ध में नए सिरे से विचार करें। यदि आप नहीं सोचेंगे तो कौन सोचेगा? आप ही यदि सोचना बन्द कर देंगे तो हमारा काम चलने वाला नहीं है। मेरा निवेदन है कि अनाज, दाल नमक सभ्जियां पर जो रेट बढ़ाया है उस पर मेहनतानी करें। (व्यवहार) मछली को भी आप उसमें शामिल कर लें। इसका कारण यह है कि ज़ाम को घर जाकर घरवाली से हमें खाना मांगना होता है। वहाँ पर सभी नाम चल जाएंगे लेकिन बंसीलाल जी का नाम नहीं चलेगा। इसलिए मेरा करबद्ध निवेदन है कि आप इन चार-पाँच चीजों पर नए सिरे से सोचिए।

आपकी बड़ी मेहरबानी है कि आपने प्रथम पचास किलोमीटर पर कोई किराया नहीं बढ़ाया है। मैं आपसे यह भी कहना चाहता हूँ कि आप जो भी बजट बनाते हैं दिल्ली को मद्दे नजर रख कर बनाते हैं, थोड़ा भोपाल, रतलाम और इन्दौर की ओर भी आपको देखना चाहिए। लोग सौ-बैड़ सौ किलोमीटर रोज अप-एंड डाउन करते हैं। आबादी इतनी बढ़ गई है कि लोगों को अप-एंड डाउन करना पड़ता है, इसलिए मैं चौधरी साहब से निवेदन करना चाहता हूँ कि आप 50 किलोमीटर के बारे में सोचें। हम आपकी समस्याएँ जानते हैं, आपकी भावनाओं से परिचित हैं, आपके संघर्ष से परिचित हैं। यह सदन आपकी किसी भी समस्या से अपरिचित नहीं है, चाहे बिप्ल में बैठने वाले सदस्य हों। सर्वथा हमारी आपके प्रति सहयोगात्मक भूमिका है, किन्तु हम लोगों को वापिस भी जाना है, इतना आप समझ लीजिएगा। जब से आपने पचास किलोमीटर से दूर 12.5 प्रतिशत किराया बढ़ाया है, तब से लोग अपनी जेबों में पत्थर रखकर सफर करते हैं और जब हम वापिस जायेंगे तो हमारा उन पत्थरों से स्वागत होगा। हमको कोई छोड़ने वाला नहीं है।

समय कम है फिर भी मैं सदन का ध्यान एक बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। एक भ्रष्टाचार आपके ऊपर जबरदस्ती लादा जा रहा है। जिसका आपसे कोई संबंध नहीं है। उदाहरण के लिए मैं अजमेर शरीफ का नाम लेता हूँ। अजमेर शरीफ में पिलाग्रमेज टैक्स लगा है यह टैक्स चाहे वहाँ की सरकार का कारपोरेशन का हो या वहाँ के ट्रस्ट का हो। लेकिन उसको केन्द्रीय सरकार द्वारा बसूल किया जाता है। अजमेर शरीफ के लिए छ पैसे आपको एक टिकट पर बसूल करना पड़ता है। छः पैसे का हिसाब न होने की वजह से एक मुसाफिर को दस पैसे देने पड़ते हैं यानी कि चार पैसे अधिक उस काउन्टर पर मुसाफिर द्वारा अधिक दिए जाते हैं। मेरे कहने का मतलब यह मान लीजिए साल भर में दस लाख रुपया इकट्ठा होता है तो उधरा चार लाख रुपया आपके आफिसरों को करप्ट करता है और बदनामी आपके ऊपर आ जाती है। चाहे बनारस हो। चाहे अजमेर हो या सोमनाथ हो यह जो पिलग्रिमेज टैक्स लगाया जाता है इस ओर आपको ध्यान देना चाहिए।

एक निवेदन और, आरक्षण को आप कम्प्यूटर पर लाइए। आपका बड़ा एहसान होगा, हम लोग आपके साथ हैं, आप इसको कम्प्यूटर पर लाइए, क्योंकि इसकी वजह से आपकी बहुत बड़ी बदनामी होती है। आपका विचित्र विभाग है, रिजर्वेशन के लिए जब भी जाते हैं, नौ क्रम से मामला शुरू होता है, लेकिन उसी बयं पर मुसाफिर को सुला देते हैं, जिसके लिए पहले उसको मना कर दिया था। यह क्या चक्कर है? इस ओर आपको थोड़ा देखना चाहिए, आपकी पेंनी-नजर पर मुझे पूरा विश्वास है।

मैं एक निवेदन आपसे पहले भी कर चुका हूँ और आज भी कर रहा हूँ, मुझे विश्वास है कि आप उस पर जरूर ध्यान देंगे। नीमच से कोटा ब्राड-गेज लाइन पर काम हो रहा है। मेहरबानी करके कोटा से नीमच की ओर भी ब्राड-गेज लाइन पर काम करवायें, ताकि दोनों ओर लोगों को रोजगार मिल सके। और भी बहुत सी बातें हैं, समय कम होने की वजह से मैं सदन का समय नहीं लूँगा, क्योंकि और भी बहुत से माननीय सदस्यों ने अपने-अपने विचार

रखते हैं। आखिर में, मैं एक बात कहना चाहता हूँ, आपने गए साल आका नहीं बढ़ाया, इसलिए इस साल की कौन-कौन सी बातों को आप देखेंगे, गए साल की बहुत सी उलियां खेव हैं, जिनकी ओर ध्यान देने की आवश्यकता है।

इन खर्चों के साथ में बीधरी जी द्वारा प्रस्तुत संतुलित और बर्बाद बजट का समर्थन करता हूँ और बधाई देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री निरंजारी लाल डोमरा (उधमपुर) : जनाबेजान्नी, बीधरी साहब ने जिस बहादुरी से और ऊँचे के साथ सदन में रेल बजट प्रस्तुत किया है, वह कौनसे तारीफ है।

बीधरी साहब द्वारा किराया बढ़ाया जाना जरूरी था। जब प्लानिंग कमीशन पैसा न है, इनके खर्चों में जो कुछ रिजर्व था वह खत्म हो चुका हो, तब कहीं से कुछ न मिले तो क्या किया जाए। रेलों को चलाना था, इसलिए पैसा कहीं से तो लाना था, उन्होंने हर तरह के किराये-भाड़ों में इजाफा कर दिया, लेकिन यह इजाफा कुछ ज्यादा ही हो गया है, इसकी बिकदार कुछ ज्यादा ही मजद आती है। लोग इसको बगैर आबाव उठावे बरबाद भी कर आते, लेकिन तेल, कुकिंग-गैस, मिट्टी का तेल, सब चीजों के भाव बढ़ गये हैं, इससे ज्यादा महसूस हो रहा है। अगर रेलों तक ही महसूस रहता तो बीधरी साहब की तारीफ होती कि उन्होंने अच्छा पैसा इकट्ठा किया है, क्योंकि बगैर पैसे के कोई काम चलने वाला नहीं है। आप जो भी करना चाहेंगे उसके लिए पैसा चाहिए, रेल लाइनों को मेटेन करना है, उनको रखना है, इनकी टूट-फूट को ठीक करना है, नई रेलें डालनी हैं, पुराने रोलिंग-स्टॉक को रिपेयर करना है, चार्ज-आपस को चलाना है, जबकि हर एक्टिविटी के लिए पैसा चाहिए, इसलिए उन्होंने यह कौशल की कि इस बजट के जरिए खपता हासिल किया जाय, क्योंकि और कहीं से खपता मिलने की उम्मीद नहीं थी। लेकिन यह जरा सोचनी की बात है—क्या एक्सपेंडिचर के लिये, बीधर-टीधर के लिए, कंपिटन इन्वेस्टमेन्ट के लिये आब का रेल-बुजट, कम्प्यूटर से करेगा? हालांकि यह आपकी मजबूरी थी और यह फंसना तलख-कंसला था, फिर भी आपने एक तलख कंसला लिया, यह बहुत बहादुरी की बात है।

अब जहाँ तक नई रेलवे लाइनें बनाने का सवाल है—जैसा प्रो० पाराशर ने कहा था—कुछ स्टेट्स ऐसी हैं जहाँ बिलकुल रेल लाइनें नहीं हैं, अगर हैं भी तो बहुत नाकाफी हैं, इनकी तरफ ध्यान देना जरूरी था। लेकिन आपने तो सारी नार्थन रेलवे को स्टार्ट कर दिया है, क्योंकि आप खुद नार्थ से आते हैं। जहाँ पिछले साल जो प्राबिजन किये गये थे और हम समझते थे कि वे नाकाफी हैं, हमारे साथ नाइन्साफी हुई है, इस साल आपने उनको और ज्यादा काम कर दिया है। जम्मू-उधमपुर रेल लाइन बननी थी, उसके लिये पिछले साल 2 करोड़ खपते रहे गये थे, लेकिन इस साल 1 करोड़ 7 लाख ही रह गये, इससे, बीधरी साहब, कुछ नहीं होगा, इस तरह से तो उस लाइन को बनाने में 43 साल लन आवेंगे, तब तक कौन अरेजा, कौन बीयेगा। हमको यह रेल लाइन बीनगर तक ले जानी है—जैसा गांधी जी ने रोखरी की किरण देखी थी, पंक्ति भी ने जिसकी तरफ काफी ध्यान देते थे और इसी खजह से वह लाइन

जालन्धर से पठानकोट आई, फिर वहाँ से जम्मू तक लाया गया, लेकिन इस प्राविजन से वह किस रफ्तार से आगे बढ़ेगी, आप खुद समझ सकते हैं।

इसी तरह से तलवाड़ा-पठानकोट की लाइन है, नगिन-तलवाड़ा की लाइन है—ये बहुत जरूरी लाइनें थीं, बहुत पहले शुरू की गई थीं, लेकिन इनमें तेजी से प्रगति नहीं हो रही है। इसी तरह से जहाँ लाइनों को डबल करना है, आपने पावीपत से पहले अम्बाला तक के लिये जो रकम रखी है, वह बहुत कम है। आप शायद जर्मा गये होंगे, क्योंकि यह आपकी स्टेट में पड़ता है, लेकिन इसको जितना जल्दी डेवलप करेंगे उससे आमदोरपत बढ़ेगी, रेलवे की आमदानी बढ़ेगी, फ्रंट-ट्रैफिक बढ़ेगा—इसलिए इनके डबलिंग पर ज्यादा तबज्जह दी जानी चाहिए। जालन्धर से जम्मू तक डबल-लाइन होना जरूरी है। जैसा पाराशर साहब ने कहा था—पठानकोट से तलवाड़ा तक नई लाईन बनाये। जालन्धर पठानकोट डबल न करें, लेकिन मैं यह समझता हूँ जालन्धर पठानकोट जम्मू लाइन का डबल किया जाना बहुत जरूरी है। अगर किसी वक्त एक ट्रेक खराब हो जाय तो सारा ट्रैफिक बन्द हो जाएगा, अगर वहाँ डबल लाइन होगी तो कम से कम दूसरी लाइन पर तो ट्रैफिक चलता रहेगा। किसी भी समय में बीयर-टीयर होना मामूली बात है, इसलिए डबल लाइन का बनाया जाना बहुत जरूरी है।

जम्मू स्टेशन पर लाखों लोग हर साल आते हैं, कोई काश्मीर जाता है, कोई पुंछ जाता है, कोई बंजव-देवी जाते हैं, लेकिन वहाँ पर जो अफेनिटीज हैं वे बिल्कुल नाकाफी हैं और स्टाफ भी बहुत कम है। इसके बारे में मैंने बहुत दफा कहा है, इस तरफ आपको खास तबज्जह देनी पड़ेगी।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूँ—हमारे यहाँ काश्मीर टूरिज्म के टीम सीजन आया हो चुके हैं। वहाँ पर इस किस्म के हास्रात पैदा हो गये थे, जिससे ऐसा हुआ। इसलिए वहाँ पर टूरिज्म को बढ़ावा देने के लिए कुछ किया जाना चाहिए। यह बहुत जरूरी है। हिल टिकट कनसेशन टिकट जारी करने चाहिए।

जहाँ तक संप्टी और सेक्यूरिटी का ताल्लुक है, उस पर आपको खास ध्यान देना होगा क्योंकि आप देखते हैं कि देश में अब ऐसी आवाजें निरन्तरना शुरू हो गई हैं कि हमारे सीडरों को दुश्मन नं० 1 और दुश्मन नं० 2 करार देना शुरू कर दिया है। हम चाहते हैं कि हमारी रेलें ठीक से चलें और दोबारा गड़बड़ न हो। पहले रात को गाड़ियां आहिस्ता-आहिस्ता चलती थीं, जिससे सफर करने में दिक्कत आती थी। हम चाहते हैं कि दोबारा ऐसी स्थिति पैदा न हो। पहले रात को बहुत सी गाड़ियां चलनी बन्द हो गई थीं। इस तरह की बात नहीं होनी चाहिए और संप्टी और सेक्यूरिटी की तरफ विशेष ध्यान देना चाहिए।

एक समस्या मैं यह और आपसे जर्मा करना चाहता हूँ। पठानकोट और जम्मू के बच्चीन हीरा नगर रेलवे स्टेशन है, जो बिल्कुल रेडिसाइड पर है। वहाँ पर गाड़ियां नहीं रुकती हैं। साम्बा हाईवे से 10-12 मील पर है और इसी तरह से कटुवा भी काफी दूरी पर है। लोग

वहाँ से गाड़ी आसानी से पकड़ सकते हैं लेकिन मेरा कहना यह है कि जम्मू और पठानकोट के दरम्यान जो हीरानगर स्टेशन है, यहाँ से लोग आसानी से गाड़ियां पकड़ सकते हैं। जितनी भी गाड़ियां उधर से जाती हैं, उनको उस स्टेशन पर दो-दो मिनट के लिए खड़ा होना चाहिए। चाहे पहल खेलम एक्सप्रेस हो या चाहे कलकत्ता से चलने वाली दूसरी गाड़ियां हों, सबको दो-दो मिनट उस स्टेशन पर रुकना चाहिए। इससे एक तरफ तो लोगों को सुविधा होगी और दूसरी तरफ रेलवेज भी आमदनी भी बढ़ेगी। दो-दो मिनट रेलों के रुकने की बात मैं कह रहा हूँ। जैसे आप देखते हैं कि 24-24 घंटे गाड़ियां लेट हो जाती हैं। इसलिए दो मिनट वहाँ पर गाड़ियां रुकने से कोई खास फर्क पड़ने वाला नहीं है। पहले यह दलील (Argument) देते थे कि ऐसा नहीं हो सकता लेकिन मैंने देखा है कि पठानकोट और जम्मू के दरम्यान एक नया रेलवे स्टेशन छनरोड़िया बन गया है। जहाँ रेलवे एम्पलाइज इन्ट्रिस्टेड होते हैं, वहाँ पर नया रेलवे स्टेशन बन जाता है नया stoppage भी कायम हो जाता है। पता नहीं यह स्टेशन कैसे बन गया। इसके लिए न तो पालीटिक्लियन्स ने कभी कहा, न एम०पी० ने कहा और न एम० एम०ए० ने कहा और न ही वहाँ के लोगों ने कहा लेकिन वह स्टेशन बन गया। आफिसर लोगों की जहाँ दिलचस्पी होती है, वहाँ पर छोटे-छोटे स्टेशनों पर गाड़ियों को रोक देते हैं। मेरा कहना है कि जब हमने हीरानगर पर रेलगाड़ियों को रोकने की बात कही, तो वहाँ पर गाड़ियां नहीं रोकी जाती हैं। मैं आपकी तबज्जुह फिर इस तरफ दिखाना चाहता हूँ कि हीरानगर स्टेशन पर आप सब गाड़ियों को दो-दो मिनट रोकने का इन्तजाम करें।

अब मैं दो शब्द मेन्टीनेन्स के बारे में कहना चाहता हूँ। आपने किराये तो काफी बढ़ा दिये हैं लेकिन मेन्टीनेन्स आपका ठीक नहीं है। खासकर ब्रांच लाइन पर जो गाड़ियां चलती हैं, उनमें फर्स्ट क्लास के डिब्बों के रेक्सीन फटे होते हैं। मेट्रिन में जाकर देखिये, तो वे बड़ी गन्धी रहती हैं और वहाँ आदमी जा नहीं सकता है। वहाँ पर बिजली नहीं होती है। इसलिए मेरा कहना यह है कि इस तरफ भी आपको ध्यान देना चाहिए।

एक बात और यह कहना चाहता हूँ कि फर्स्ट क्लास और सेकेंड क्लास में खफर करने वाले पैसेजर्स के लिए जो ठहरने की जगह स्टेशनों पर होती है, इनकी तरफ भी ध्यान देने की जरूरत है। जम्मू में लोग नीचे फर्श पर बैठे हुए होते हैं और सेकेंड क्लास पैसेजर्स के लिए बैठने के लिए कोई जगह नहीं है। वहाँ पर उनके बैठने के लिए बेंचेज होनी चाहिए ताकि लोग बेंचों पर बैठ सकें।

आपने बन्टी बजा दी है, इसलिए मैं आपका ज्यादा समय नहीं लूँगा। मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि जिन लाइनों की तरफ मैंने तबज्जुह दिखाई है, उनकी तरफ आप ध्यान दीजिए और उन पर काम कीजिए और दूसरी जगहों से रुपया गी-एप्रोप्रियेट करके, वहाँ के लिए दीजिए और ज्यादा सरमाया मुहय्या कीजिए। हीरानगर के लिए मैं फिर आपसे प्रार्थना करता हूँ कि वहाँ पर गाड़ियों के ठहरने की व्यवस्था आप करें।

इलेक्ट्रिकिफिकेशन के बारे में मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवेज का इलेक्ट्रिकिफिकेशन बहुत

जरूरी है और खासकर पंजाब, हरियाणा और खासकर दिल्ली के इंद-गिंद । दिल्ली के लिए तो आप कोशिश भी कर रहे हैं । अगर आप दिल्ली के आसपास का इलेक्ट्रिफिकेशन कर देते हैं, तो आप जो बहुत सारा बन्देखन है, उससे भोग बच सकेंगे । हरियाणा में बहुत से सेटीलाइट शहर हैं और वहां से अगर लोग दिल्ली में काम करते हैं । वे दिल्ली के इंद-गिंद शहरों में रहते हैं और दिल्ली में आकर काम करते हैं और शाम को वापस चले जाते हैं । अगर यहां पर इलेक्ट्रिफिकेशन हो जाएगा, तो उनको बड़ी सहूलियत मिलेगी । यू० पी० के इंद-गिंद आपके जितने शहर हैं, खासकर हरियाणा के जितने शहर हैं, इनकी तरफ आप तबज्जो दीजिए और पंजाब और जम्मू जाने वाली ट्रेनों को इलेक्ट्रिफाई कराइये । इससे रेलवे को भी फायदा होगा लोगों को भी ।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि रेलवे हमारे मुल्क की इकोनोमी का जहां मेजर इन्फ्रास्ट्रक्चर है वहां यह मेजर कम्युनिकेशन सिस्टम भी है । चाहे सड़क बने या न बने, लेकिन रेल जहां जाएगी, जिस इलाके में जाएगी वह इलाका मुल्क के लिए खुलेगा । रेलवे डिफेंस के लिए भी एक मेजर और जरूरी कम्युनिकेशन का जरिया है जिसका इस्तेमाल आप ही कर सकते हैं दुश्मन नहीं । अगर आप सड़क बनायेंगे तो उसको दुश्मन भी इस्तेमाल कर सकेगा लेकिन रेल का इस्तेमाल दुश्मन नहीं कर सकता । रेलवे एक मेजर कम्युनिकेशन का जरिया है और मुल्क को हिफाजत के लिए फण्डामेंटल फैक्टर भी है । इसकी तरफ आपको ज्यादा तबज्जो देनी चाहिए ।

इसके अलावा आपको हाईवेज को भी डवलप करना चाहिए । इन शब्दों के साथ मैं इस बजट की तारीफ करता हूँ ।

[अनुवाद]

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही (भुवनेश्वर) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री महोदय द्वारा सदन के समक्ष रखी गई रेल मन्त्रालय की अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ ।

महोदय, सर्वप्रथम, मैं यह कहना चाहता हूँ कि परिवहन प्रणाली के रूप में रेलों इस देश का जीवन है । आज रेलवे को जिन अत्यधिक समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है, उसे देखते हुए यह आशा थी कि जहां तक रेलवे का सम्बन्ध है, योजना आयोग धन आवंटन के मामले में इसे प्राथमिकता देगा । लेकिन यदि आप योजना आयोग द्वारा किए गए धन आवंटन पर ध्यान दें, तो आप देखेंगे कि रेलवे के लिए यह राशि बहुत कम है । इस वर्ष उन्होंने रेलवे को मात्र 1,650 करोड़ रुपये आवंटित किए हैं और जैसाकि रेल मंत्री ने कहा इस राशि में से रेलवे स्वयं 950 करोड़ रुपये तक के संसाधनों में वृद्धि करने का प्रयत्न कर रहा है और सम्भवतः बजट में रेलवे के लिए शेष 700 करोड़ रुपये का ही प्रावधान किया जा रहा है ।

अतः पहली बात यह है कि सब मन्त्रालयों को मिलकर इस बारे में निर्णय करना

चाहिए। जहाँ तक पस्विहन का सम्बन्ध है, जब रेलवे इस रेल का बोझ होता है तो योजना आयोग ने रेलवे के विकास को इतना कम महत्व क्यों दिया। यदि आप योजना आयोग के रेलवे कार्यकारी दल द्वारा की गई बर्नापट्ट आन से तो आप पाएंगे कि योजना आयोग रेलों के लिए हमेशा अधिक माल-यातायात का लक्ष्य रखता और उसके लिए अधिक धनराशि आवंटित नहीं की जाती। आप पाएंगे कि 1980-81 में रेलवे में 1,59 लाख टन माल यातायात बहन किया 1981-82 में इसकी मात्रा 2288 लाख टन थी; 1983-84 में 2304 लाख टन था। योजना आयोग और कार्यकारी दल द्वारा 2450 लाख टन का लक्ष्य निर्धारित किया गया और 1984-85 में यह 2370 लाख टन था। बाद में इसे कम करके 2370 लाख टन कर दिया गया। अतः यदि आप इसके माल यातायात बहन क्षमता का विश्लेषण करें तो औसतन यह 2500 लाख टन प्रतिवर्ष है। लेकिन मुझे समझ नहीं आता कि योजना आयोग ने सातवीं पंचवर्षीय योजना में 800 टन माल यातायात की मांग कैसे रखी, जबकि उसके लिए 17,000 करोड़ रुपये भी आवंटित नहीं किए गए। रेलवे ने 27,000 करोड़ रुपये की मांग की थी और योजना आयोग इसके लिए केवल लगभग 17,000 करोड़ रुपये आवंटित करने जा रहा है और उसका भी सम्भवतः अभी अन्तिम निर्णय नहीं हुआ है। अतः योजना आयोग धन आवंटन फिर योजना अवधि में माल यातायात का लक्ष्य निर्धारित करने का निर्णय किस प्रकार करता है ?

मैं माननीय रेल मन्त्री महोदय, श्री बंसी लाल द्वारा बनाई गई नई नीति का स्वागत करता हूँ। यदि आप बजट भाषण पढ़ें तो आपको एक बात समझ आ जाएगी। मैं समझता हूँ कि श्री बंसी लाल जी द्वारा प्रस्तुत किया गया। यह बजट अधिकशक्ति: रक्षा बजट है क्योंकि यह बजट सार्वजनिक और सरल था तथा इसमें कोई जिंक नहीं किया गया कि इसमें क्या-क्या सुधार किए गए हैं। आम बजट में बहुत कुछ किया गया है, लोगों को कई बातों का स्पष्टीकरण दिया गया है। लेकिन सम्भवतः बंसीलाल जी ने बहुत संक्षेप में, सब कुछ स्पष्ट रूप से कह दिया है।

अतः, वह अपनी मांगें प्रस्तुत करते हैं और उसके बाद वह रेलवे प्रणाली से जो राजस्व कमाना चाहते हैं वह प्रस्तुत करते हैं। अतः रेलवे प्रणाली पूरी तरह से नष्ट हो चुकी है और इसमें कई तरीकों से सुधार की आवश्यकता है। मुझे सब सुर्दों का उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है। लेकिन मुझे खुशी है कि रेल मन्त्री ने एक नई नीति बनाई है ताकि हम कम से कम यह आशा कर सकते हैं कि रेलवे विभाग रेल की पटरियों का नवीनीकरण कर सकेगा, अपनी पुरानी उपयोगी वस्तुओं आदि को सुधार सकेगा। कम से कम 1985-86 के रेल बजट में कुछ सुधार किया गया है। हम उसका स्वागत करते हैं।

रेलवे प्रणाली तथा इसकी कार्य क्षमता का अध्ययन जितना कर गया है उसके अनुसार रेलवे ने जो भी आधारभूत ढांचा इन पिछले वर्षों में बनाया है वह रेलवे विभाग की बहुत बड़ी उपलब्धी है। हमने कई मामलों में आत्मनिर्भरता प्राप्त की हुई है। हम जो भी क्षमता बता पाये हैं, आज रेल विभाग के पास 30 करोड़ टन माल यातायात छोटे की क्षमता

है। लेकिन हम सामान्य राजस्व से उधार लेकर रेलों की पूंजी को बढ़ा रहे हैं, ऐसा क्यों है। 1950-51 में रेलवे विभाग के पास कुल पूंजी 850 करोड़ रुपये थी लेकिन आज यह 7600 करोड़ रुपये है। यह सब सामान्य राजस्व से उधार लिया गया है। एक दशक पहले सामान्य राजस्व से उधार 200 करोड़ रुपये था और आज यह लगभग 500 से 600 करोड़ रुपये है। मुझे पक्का विश्वास है अगर हम इसी तरह चलते रहे और नीति सुधार नहीं किया तो हमारा सामान्य राजस्व से उधार 800 करोड़ रुपये तक हो जायेगा। साथ ही वित्त मन्त्रालय से अपने संसाधन जुटाने के लिए कह रहा है।

रेल मन्त्रालय में अधिक पूंजी क्यों लगाई जा रही है? 1950-51 में 850 करोड़ रुपये की बजाय रेल विभाग के पास इस समय 7600 करोड़ रुपये की पूंजी क्यों होनी चाहिए? योजना आयोग रेल कार्यकारी दल से हर बार विचार-विमर्श करता है और वह अधिक लक्ष्य निर्धारित कर देता है। मान लो सातवीं योजना में लक्ष्य 38 करोड़ निर्धारित किया जाता है, तब इस लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए प्रयास किया जाएगा, हमें इस प्रकार का परिवर्तन करना है और हमारा कुल बजट 20,000 करोड़ रुपये का होगा। इस तरह से हम अनावश्यक ही रेलवे प्रणाली में अधिक पूंजी बढ़ा रहे हैं।

यह बेहतर होगा कि जो भी क्षमता हमारे अब तक बनायी है, उससे हमें यात्री तथा माल यातायात को अधिकतम करने की क्षमता होनी चाहिए। इस तरह से हम सामान्य राजस्व से उधार न मांगते रहें और वित्त मन्त्रालय रेल विभाग से कहता जाय कि "आप अपने संसाधन क्यों नहीं जुटाते"। आप देखिए कि वित्त मन्त्री को किस प्रकार से सदन में हर तरफ अनुमोदन मिलता है। लेकिन जिम्मेदारी रेल मन्त्री, श्री बंसीलाल के मजबूत कंधों पर डाल दी है। प्रत्येक व्यक्ति श्री बंसीलाल से पूछता है "आप यात्री किराया 12 1/2 प्रतिशत क्यों बढ़ाते हैं?" हर बार जब यात्री किराया बढ़ाया जाता है तो हमारे दल के और सदन के अन्य सांसद यात्री किरायों में कटौती के लिए कहते हैं और रेल मन्त्री कुछ हद तक मान जाते हैं। मुझे आशा है कि इस बार भी रेल मन्त्री कुछ हद तक किराया कम कर देंगे।

अब मैं यात्री यातायात में हो रही कमी का जिक्र करूंगा। मैं आशा करता हूँ कि रेल मन्त्री इस पर ध्यान देंगे कि यात्री यातायात क्यों कम हो रहा है। 1981-82 में यह 370 करोड़ 40 लाख था और 1983-84 में यह 322 करोड़ 50 लाख था। अतः मैं योजना आयोग को सुझाव दूंगा कि रेलवे विभाग को पैसा देने में सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए और योजना आयोग को स्वयं इस सामाजिक दायित्व को वहन करना चाहिए। 1000 करोड़ रुपये के लगभग रेल विभाग वहन कर रहा है। क्यों न सारे मन्त्रालय इस दायित्व को आपस में बराबर बांट लें? अगर ऐसा कर दिया जाए तो रेलवे की वित्तीय स्थिति सुधर जायेगी।

जहाँ तक उड़ीसा की कुछ समस्याओं का सम्बन्ध है हम रेल मन्त्री से आज सुबह मिले हैं। हमें जिन कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है वे हमने उनके सामने प्रस्तुत की हैं। लेकिन मैं यहाँ पर दो मुद्दों का उल्लेख करना चाहता हूँ। उड़ीसा में पुरी पलासा और पलासा

पुरी यात्री गाड़ी, जो दक्षिण पूर्व रेलवे के झुर्जा रोड, डिभीजन में एक नियमित यात्री गाड़ी है वो अचानक बन्द कर दिया गया है। इससे इस संवत्स्र के यात्रियों तथा छात्रों के लिए एक बहुत बड़ी समस्या पैदा हो गई है। मैं अनुरोध करता हूँ कि इस गाड़ी को तत्काल पुनः चालू किया जाना चाहिए।

3.00 ब०ब०

मुसन्दपुर रेलवे स्टेशन पर लोगों की भीड़ के सामने यह महाप्रबंधक ने यह वायदा किया था कि 37 अप और 37 डाउन जनता एक्सप्रेस गाड़ियाँ दक्षिण-पूर्व रेलवे के झुर्जा डिभीजन के मुसन्दपुर रेलवे स्टेशन पर चकेगी। परन्तु ये गाड़ियाँ उस स्टेशन पर नहीं रुक रही हैं।

मैं रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री सुस्ताम सत्ताहूहीन ओबेसे (इधरबाद) : मिस्ट्री स्पीकर साहब, मैं आपका मस्कूर हूँ कि आपने मुझे वक्त दिया। मैं इस बात की कोशिश करूँगा कि जो पांच मिन्ट रहे गए हैं उसी में अपनी तकरीर खत्म करूँ और वक्त की पाबन्दी पर अमल करूँ। काज, ऐसा भी होता कि हमारे मिनिस्टर साहब इस बात की कोशिश करते कि ट्रेनें भी वक्त पर स्टेशन पहुँच पातीं, लेकिन हमसे तो उम्मीद यह है कि वक्त पर चलें। रेलवे का बजट देखने के बाद महसूस होता है कि सरकार की हकूमत का यह एक आमदनी का जरिया बन चुका है। किराये में तो आपने इजाफा कर दिया। लेकिन सहुलियतें क्या फराहम कर रहे हैं, यह एक सवालिया निश्चान हमारे सामने बनकर आता है। किराए में इजाफा करने से नतीजा यह होगा कि कीमतें बढ़ जायेंगी। ऐसा मालूम होता है कि सरमायेदारों को सहुलियतें फराहम करने के लिए यह बजट पेश किया गया है। इस बजट के अन्दर गरीबों को कोई सहुलियतें फराहम नहीं हुई हैं। उसका असर यह होगा कि कीमतें बढ़ जायेंगी और बिचारा गरीब पिसता चला जाएगा और बुनियादी तौर पर जो हमारा वोटर है, उसको सहुलियतें फराहम नहीं हो सकेंगी। बीसतमंदों और सरमायेदारों को ही सहुलियतें फराहम होंगी। जब किराए में इजाफा होता है तो रेल का सफर महफूज सफर नहीं रह जाता। इसकी सबसे बड़ी बजह यह है कि अगर मिनिस्टर साहब रेल में सफर करें तो मैं समझना हूँ, रेलवे की हालत अच्छी हो जाएगी। लेकिन, कोई मिनिस्टर ज़ायद ही रेल में एक-आध बार सफर करता है। आप गौर से देखें तो मालूम पड़ जायेगा कि किस तरीके से रेल में सफर करना एक मुसीबत बन चुका है। न तो कोई वक्त की पाबन्दी है और न ही वक्त पर कोई गाड़ी पहुँचती है। रेल का सफर महफूज इसलिए भी नहीं है क्योंकि कभी खोरी बकेंती और कभी आग लग जाती है या कभी ट्रेन उलट जाती है। मुसलसल हादसात होते रहते हैं। इसकी रोकथाम के लिए हमारे पास कोई खास प्रोग्राम नहीं है। बाखिर इन तमाम चीजों के लिए हम क्या करें। आपको मालूम है कि पहले भी रेलें चलती थीं। लेकिन, आज जिस तरीके से पटरियों की हालत खराब हो चुकी है, ऐसा मालूम होता है कि हम रेल में नहीं बल्कि बोड़ों पर बैठे हुए सफर कर रहे हैं।... (जबजबाल) गाड़ी, इधर से उधर हिलती रहती

है। यह अजीब किस्म की हालत है। सफाई के बारे में बाजू के बाजू के मंत्रियों का कहना कि सैंटरीन का इंतजाम सही नहीं है। यह भी कहा गया कि घर से ही इत तमाम चीजों के लिए फारिंग होकर आया करें, वहां पर जाने की जरूरत क्या है। यही मंशा है तो और बात है। बड़े अजीब किस्म की हालत है। वास बेसिन है तो नल से भी पानी आ रहा है और वही पानी हमारे पैरों के नीचे से बह रहा है। आपको बैठकर देखना चाहिए कि किन मुश्किलों के अन्दर लोग सफर करते हैं। गर्मी का मौसम आता है। स्टेशनों पर पानी नहीं मिलता है। वहां लिखा रहता है कि यहां ठण्डा पानी मिलता है। असल में वहां पर गरम पानी होता है। ऐसा लगता है चाय के लिए पानी रखा गया है। बड़े अजीबो गरीब हालात दिन-ब-दिन होते चले जा रहे हैं। आपको पता है कि हैदराबाद एक मसहूर शहर था। निजाम के जमाने में वहां पर रेलवे स्टेशन बना था। आज तक वही स्टेशन है। शहर के अन्दर जहां रेल लाईन है, वहां ओवर-ब्रिज नहीं है। आपका यह काम है कि इन तमाम चीजों को देखें। हैदराबाद शहर में और कोई रेल नहीं है। दो-दो घण्टे ट्रैफिक रुकी हुई है और अखबारात में खबरें आती हैं कि एक औरत को दर्द-जेह हो रहे थे लेकिन रेल का गेट बन्द होने की वजह से वहीं उसको बच्चों तबल्लुद हो गया। रेल-गेट बन्द होने की वजह से ऐसे-ऐसे कारनामे देखने को मिलते हैं कि वहीं बच्चे तबल्लुद हो रहे हैं। अजीब किस्म का काम है। मैं चाहूंगा कि आप इन तमाम चीजों को देखें और वहां एक ओवर-ब्रिज बनना चाहिए। आप खुद बताइये कि आजादी के 36 वर्ष गुजरने के बाद भी शहर हैदराबाद में कोई ओवर-ब्रिज नहीं है। शहर में ऐसा हाल है और उसकी तरफ कोई तबज्जह देने वाला नहीं है। मुझे मालूम यह हुआ है कि 5-6 वर्ष पहले एक मन्त्री साहब ने आकर उसकी संगे-बुनियाद रखी थी लेकिन वह पत्थर कहां गया, उसका क्या हुआ, कुछ पता नहीं चल रहा है। शायद बाद में वह पत्थर भी गायब कर दिया गया है। मैं आपसे दरकबास्त करता हूं कि आप तमाम मामलों पर फिर से गौर करें और गौर करने के बाद अबाम को सहूलियतें फराहम करें। मैं चाहता हूं कि मिनिस्टर साहब अपनी जबाबी तकरीर में इस बात पर भी तबककों दें कि आप एक साल में कितने मर्तबा खुद रेलों में सफर करेंगे ताकि रेलों के हालात के बारे में और अबाम को जो तकलीफ होती है उनका आपको खुद अहसास हो सके। इस तरह से रेलवे का तो एडमिनिस्ट्रेशन सुधरेगा ही, अबाम भी आपका मसहूर होगा।

बाखिर में, मैं चाहूंगा कि रेलों के किराये में जो इजाफा किया गया है उस पर आप दोबारा गौर करें, क्योंकि इससे अबाम को ज्यादा तकलीफ में मुबतला हो रहा है। और आप उस पर गौर करके अबाम को सहूलियतें फराहम करें। मैं डिप्टी स्पीकर साहब आपका भी मसहूर हूं कि अपने मुझे धकत दिया।

श्रीमती कुष्णा साही (बेगूसराय) : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय रेल मन्त्री ने इस सदन में जो रेल बजट उपस्थापित किया है, मैं उसका-हादिक समर्थन करता हूं। जिन विपरीत परिस्थितियों में जबकि हमारे देश के चारों ओर कई प्रकार की विपत्तियां और कठिनाइयां विद्यमान हैं, आपने रेल बजट उपस्थापित किया है, उसकी मैं प्रशंसा करती हूं।

मैं इस बात के लिए भी अपनी खुशी का इजहार करती हूँ कि मन्त्री जी ने, रेलों में मुफ्त सप्ताह करने के लिए बच्चों की आयु सीमा को बढ़ाकर तीन वर्ष से पाँच वर्ष किया है। दूसरा स्वागत-योग्य काम आपने अन्तर्राष्ट्रीय बुना बर्ब में हमारे मध्यमक आइसों को रियायतें प्रदान करके किया है। इसके साथ ही मैं आपसे यह अनुरोध भी करना चाहूँगी कि जहाँ आपने इस बजट में कई रियायतों की घोषणा की है, परन्तु आम जनता को राहत नहीं मिली। आपने उप-नगरीय सीजनल टिकट की दरों में जो वृद्धि की है उसका बसर मरीचों और मध्यम-वर्गीय जनता पर बुरा पड़ेगा क्योंकि हमारे यहाँ बहुत सारे गरीब लोग ही प्रतिदिन अपने व्यवसाय के खिलसिले में छोटी दूरी में एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के मध्य आना करते हैं, चाहे वे लकड़ बेचने वाली जाती के लोग हों, पत्ता बेचने वाली जाति के लोग हों, दूध बेचने वाले लोग हों, या सरकारी कार्यालयों में काम करने के लिए एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन के बीच यात्रा करने वाले लोग हों, या कालेजों में पढ़ने के लिए जाने वाले विद्यार्थी हों। मैं आपसे आग्रह करता चाहती हूँ कि आप इस विषय पर पुनर्विचार करें।

मैं आपको इस बात के लिए बधाई देना चाहूँगी कि हमारे बिहार प्रान्त में रेलवे विभाग ने समय से काफी पहले बरीनी और कटिहार रेलवे लाइन को बीड गेज में परिवर्तित कर दिया। इस कार्य का उद्घाटन हमारी स्वर्गीय भूतपूर्व प्रधानमंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी जी के हाथों हुआ था और उस उद्घाटन समारोह के साथ हमारी कई स्मृतियाँ जुड़ी हुई हैं। लेकिन वही मुझे यह कहते हुए अफसोस होता है कि उद्घाटन के बाद वहाँ कोई विकास नहीं हो सका। उद्घाटन से पहले उस लाइन पर 14 जोड़ी गाड़ियाँ चलती थीं लेकिन अब सिर्फ दो जोड़ी गाड़ियाँ ही रह गई हैं जब कि वह लाइन ब्रोडगेज में परिवर्तित हो चुकी है और ज्यादा गाड़ियाँ चलाए जाने योग्य हो गई हैं। जब कटिहार तक ब्रोडगेज लाइन है तो फिर गाड़ियों की बरीनी में ही टर्मिनेट करने का औचित्य मेरी समझ में नहीं आता है। उस गाड़ी को कटिहार तक आना चाहिए जो कि ब्रोडगेज लाइन में कन्वर्जन के बाद भी बरीनी में टर्मिनेट कर दी जाती है।

असम मेल को आप डायरेक्ट ले जाइए, ठीक है वह अच्छा जाती है लेकिन रीतनसुखिया का डाइवर्जन फरकवा होकर जाने से 6 घंटे अधिक लग जाते हैं। साथ ही साथ जो आना जाती है, बयूस और बरीनी होकर आना चाहिए। क्योंकि यह पहले की बात है जब कि इसका ब्रोडगेज में कन्वर्जन नहीं हुआ था। इसलिए मैं इस ओर मंत्री महोदय का ध्यान आकृष्ट करना चाहती हूँ।

जो फ्रेट लोडिंग और अन-लोडिंग की समस्या है, उससे हमारा उत्तर बिहार बहुत ही उपेक्षित है, वैसे तो सारे बिहार में लोडिंग और अन-लोडिंग की समस्या है, जब कि हमारा बिहार प्रान्त खनिज पदार्थों में बहुत धनी है, वहाँ कोयला, अन्नक आदि ऐसी सम्पदा है, जिनके लिए लोडिंग और अन-लोडिंग की समस्या हल होनी चाहिए। इसमें सहूलियत दी जानी चाहिए हमारे यहाँ रेल सिर्फ यातायात का ही माध्यम नहीं है, बल्कि एक सामाजिक उत्प्रेरकत्व भी

रेल का होता है। जब कोई प्राकृतिक आपदा या दुर्घटना होती है या कोई विपत्ति आती है तो उस समय रेल समाज सेवा का काम करती है। यह वार्षिक विकास का भी माध्यम है।

पटना हमारी बिहार की राजधानी है, किन्तु पटना जंक्शन बहुत उपेक्षित है। पहले वहाँ 10 हजार लोगों की कंपसिटी थी, लेकिन 20,25 हजार लोग प्रतिदिन वहाँ उतरते और बढ़ते हैं। नतीजा यह होता है कि वहाँ काफी कंजेशन हो जाता है। गुड्रज ट्रेन को दूसरी जगह पर जाने की कोई जगह नहीं है। रोज गाड़ियाँ मुगलसराय से दीदापुर तक तो ठीक टाइम पर चलती हैं, लेकिन पटना स्टेशन पर एन्टर करने के लिए काफी समय लग जाता है। आऊटस सिमनस पर गाड़ी को आधा घंटा और एक-घंटा खड़ा रहना पड़ता है।

पहले गुड्रज ट्रेन के लिए एक बाई-पास बनाने की योजना थी, पता नहीं वह योजना क्यों खटाई में पड़ी है। पटना स्टेशन पर कंजेशन हो गया है कि उसको रिलीफ देना बहुत जरूरी है।

बगल में हाइड्रोजन पार्क एक छोटा स्टेशन है। सुनते हैं कि पहले के जमाने में राजा-महाराजाओं के लिए जो सेलून चलते थे, उनको वहाँ लगा दिया जाता था। अब उस स्टेशन का इस्तेमाल अगर गुड्रज ट्रेनों के लिए किया जाए तो उसमें कोई आपत्ति नहीं होनी चाहिए। तकनीकी बात अगर हो तो उच्च पर मंत्री महोदय विभाग से विचार विमर्श कर सकते हैं।

सबसे दुखद बात यह है कि प्रान्त की राजधानी से दिल्ली, जो कि भारत की राजधानी है, उसे जोड़ने के लिए एक सुपरफास्ट ट्रेन कही जाती है, उसे विक्रमशिला कहिये जो कि बाढ़ में मगध एक्सप्रेस हो जाती है, उससे पहुंचने में 18,19 घंटे से ज्यादा समय लग जाता है। इस सुपरफास्ट ट्रेन को जो कि पटना से रात को 8 बजे खुलती है अगर उसे 6 बजे या साढ़े 5 बजे दमनर के बाद चला दें, तो कि दिल्ली 8 बजे पहुंच जाए वह सुबह 6 बजे पहुंच जाएगी तो उससे आफिस वालों का काम भी पूरा हो जायेगा जिस मकसद से ट्रेन बनाई गई है, अभी उस उद्देश्य की पूर्ति उससे नहीं होती है। यह बहुत आवश्यक है कि इस सुपर-फास्ट ट्रेन से सही उद्देश्य की पूर्ति होनी चाहिए। 12 बजे पहुंच कर कोई लाभ नहीं होता।

तिनसुखिया का पटना में कोई कनेक्शन नहीं है। यह एक इम्पार्टेंट ट्रेन है यह पटना से रकती है 5, 7 मिनट के लिए। पटना बिहार की राजधानी है इसलिए वहाँ पर इसका कोटा होना बहुत आवश्यक है। पहले तिनसुखिया भोकाम में रकती थी, लेकिन अब ऐसा हो गया कि वह भोकाम में नहीं रकती, बल्कि जमालपुर के बाद सीधे पटना रकती है। इसमें काफी डिस्टेंस हो जाता है।

इसलिए मेरा आग्रह होगा कि भुकामा जो कि जंक्शन है गाड़ी पुनः रके वहाँ से बसनी

बेगूसराय 5 किलोमीटर की दूरी पर है, वहां फटिजर का कारखाना है और रिफाइनरी है, वहां पर काम कर रहे 10 से 12 हजार लोगों को बड़ी असुविधा है। यह सुविधा भी समाप्त कर दी गई है। इसलिए जमालपुर और पटना के बीच में तिनसुनिया का उद्वरण होना मुकामा में बहुत आवश्यक है। ताकि हजारों हजार लोगों को राख्तानी पहुंचने में सुविधा हो।

इंडियन रेलवेज इंस्टीच्यूट ऑफ मर्कैनिक एंड इलेक्ट्रियल इंजीनियरिंग जमालपुर में है, जो कि हम लोगों को और यादव जी दोनों का संसदीय क्षेत्र पड़ता है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण इंस्टीच्यूट है। यहां 40 हजार लड़कों को प्रशिक्षण दिया जाता है। यह बहुत ही नगल-किटड है। इसकी ओर किसी का भी ध्यान नहीं गया है। मैं और अपेक्षा करती हूँ कि मंत्री महोदय का इस ओर ध्यान जाएगा और इस रेलवे इंस्टीच्यूट को जहां तक सम्भव हो सकेगा, मदद देकर उसका बहुत मुज्जी विकास किया जाएगा।

मुकामा में एक बंगन फैक्ट्री है। हमें बंगन की बितनी आज जरूरत है और आवश्यकतानुसार जो मांग है, वह सम्प्राई नहीं होता। देश में जब इतने अच्छे-अच्छे हमारे कारखाने हैं, जहां बंगन बनते हैं तो क्यों नहीं रेल विभाग के साथ को-आर्डिनेशन कर उस कारखाने की भी अधिक से अधिक मांग की पूर्ति कर, उसके विकास की बात चोचता।

3-19 म० प०

[श्री एन० बी० रत्नम् वीठलीन हुए]

[अनुवाद]

श्री उत्तम राठोड़ (हिगोली) : सभापति महोदय, राजनीतिक आर्थिक विचारधारा के विकास के साथ योजना तथा कल्याणराय जैसी नई धारणाएं बहुत ही लोकप्रिय हो गई हैं। जब ये धारणाएं लोकप्रिय होंगी तो यह स्वाभाविक है कि कुछ आर्थिक तथा राजनीतिक सम्भावनी स्वयं हमारे जीवन में आ गई है। पिछला कार्य (सामाजिक दायित्व) तथा अन्य ऐसी सम्भावनी हैं। मैंने देखा है कि जब लोग अधिक जोर धरावा करते हैं तो इस सम्भावनी के प्रयोग से वे चुप हो जाते हैं।

महोदय, सदस्य स्वाभाविक ही यह देखना चाहता है कि राज्य और केन्द्रीय बजटों में पिछला कार्य सामाजिक दायित्व किस प्रकार पूरा किया गया है! जब रेल मंत्री ने अपना बजट प्रस्तुत किया तो मैं बहुत प्रसन्न था! जब मैंने पहली बार उनको सुना मुझे बहुत अच्छा लगा कि वह हमारी कठिनाइयों को दूर करने की हर सम्भव कोशिश करेंगे। मेरी उनके विरुद्ध कोई शिकायत नहीं है। लेकिन जब मैंने उनके द्वारा दिए गए पत्रों को देखा तो पाया कि जिस क्षेत्र से मैं आया हूँ उसको बिल्कुल छोड़ दिया गया है। हालांकि उनके भूतपूर्व साथी श्री गनी खां चौधरी ने न सिर्फ सदन में बल्कि मेरे चुनाव क्षेत्र में आश्वासन दिया था कि वह देखेंगे कि आदिसाबाद-पुरली हाइवेज लाइन बन की कमी की वजह से न बकी। इसी प्रकार

मनमाड से औरंगाबाद-परभनी-पुरभी तक बढ़ी लाइन में बदलने के बारे में भूतपूर्व रेल मंत्री ने मराठवाड़ा के एक प्रतिनिधि मण्डल को कहा था कि इस पर पर्याप्त राशि खर्च की जायेगी।

महोदय, इस परियोजना के संबंध में मैं आपको सूचित करता हूँ कि इसका उद्घाटन प्रो० मधु शंकर ने किया था। हमें यह बताया गया था कि इस विशेष परियोजना को निर्धारित समय में पूरा किया जायेगा। परन्तु प्रत्येक बार जब बजट प्रस्तुत किया जाता है तो हमारे सामने सिर्फ यही कठिनाई नहीं होती कि हम यहां पर अपने विचार कैसे रखें बल्कि यह भी होती है कि यहां पर उच्चतम लोगों का किस प्रकार से सामना करें। अब, महोदय मैं नहीं जानता कि श्री बंसीलाल इस सम्बन्ध में हमारी किस प्रकार सहायता करने जा रहे हैं। इस परियोजना का कुल अनुमति खर्च 28.9 करोड़ रुपए है और अब तक केवल 8.5 करोड़ रुपये इस पर खर्च किए गए हैं। इस वर्ष केवल एक करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। मैं अपने आपको इन सब आंकड़ों में उत्सन्नाना नहीं चाहता। लेकिन मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि वह मुझे बताएं कि मैं बम्बई से औरंगाबाद बढ़ी लाइन से कब तक पहुंच जाऊंगा।

हमें यह देखकर बहुत प्रसन्नता होगी कि यह परियोजना जो 5 से 7 वर्षों से चल रही है। 1985-86 तक पूरी हो जाए। कृपया बताएं कि यदि इसको कब तक पूरा कर देंगे।

आदिलाबाद-पुरभी लाइन मीटर गेज लाइन है जिसे बढ़ी लाइन में बदलना है। इस कार्य को जल्दी से जल्दी पूरा करना होगा। कुछ समय पहले एक समिति ने सिंगरेनी तथा चन्द्रपुर क्षेत्र से एन० डब्ल्यू० क्षेत्रों को कोयला खेदने के सम्बन्ध में प्रतिवेदन प्रस्तुत किया था। यह पुराना खनन तथा पारली सुपर चारमल स्टेजन तक कोयला ले जाने का सबसे छोटा मार्ग होगा। कोयला ले जाने की आवश्यकता को देखते हुए इस विशेष परियोजना अर्थात् बानी-आदिलाबाद-पारली नई लाइन तथा मीटर गेज लाइन को बढ़ी लाइन में बदलने का सुझाव दिया गया था और उसे प्राथमिकता भी दी गई थी। मैं नहीं जानता कि माननीय मंत्री ने क्यों इस परियोजना की उपेक्षा की है। मैं डरबहा-भोर नई बढ़ी लाइन के लिए कुछ राशि देने के लिए उन्हें बधाई देता हूँ। मुझे इस लाइन के सम्बन्ध में कुछ कहना है। जब दूसरा विश्व युद्ध चल रहा था तो ब्रिटिश राज्य के दौरान धारवा-पुसठ लाइन को पूरी तरह से उखाड़कर किसी मध्य पूर्व देश में ले जाया गया। लेकिन उसके बाद लोगों ने इस लाइन के निर्माण के लिए मांग शुरू की। जब श्री मुलाम नबी बाजाद इस क्षेत्र में चुने गए थे तो उन्होंने इस परियोजना के मामले को उठाया हमारे माननीय मंत्री श्री गनी खां चौधरी ने इसकी मंजूरी दी थी। कुछ राशि भी दी गई थी। इंजीनियरी तथा यातायात सर्वेक्षण भी शुरू किया गया था। अब तक केवल 27.7 प्रतिशत सर्वेक्षण पूरा हो पाया है। कृपया इसको शीघ्र से शीघ्र पूरा करें।

मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय इस परियोजना को योजना आयोग के समक्ष रखें। ताकि वह इसे स्वीकृति दे दें और और पूर्ण महाराष्ट्र अपने पड़ोसी क्षेत्रों से जुड़ सके।

एक मुद्दा और भी है जो मैं माननीय मंत्री तथा सदन में सामने रखना चाहता हूँ। कुछ

ऐसे अन्वय क्षेत्र भी हैं जिनकी पुराने शासन काल में उपेक्षा हुई है। जब इन क्षेत्रों में एक नई रेल परियोजना पूरी गई थी तो यात्री किराए पर 33 प्रतिशत कर लगाया गया था। महोदय, इनमें से एक संवर्धन, मेरा निर्वाचन-क्षेत्र अर्थात् पुरना-खंडवा है जहां पर यात्री अन्य क्षेत्रों के लोगों की तुलना में 33 प्रतिशत किराया अधिक देते हैं। अब 12.5 प्रतिशत किराया-बढ़ावा गया है क्या रेल मंत्री बतायेंगे कि क्या इन लोगों को अभी भी इस बड़े किराए पर और 33 प्रतिशत अधिक किराया देना होगा? क्या यह जारी रहेगा या इन लोगों पर समाप्त कर दिया जाएगा? क्या उनको दूसरे क्षेत्रों के लोगों के बराबर लाया जायेगा? मैं माननीय मंत्री से इन बातों पर प्रकाश डालने का अनुरोध करता हूँ।

मैं बोलने का अवसर देने के लिए आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं मंत्री महोदय को बधाई दूंगा बसतों कि वह मुझे अगर यहाँ नहीं तो तदन के बाहर आश्वासन दें।

श्री अजय मुखरान (जबलपुर) : सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री का उनके दूर-दर्शी तथा साहसिक रेलवे बजट के लिए धन्यवाद करता हूँ। साहसिक इसलिए क्योंकि पहली बार वास्तविकतायें सामने रखी गई हैं जैसे रेलों के विकास तथा सुधार कार्यों के लिए राशि चाहिए और इसलिए यात्री किरायों तथा माल भाड़े में वृद्धि की गई है। जहां तक निर्वाचक तथा जन प्रतिनिधियों का संबंध है, एक ऐसा बजट जो कृषिकर न हो जाने के लिए एक बहादुर व्यक्ति की आवश्यकता होती है। यात्री किरायों तथा माल भाड़े में वृद्धि करने तथा उसके अनुरूप रेलवे विभाग के कार्यकरण के स्तरों में सुधार की जो भारी जिम्मेदारी उन्होंने अपने कंधों पर ली है उसके लिए मैं उनकी वीरता की दिल से तारीफ करता हूँ। कमप्यूटीकरण तथा दूरसंचार प्रणाली का नवीनीकरण और ऐसे अन्य क्षेत्रों में सुधार करने के दूरगामी परिणाम होंगे जो दुर्घटनाओं-रहित, आरामदायक तथा विश्वसनीय संचार प्रणाली से रेलों के चलाने में मदद करेंगे जो कि पिछले लगभग 100 वर्षों से अधिक समय तक हमारा मुख्य संचार माध्यम तथा मुख्य वाणिज्यिक परिवहन रहा है।

मेरे विचार में यह बजट रेल मंत्री की कार्यवाहियों को न्यायसंगत ठहराता है विशेष तौर पर जहां तक रेलवे विभाग का वाणिज्यिक तथा सामाजिक सेवा का पहलू है। जब हम रेलवे विभाग के सामाजिक सेवा के पहलू को देखते हैं तो यह अच्छा नहीं लगता क्योंकि किराये 10 तथा 12 1/2 प्रतिशत तक बढ़ाए गए हैं। लेकिन जब हम रेलवे के वाणिज्यिक पहलू की ओर देखते हैं, जब हम विभिन्न तरीकों द्वारा रेल सेवाओं में सुधार को देखते हैं जो रेल मंत्री ने हमारे समक्ष रखे हैं, तो मैं यह समझता हूँ कि बजट न सिर्फ न्यायसंगत है बल्कि अत्यन्त प्रशंसनीय है। मैं कुछ सुझाव और जोड़ना चाहता हूँ ताकि रेल मंत्री अपने बजट को अन्तिम रूप देते समय तथा वाद-विवाद का उत्तर देते समय विवेक, जो कि माहस का एक बड़ा अंग है, को भी ध्यान में रखें।

महोदय, मेरा पहला सुझाव है कि दैनिक यात्री तथा आम यात्री में अन्तर है। मैं निजी तौर पर यह महसूस करता हूँ कि आराम, सुविधाओं की कमी, लम्बी यात्रा की कठिनाइयों

तथा बीच के जंक्शनों पर यात्रियों द्वारा महसूस की जाने वाली कठिनाइयों और अन्य पहलुओं को यात्रा से संबंधित है, वैदिक यात्रियों को अलग रखकर उन पर विचार किया जाएगा।

वैदिक यात्री रेलों का प्रयोग बहुत कम समय के लिए करते हैं जबकि ग्रामीण क्षेत्रों के यात्री शहरों के नहीं, संचार तथा अपनी जीविका के लिए पूरी तरह से रेलों पर निर्भर हैं। रेल विभाग उनके लिए जो भी करना चाहता है वह यात्रियों की उम्मीदों के मुकाबले में कम होगा।

मेरा दूसरा सुझाव यह है कि उन यात्रियों को जो दिल्ली से त्रिवेन्द्रम और बंगाल से गुजरात यात्रा कर रहे होते हैं उनको विभिन्न जोड़ने वाली रेलें पकड़नी होती हैं, सुविधाएँ दी जानी चाहिए तथा उनको कम से कम समय बीच वाले जंक्शनों पर लगे इस पहलू पर भी विचार किया जाना चाहिए।

मेरा तीसरा सुझाव है कि गत कुछ वर्षों में विभिन्न निर्माण-कार्यों की मंजूरी दी है और जिनको पूरा करना है। मध्य प्रदेश में दो नई रेल लाइनों, अर्थात् सतना-रेल लाइन और गुना-इटावा के निर्माण के लिए बजट में प्रावधान किया गया है जिसके लिए दोनों माननीय रेल मंत्री हमारे हार्दिक धन्यवाद के पात्र हैं।

तथापि, वे सभी कार्य जो मध्य प्रदेश में काफी असें से सम्बन्धित पड़े हैं और जिनके विषय में मैं अन्त में उल्लेख करूँगा उनको प्राथमिकता दी जानी चाहिए तथा सबसे पहले पूरा किया जाना चाहिए।

प्रो० मधु दण्डवते ने अपने भाषण में कहा कि उनके दिमाग में बहुत सी योजनाएँ, परियोजनाएँ थीं परन्तु वे अचानक ही उनकी सरकार गिर गई और जैसा कि अ.प. जानते हैं चिकित्सा की भाषा में जब भी कोई व्यक्ति गिरता है या बेहोश होता है पहले उसके दिमाग और शरीर का तालमेल टूट जाता है। यदि उस अवस्था में कोई योजना या परियोजना उनके दिमाग में रही हो तो उसे प्राथमिकता नहीं दी जानी चाहिए।

मुझे एक और सुझाव देना है। रेलवे को रास्ते में गायब हुए माल के लिए कई तरह के मुआवजे और दावों का भुगतान करना पड़ता है। मंत्री महोदय को यह बताने में मुझे खेद है कि यह एक चालबाजी है इस चालबाजी का पर्दाफास होना चाहिए। तथा इसके लिए जिम्मेदार व्यक्तियों और विभागीय कर्मचारियों को दोषी ठहराया जाए तथा मुआवजे के रूप रेलवे द्वारा उठाए जा रहे मुकद्दाम का कुछ प्रतिशत ऐसे कर्मचारियों द्वारा उठाए जाए। मैं ऐसे अनेक उदाहरण दे सकता हूँ परन्तु मैं ऐसा नहीं करूँगा क्योंकि आप चाहते हैं कि मैं संक्षेप में कहूँ। जालसाजी खड़ी धर से प्रारम्भ हो जाती है, जिस दिन रेल गाड़ी में सामान की बुकिंग कराई जाती है। रास्ते में बड़े ही व्यवस्थित ढंग से इसे चुरा लिया जाता है तथा गन्तव्य स्थान तक या तो कुछ भी नहीं पहुँचता अथवा माल की थोड़ी सी ही मात्रा वहाँ पहुँचती है। तब मुआवजे के लिए दावा प्रस्तुत किया जाता है तथा बड़ी जल्दी ही मुआवजे का भुगतान कर दिया जाता

है। इसके विपरीत यदि किसी फौजी अधिकारी के स्थानान्तरित होकर दूर जाते समय दो बच्चे जाते हैं तो उसे बहुत थोड़ा सा ही मुआवजा मिल पाता है और वह भी बहुत समय के बाद। मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगा कि वे इस विषय में सम्पूर्ण जांच कराएं तथा यदि किसी डिवीजन अथवा रेलवे स्टेशन द्वारा चोरी चले गए माल के लिए अधिक संख्या में मुआवजे के दावों का भुगतान किया जा रहा हो उसके समुचित उपचारी उपाय लिए जाएं तथा इसके लिए जिम्मेदार व्यक्तियों को उस मुआवजे का कुछ प्रतिशत अदा करने के लिए मजबूर किया जाए जो रेलवे को देना होना पड़ता है और जिस राजस्व की रेलवे को हानि होती है।

मैं उस चुनाव क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ जहाँ भारत के अधिकतम रेलवे संगठन है। वह क्षेत्र है जबलपुर। हमारे पास जबलपुर के लिए कुछ छोटी बड़ी योजनाएँ थी जिनको कार्यान्वित किया जाता था परन्तु दुर्भाग्य से ऐसा नहीं किया गया। संयोगवश पिछले मानसून में बालाघाट में एक दुर्घटना हो गई तथा तत्कालीन रेल मंत्री ने हमें आश्वासन दिया कि जबलपुर से गौडिया तक पूरी लाइन 'मीटर गेज' की बनाई जाएगी तथा एक महीने के अंदर एक नया डिवीजन बना दिया जाएगा, जिसका मुख्यालय जबलपुर होगा। वास्तव में उन्होंने मेरे सामने ही आदेश दे दिए थे, क्योंकि दुर्घटना स्थल पर मैं भी उनके साथ उपस्थित था। परन्तु अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है। मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे इस मामले की जांच करें। मैं इस गौरवशाली सदन को यह भी बता सकता हूँ कि भारत का सबसे बड़ा 'डीजल लोकोमोटिव शेड' क्षेत्र कटनी में है। शहर से रेलवे लाइन पार करके वहाँ पहुँचने के लिए 20 से 22 रेलवे लाइनों पार करनी पड़ती हैं। वहाँ पैदल चलने वालों के लिए एक ऊपरी पुल बनाए जाने की मांग बहुत समय से की जा रही है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे इसे पूरा करें। यहाँ बहुत सी दुर्घटनाएँ हुईं जिनमें लोगों के जीवन और अंगों की हानि हुई है।

अन्त में मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि वे कुछ आकस्मिक यात्रायें करें। ऐसी यात्रायें मंत्री, तथा रेलवे बोर्ड के चेयरमैन और अन्य सदस्यों द्वारा भी की जायें। विशेष रूप से मैं रेल मंत्री को इन्दीर-बिलासपुर एक्सप्रेस रेलगाड़ी में यात्रा करने का निमंत्रण दूंगा। इस रेल गाड़ी को वर्तमान स्थिति में ही रखा जाए ताकि हमें उन दिनों याद रहे जब रेलगाड़ियाँ चलनी शुरू हुई थीं।

मैं रेल मंत्री जी से मध्य प्रदेश में बहुत दिनों से अछूरे पेड़ कुछ अन्य कार्यों को भी पूरा करने का अनुरोध करूंगा। उन्हें यात्रियों की सुख-सुविधा उनके अनाज की दुलाई की सुविधा तथा छोटे कुटीर उद्योगों को उनके उत्पादों की दुलाई की सुविधा का भी ध्यान रखना चाहिए। इससे लोगों के जीवन को खुशहाल बनाने में काफी हद तक सहायता मिलेगी।

अंतः मैं माननीय रेल मंत्री से माल-भाड़े और यात्री भाड़े दरों में की गई भारी वृद्धि पर पुनर्विचार करने का अनुरोध करूंगा। मुझे विश्वास है कि चाहे यह वृद्धि अभी 12 1/3

प्रतिशत है परन्तु अतः में वे अवश्य ही इसमें कुछ प्रतिशत की कटौती करेंगे तथा यह कटौती यात्री भाड़े और माल भाड़े दोनों के सम्बन्ध में ही की जाएगी।

अन्त में, मैं उन्हें ऐसे साहसिक बजट के लिए बधाई देता हूँ तथा हमें दो नई रेल लाइनों देने के लिए मध्य प्रदेश के लोगों की ओर से उनका धन्यवाद करता हूँ।

श्री डी० एम० रेड्डी (कड्डप्पा) : ऐसा प्रतीकात्मक, चुनावोत्तर बजट जो प्रगतिरोधी तथा जन विरोधी है, प्रस्तुत करके सरकार ने जन-साधारण के दुःख कम करने की प्रत्याज्ञा को झूठलाया है। देश के क्रमबद्ध आर्थिक विकास के लिए एक चुस्त और ऐसी रेलवे प्रणाली की आवश्यकता है जिसका विस्तार होता रहे। क्योंकि रेलवे भौतिक रूप से तथा वित्तीय रूप से बीमार है तथा माननीय रेल मंत्री ने वर्तमान रेल बजट प्रस्तुत करके उसकी दशा और बिगाड़ दी है यात्री है। यात्री भाड़े में 12 1/2 प्रतिशत की वृद्धि तथा माल-भाड़े में 10% की वृद्धि एक बहुत बड़ा बोझ है और इस कालावधि में दूसरी बार यह वृद्धि की गई है। इससे सामान्य लोगों पर बोझ बढ़ेगा। और महोदय, बदले में यात्री सुविधाओं का कोई आश्वासन भी नहीं दिया गया है। यात्री भाड़े से जहाँ जन-साधारण पर सीधा मार पड़ता है वही माल भाड़ा की वृद्धि से आवश्यक वस्तुओं की मूल्य वृद्धि और उससे देश में विद्यमान मुद्रास्फीति में वृद्धि के रूप में उन पर अप्रत्यक्ष भार पड़ता है।

दुर्भाग्य से बजट में नई अतिरिक्त रेलवे लाइन बिछाने अथवा बार-बार हो रही रेल दुर्घटनाओं की रोकथाम अथवा रेलवे लाइनों को उचित दशा में रखने के बारे में एक शब्द भी नहीं कहा गया है। सफाई और खान-पान की व्यवस्था बंद से बंदतर होती जा रही है जिसका विश्वास केवल इसे प्रत्यक्ष देख कर ही किया जा सकता है। मैं बड़ी गम्भीरता से माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वे वर्ष में कम से कम कुछ बार विभिन्न रेलगाड़ियों में यात्रा करके देखें ताकि वे व्यक्तिगत तौर पर आम आदमी द्वारा उठाई जा रही परेशानी को महसूस कर सकें और अविलम्ब उससे राहत दिलाने का उपाय करें।

महोदय, अन्त में, मैं अपने चुनाव क्षेत्र कुछ स्थानीय समस्याओं का उल्लेख करना चाहता हूँ। जो रायलासीमा एक्सप्रेस तिरुपति से हैदराबाद को जाती है 450 कि०मीटर मार्ग तय करने में लगभग अठारह घंटे का समय लेती है। यह समय की बड़ी बर्बादी है तथा मुझे भरोसा है कि इसमें लगभग तीन घंटे कटौती तत्काल की जा सकती है। मैं माननीय मंत्री जी से तत्काल ऐसे उपाय करने का अनुरोध करता हूँ जिससे समय बच सके। इस रेलगाड़ी में एक वातानुकूलित डिब्बा भी जोड़ दिया जाए। इस विधा में शीघ्र कदम उठाने के लिए मैं माननीय मंत्री महोदय से पुनः प्रार्थना करता हूँ ताकि इस गाड़ी में हमें सुविधाएं प्रदान करने की खातिर सात पर्वतों के स्वामी उन्हें आशीर्वाद दें।

दूसरे, यहाँ बहुत से ऐसे रेलवे फाटक हैं जहाँ कोई आदमी नहीं होता, जिससे वे मीत के गड्ढे बन गए हैं। ऐसा एक स्थान कुहप्पा से लगभग 20 किलो मीटर दूर कमछापुर्म् के

बास स्थित है। वहाँ हम एक ऊपरी पुल के लिए बिल्ला रहे हैं जो बहुत दिनों से विचाराधीन है। और भी बहुत से ऐसे रेलवे फाटक हैं जहाँ कोई आदमी नहीं होता जिससे वहाँ बहुत दुर्घटनाएं होती रहती हैं और वे इस तरह के मौत के गड्ढे बन गए हैं। कृपया इस सम्बन्ध में शीघ्र कार्यवाही करें।

येरा तीसरा प्रश्न कुटुम्पा और कुरनूल को मिलाने हेतु येरानुत्तला से नांदयाल तक एक नई रेल लाइन बिछाने से सम्बन्धित है। यह बहुत समय से अपेक्षित है हमें बताया गया कि इस विषय में जांच पड़ताल पहले ही की जा चुकी है। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि कम से कम वे एक सर्वेक्षण कराए जाने का आदेश दें तथा इसके लिए आवश्यक बजट बनायें। मुझे आशा है कि समुचित वित्तीय संसाधन उपलब्ध हो जमीन पर वे यह कार्य शारम्भ कर देंगे। प्रत्येक रेलवे स्टेशन का आरक्षण विभाग हमारी आकांक्षाओं पर कुठाराघात करता है। वहाँ अत्यधिक भ्रष्टाचार व्याप्त है। इसकी रोकथाम होनी चाहिए और इस उद्देश्य की पूर्ति के लिए आरक्षण प्रणाली को कम्प्यूटरीकरण करने और उसे व्यवस्थित करने की आवश्यकता है।

उन्हें खानपान और स्वास्थ्य के तीर-तरीकों को सुधारने के उपाय भी करने होंगे ताकि जो भोजन परोसा जाता है उसकी गुणवत्ता सुनिश्चित की जा सके। आजकल जनता कम्पार्टमेंट में जो भोजन सप्लाई किया जाता है। वह बहुत ही शराब होता है। बालियाँ अक्सर शौचालय के पास रखी रहती हैं। जो भोजन वे रेलवे स्टेशनों पर सप्लाई करते हैं उसमें भी सुधार करने की आवश्यकता है। खान-पान विभाग का ठेका लेने वाले ठेकेदार पिछले कई वर्षों से वहाँ जमे हुए हैं। और उन्होंने यात्रियों से बहुत लाभ कमाया है।

जहाँ तक नई रेलवे लाइनों का सम्बन्ध है, अपने पड़ोसी राज्यों की तुलना में, आंध्र प्रदेश इस विषय से पिछले बहुत वर्षों से पिछड़ रहा है। मुझे प्रसन्नता है कि चाहे देरी से ही सही उन्होंने एक नई रेलवे लाइन बिछाए जाने का प्रस्ताव रखा है। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि वे उन प्रस्तावों को उच्च प्राथमिकता प्रदान करें जो पहले ही स्वीकार किए जा चुके हैं तथा यह देखें कि नई रेल लाइन अनिवार्य रूप से अगली पंचवर्षीय योजना अवधि में ही बिछा दी जाए।

\*श्री आर० जी० रत्नम(अर्कोनम) : माननीय सभापति महोदय, मैं 1985-86 के रेल-बजट का स्वागत करता हूँ। तथा कुछेक प्रश्न का उल्लेख करना चाहता हूँ। हमारे रेल मंत्री श्री बंशीलालजी अपनी दक्षता के लिए विख्यात हैं और मुझे विश्वास है कि उनके मार्गदर्शन में रेल प्रशासन का कार्य निष्पादन बेहतर होगा।

मुझे खुशी है कि इस प्रस्तुत बजट में कस्ट को बढ़ी लाइन द्वारा पालाघम से जोड़ने का प्रावधान है मैं इस मौके पर यह मांग करता हूँ। कि कस्ट और डिण्डी गुल को भी बढ़ी लाइन द्वारा जोड़ा जाए, जैसे कि मूल रूप में प्रस्ताव रखा गया था। मुझे विश्वास है कि माननीय मंत्री निश्चित रूप से ऐसा करेंगे।

\*तमिल में दिए गए मूल भाषण के अंग्रेजी अनुबाध हिन्दी रूपांतरण।

मैं उस आर्कोमम संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ जहाँ हमारे रेल कर्मचारी रहते हैं। 85 वर्ष पूर्व अंग्रेजों ने बहुत बड़ी रेलवे वर्कशाप बनाई थी। इस वर्कशाप में 16 अनुभाग हैं जिनमें 200 से अधिक श्रमिक हैं। इसमें 100 मीटर और 200 मीटर की रेल पटरियों की वैल्विंग करने वाली एक यूनिट है। एक ट्राली बनाने वाली यूनिट है। रेलवे की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु एक आरा-मशीन कारखाना है। एक ढलाई करने वाली यूनिट है। यहाँ रेलवे का फर्नावर भी बनाया जा सकता है। ये सभी 16 अनुभाग रेलवे में काम आने वाली विभिन्न वस्तुओं का निर्माण करने में समर्थ हैं।

दुर्भाग्य से इस वर्कशाप की दशा बड़ी जीर्णशीर्ष है। यह हर जगह से टपकती है तथा बरसात में तो इसमें बाढ़ सी आ जाती है। गर्मियों में वर्कशाप में कोई जगह ऐसी नहीं बचती जहाँ सूर्य की किरणें नहीं पहुँचती हो। इतने पर भी मजदूर अपने काम में लगे रहते हैं तथा वे अपने सामर्थ्य के अनुरूप उत्तम काम करते हैं। यह भी शोचनीय है कि स्थानीय रेलवे अधिकारी भी इस वर्कशाप में प्राप्त सुविधाओं का उपयोग नहीं कर रहे हैं। वे ये सारी चीजें बाहर के ठेकेदारों से ले रहे हैं।

स्वभाविक ही वर्कशाप बेकार हो गई है। पहली बात, मैं चाहता हूँ कि रेल मंत्री रेलवे के लिए आवश्यक वस्तुओं को ठेकेदारों के माध्यम से खरीदना बंद करें। दूसरे मैं चाहता हूँ कि वे अधिकारियों को निदेश दें कि वे वर्कशाप में उपलब्ध उत्पादन क्षमता का पूरा लाभ उठाएं। तीसरे वह इस वर्कशाप का तत्काल नवीनीकरण किए जाने का आदेश दें ताकि वह काम करने लायक जगह बन सके। वे रेलवे बोर्ड के चेयरमैन अथवा सदस्यों को इस वर्कशाप का निरीक्षण करने का निदेश दें और यहाँ उपलब्ध उत्पादक क्षमता का प्रभावपूर्ण उपयोग सुनिश्चित कराएं।

कुछ दिन पहले हमारे माननीय रेल राज्य मंत्री श्री माधवराव सिधिया ने कहा था कि रेलवे परियोजनाओं के लिए खाली जमीन प्राप्त करने के लिए करोड़ों रुपये खर्च किए गए हैं। यहाँ इस कारखाने के अन्धर ही 500 एकड़ जमीन बेकार पड़ी है। इस जमीन का उपयोग छोटी और बड़ी लाइनों के रेलवे बंगलों का निर्माण करने की एक यूनिट के लिए किया जा सकता है। रेलवे को कारखाने में उपलब्ध संरचनात्मक सुविधाओं का पूरा-पूरा उपयोग करना चाहिए। इससे मजदूरों में और उत्साह पैदा होगा। मैं माननीय रेल मंत्री से अपील करता हूँ कि वे व्यक्तिगत रूप से मामले की जाँच कराएँ तथा आवश्यक कार्यवाही करें।

महोदय, रेल मंत्री ने अपने भाषण में नई दिल्ली मद्रास के बीच विद्युत-इंजन वाली गाड़ियाँ चलाए जाने का उल्लेख किया है। मद्रास और कटपाड़ी के बीच भी विद्युत-इंजन वाली रेल गाड़ी चलती है। इन मार्गों पर विद्युत रेलगाड़ियाँ दौड़ रही हैं। परन्तु दुर्भाग्य से आर्कोमम और कटपाड़ी के बीच के 90 कि० मीटर के मार्ग का विद्युतीकरण नहीं किया गया है।

इस मार्ग पर बिजली से चलने वाली गाड़ियां चलाना अत्यधिक आवश्यक है क्योंकि मार्ग पर वालजाह कटपड़ी के बीच 'सिलकोप' और 'मेल' की दो विशाल परियोजनाएं हैं जिनमें 20 000 व्यक्ति नियुक्त हैं। 20,000 यात्रियों के अलावा, हजारों व्यापारी, सरकारी कर्मचारी, छात्र, दैनिक मजदूर आदि नित्य ही अराक्कोनम से वेल्सोर की यात्रा करते हैं। वेल्सूर में एन्निया का सबसे बड़ा अस्पताल सी० एम० सी० होस्पिटल है जहां हजारों रोगी आते हैं। वेल्सूर से अराक्कोनम को भी हजारों व्यक्ति आते हैं इस समय तेज गति वाली गाड़ी के अभाव में काफी मजबूर हैं। आप विद्युत गाड़ियां चला सकते हैं और यदि वह सम्भव न हो तो आप डीजल गाड़ियां चला सकते हैं।

अराक्कोनम से हर रोज सुबह तीन गाड़ियां और शाम को तीन गाड़ियां 7 बजे प्रातः, 8 बजे प्रातः और 9 बजे प्रातः तथा 4 बजे सायं, 5 बजे सायं और 6 बजे सायं चलनी चाहिए। इसी प्रकार कटपटड़ी से अराक्कोनम तक सुबह और शाम दोनों वक्त तीन गाड़ियां 6.30 प्रातः, 7.30, 7.30 प्रातः और 8.30 प्रातः तथा 4.00 सायं, 5.00 और 6.00 सायं गाड़ियां चलनी चाहिए। इससे उन हजारों यात्रियों को, जिनका उल्लेख मैं ऊपर कर चुका हूं, आने-जाने की बहुत सुविधा होगी। मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि यह इस ओर निजी तौर पर ध्यान दें।

सभापति महोदय मैं मांग करता हूं कि तिरुवनमालाई, चेंगय तिरुपचूर, कृष्णगिरि और वस्याकोट से होकर जाने वाली तथा पांडिचेरी और बंगलूर को जोड़ने वाली बड़ी लाइन का सर्वेक्षण किया जाय। द्वितीय विश्व युद्ध से पूर्व बंगलूर और कृष्णगिरि के बीच रेल लाइन थी। इसके बाद उसका इस्तेमाल बिलकुल नहीं हुआ। मैं मांग करता हूं कि रेल मंत्री इस कार्य का सर्वेक्षण किये जाने का आदेश तत्काल दे दें जिससे पांडिचेरी, तमिलनाडु और कर्नाटक के तीनों राज्यों को रेल मार्ग से जोड़ा जा सके।

अपनी भाषा समाप्त करने से पूर्व, मैं एक और सुझाव देने के लिए सभा का समय लेना चाहता हूं। ऐसा करने से पूर्व मैं सात पहाड़ियों के भगवान अर्थात् तिरुपति के प्रति सम्मान करता हूँ। आज के युग में प्राकृतिक संसाधन अर्थात् कोयला जिसकी यात्रा बटती जा रही है उसके लिए विद्युतीकरण ही एक मात्र समाधान है। यद्यपि विद्युतीकरण महंगा पड़ेगा किन्तु इसके अलावा कोई विकल्प नहीं है। दिल्ली और मद्रास के बीच विद्युत कर्षण है। कटपट्टी तक दोनों दिशाओं में विद्युत कर्षण है। यदि कटपट्टी और बंगलूर के बीच के रास्ता का विद्युतीकरण कर दिया जाय, तो दिल्ली-मद्रास-बंगलूर के बीच विद्युत कर्षण हो जाएगा। इसी प्रकार गाड़ी त्रिवेन्द्रम से दिल्ली अराक्कोनम हो जाती है।

कन्याकुमारी से काश्मीर जाने वाली गाड़ी अराक्कोनम होकर जाती है। बंगलूर से नई दिल्ली और बम्बई जाने वाली गाड़ी अराक्कोनम होकर जाती है इस समय, कटपट्टी से तिरुपति के बीच मीटर गेज लाइन है। यदि रेल मंत्री इस मोटरगेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने

का तथा गुडर, तिरुपति और रेणुगुंटा को जोड़ने का आदेश दे दें तो उपरोक्त गाड़ियों का 100 किलोमीटर और उससे भी अधिक रास्ता बचेगा। तिरुपति को जाने वाले तथा तिरुपति आने वाले तीर्थ यात्री सीधे ही तिरुपति पहुँच सकते हैं इससे यात्रा का समय भी कम लगेगा। मेरा अनुरोध है कि माननीय मंत्री इस प्रस्ताव पर ध्यान दें और अपेक्षित कार्यवाही करें। अराककोनम दक्षिण रेलवे में एक बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है और अंग्रेजों द्वारा निर्मित इस स्टेशन की तत्काल नवीकरण किये जाने की आवश्यकता है ऊपरी पुल खतरनाक हो गए हैं। मेरा सुझाव है कि भूमिगत पुल भी बनाये जाएं।

माननीय रेल मंत्री ने 403 करोड़ रुपये का घाटा दिखाया है। रेल मंत्री जैसे अनुभवी प्रशासक के लिए, और जब कि छठी योजना के दौरान रेलवे परिव्यय 6572 करोड़ रुपये का था, यह धारा नगण्य है विभिन्न रेल प्रचालन में होने वाली कमियों को दूर कर, जिससे पर्याप्त राजस्व की क्षति होती है, वह इस घाटे का पूरा कर लेंगे। इन शब्दों के साथ मैं 1985-86 के रेल बजट का समर्थन करता हूँ और मुझे पूर्ण आशा है कि आपके माननीय रेल मंत्री के गहन अनुभव से रेलवे को बहुत लाभ होगा।

[हिन्दी]

प्रो० चन्द्रभानु बेबी (बलिया) : माननीय सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री महोदय ने रेल बजट पेश किया है और प्राप्त उपलब्धियों का ब्यौरा दिया है वहीं दूसरी ओर रेलवे प्रशासन में किए जा रहे सुधारों और विभाग और भी सक्षम बनाने की दिशा में किए जा रहे प्रयत्नों का भी उन्होंने बर्णन किया है। इस वर्ष जनवरी माह में रेलवे में रिक्वाइर्ड लोडिंग किया गया और इस क्षेत्र में और भी उपलब्धियाँ प्राप्त करने की कोशिश हो रही है। रेलवे रिजर्वेशन में जो घाँघली होती है, उसे समाप्त करने के लिए कंप्यूटराइजेशन की व्यवस्था बहुत ही सराहनीय है।

रेल-यात्रियों की सुरक्षा के प्रबन्ध को और भी अच्छा बनाने की दिशा में हमारे रेल मंत्री जी ने जो 10 सूत्रीय कार्यक्रम चलाया है, मैं उसका स्वागत करती हूँ। छठी पंचवर्षीय योजना के दौरान जो रेलवे की उपलब्धियाँ हैं वे भी सराहनीय हैं।

रेल मंत्री द्वारा युवा वर्ग को दिया गया कंसेशन भी काफी प्रशंसनीय है। दो-तीन पहलुओं पर मैं रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूँगी।

- (1) उत्तर-बिहार में मीटर गेज को ब्राड गेज में कन्वर्ट करने का जो कार्यक्रम चल रहा है, उसमें तेजी लाने की जरूरत है, जिससे उस क्षेत्र का सर्वांगीण विकास हो।
- (2) दूसरी बात यह है कि रेल में बढ़ती हुई चोरी एवं डकैती की वारदातों पर मजबूती से रोकथाम एवं यात्रियों के खान-पान की व्यवस्था में समुचित सुधार लाने की आवश्यकता है।

मैं माननीय रेल मन्त्री जी से यह भी कहना चाहूंगी कि रेल विभाष पिछले दिनों अस्वस्थता की अवस्था में चल रहा था, उसे स्वस्थ रूप से चलाने के लिए आपने जो भी कदम उठाए हैं वे भी सराहनीय हैं।

अन्त में मैं अपने क्षेत्र के बारे में कुछ कहना चाहती हूँ। तिनसुकिया मेल को मुकामा में रोकना चाहिए। इसके बारे में कृष्णा साही जी ने बहुत विस्तार में कह दिया है। मेरा भी माननीय मन्त्री से आग्रह है कि वे तिनसुकिया मेल को मुकामा में रोकने की व्यवस्था कराएं। मुझे पूरा विश्वास है कि रेल मन्त्री जी इस और पूरा ध्यान देंगे। मुझे पूर्ण विश्वास है कि रेल मंत्रालय इन सब पहलुओं पर ध्यान देगा और रेल मन्त्री जी रेलवे को एक नई दिशा प्रदान करेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं आपका आभार प्रकट करती हूँ कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया।

[अनुवाद]

श्री श्री० एम० बनसतबासा (पोन्नामी) : सभापति महोदय, मैं अपने माननीय रेल मन्त्री के प्रति सहानुभूति प्रकट करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। उनकी दुर्घना देखिए संसदनों की इतनी कमी है और योजना आयोग ने इतना बड़ा सब अपनाया है कि उन्हें यात्री किराये और माल-भाड़े में बहुत ही अधिक वृद्धि करके साधन जुटाने पड़ रहे हैं। तथापि, मैं इतना अवश्य कहूंगा कि मुझे भय है कि यात्री किराये और माल भाड़े इतनी अधिक वृद्धि करने का बांछित परिणाम नहीं निकलेगा। मुझे डर है कि यात्री किराये और माल भाड़े में इतनी अधिक वृद्धि से उत्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। पिछला अनुभव क्या रहा है? 1982-83 में यात्री किराये और माल भाड़े में 15 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी जो यात्री किराये और माल भाड़े में बहुत अधिक वृद्धि थी। किन्तु इससे उन्हें बांछित फल प्राप्त नहीं हुआ। बल्कि वह उत्पादन के प्रतिकूल सिद्ध हुआ। आज की स्थिति क्या है? आज, पहले से यात्री किराये और माल भाड़े से मिलने वाली आय में भारी गिरावट आई है। हमारी वास्तविक आय हमारी आका और हमारे अनुमान से काफी कम है। मुझे सभा का ध्यान इस स्थिति की वास्तविकता की ओर दिशाने की अनुमति दी जाये कि हमारा सालू वर्ष 31 मार्च, 1935 को समाप्त होता है किन्तु आज की स्थिति क्या है? यदि आय 1 अग्रेज 1984 से 10 फरवरी 1985 तक की जिसमें साल समाप्त होने में मुश्किल से थोड़े से ही दिन रहे हैं कुल आय के बारे में विचार करें तो हमारी आय प्रत्याक्षित आय से 105 करोड़ रुपये कम हो गई है। मेरा निवेदन यह है कि जब ऐसी स्थिति है, जब हमारी आय 105 करोड़ रुपये कम हो गई है तब समय की माँग यह है कि अधिक यातायात को आकर्षित किया जाय। किन्तु इसके विपरीत, यात्री किराये और माल भाड़े में इतनी अधिक वृद्धि की गई।

यात्री यातायात के मामले को जीजिये। वर्ष 1982-83 के दौरान हमारा लक्ष्य 1,194.19 करोड़ रुपये अर्जित करने का था किन्तु वास्तविक आय 10 करोड़ रुपये कम

हुई। 1983-84 में भी यही रखा रहा जब हमारा लक्ष्य 1,400 करोड़ रुपये का और वास्तविक 39 करोड़ रुपये कम हुई। वर्ष 1984-85 में हमारा लक्ष्य 1,295 करोड़ रुपये अर्जित करने का था किन्तु 10 फरवरी 1985 तक हम लोग केवल 1,239 करोड़ रुपये अर्जित कर सके हैं जिससे 56.27 करोड़ की कमी बनी हुई है। यात्री किराये से राजस्व अर्जित करने की स्थिति यह है। यातायात के मामले में भी, चालू वर्ष के दौरान, 10 फरवरी, तक आय 50.19 करोड़ रुपये कम रही है। इसलिए समय की पुकार यह है कि लम्बी दूरी के यात्रियों को आकर्षित किया जाय। इसलिए यात्रा किराया बढ़ाना एक तरह से उत्पादन विरोधी कार्य है। समय की मांग यह है कि अन्य मंत्रालयों के सहयोग से किराया यातायात लक्ष्य प्राप्त किया जाय।

अपने रेल विभाग के कार्य निष्पादन की गिरती हुई दशा का उल्लेख करने को मैं बाध्य हूँ। निष्पन्नक और महासेवा परीक्षक के अपने ही प्रतिवेदन में यह बात स्पष्ट की गई है। गत 8 वा 9 वर्षों के दौरान विकास दर लगभग शून्य रही है। सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में, संभवतः रेलवे ही एक महत्वपूर्ण अर्बिक उपक्रम है जहाँ विकास-दर शून्य रही है। इस स्थिति को करोड़ रुपयों के रूप में न देखते हुए ठोस और वास्तविक अर्थों में देखा जाना चाहिये। महासेवा-परीक्षक ने अपने प्रतिवेदन में स्वयं ही इस बात का उल्लेख किया है कि माल भाड़े से अर्जित राजस्व की मात्रा जो 1976-77 में 212 मिलियन टन थी वह 1983-84 में बढ़कर 229 मिलियन टन हुई है। यही स्थिति यात्री यातायात की है। हमारी उपलब्धि क्या रही है? हम देखते हैं यात्री यातायात लगभग एक सा रहा है 1977-78 में जबकि यात्री संख्या 3,505 मिलियन थी। अब 1983-84 में 3,650 मिलियन हो गई है। विकास दर क्या रही है? वह लगभग शून्य रही है।

#### 4.00 म०ब०

1980 से चल स्टॉक तथा रका इंजन, सवारी डिब्बे और माल डिब्बे, कम होते गये हैं। सभासक्ति महोदय, इसलिसे क्या हम लोग रेलवे को सरकारी उपक्रम का एक रुग्ण शिशु कह सकते हैं? यातायात किराये से होने वाली आय की विकास दर पर ध्यान दें। 1981-82 में वह 12.9 प्रतिशत थी। 1982-83 में वह घटकर 3.4 प्रतिशत रह गई है। यह अधोमुखी प्रकृति है जिसके बारे में हमें गम्भीरतापूर्वक विचार करना चाहिये।

इसलिये, हमारे मंत्री जी के पास एक बहुत ही कठिन कार्य है। राष्ट्र के हित में हम लोग उनकी सफलता की कामना करते हैं क्योंकि इस बात का पहले भी उल्लेख किया जा चुका है और इस बात को सभी जानते हैं कि रेल विभाग हमारे देश की अर्थ व्यवस्था का मेरुदण्ड है।

यह बड़े खेद की बात है कि निधियों के नियतन के मामले में योजना आयोग रेल विभाग को बहुत ही निम्न कोटि की प्राथमिकता देता है। अनेक वक्ताओं ने इस बात का उल्लेख किया है। रेलवे विभाग के प्रति योजना आयोग का रवैया आप देख सकते हैं। प्रथम योजना में सार्वजनिक उद्यम के लिये कुल नियतन में से रेल विभाग के परिव्यय का अंश

21.6 प्रतिशत था। दूसरा योजना में यह अंश बढ़ाकर 22.3 प्रतिशत कर दिया गया था। किन्तु उसके बाद से यह अंश बराबर कम होता गया है और यहां तक कि छठी योजना की समाप्ति के समय यह अंश मुश्किल से 5.3 प्रतिशत रह गया है। वास्तव में इस मामले में प्रो० मधुदण्डबते बहुत ही 'मधु' रहे हैं, जब 'दण्ड' के रूप में उन्होंने इस मुद्दे को उठाया और कहा कि हमें योजना आयोग के पास अवश्य जाना चाहिये और रेल मन्त्री के हाथ मजबूत करने चाहिये और राष्ट्र के हित में रेल विभाग के प्रति न्याय को सुनिश्चित कराने के लिए योजना आयोग पर दबाव डालना चाहिये।

प्रो० मधुदण्डबते (राजापुर) : मैं आशा करता हूँ कि श्री बंसीलाल धरना देने में हम लोगों का नेतृत्व करेंगे।

श्री जी० एम० बनारसवाल : मुझे आशा है कि मंत्री जी, आप मेरे सुझाव पर बहुत ही रचनात्मक रवैया अपनायेंगे। सातवीं योजना मुश्किल से 1,650 करोड़ की है। यह उतनी ही राशि है जितनी राशि 31 मार्च को समाप्त होने वाले सालू वर्ष के दौरान हमें दिया गया था। और यह राशि उतनी ही है तो इसका अर्थ यह है कि मुद्रास्फीति के तथ्य को ध्यान में रखते हुए वास्तव में इसमें गिरावट हुई है।

अब मैं सीधेता से लाइनों के नबीकरण में पिछड़े रहने के बारे में कहूंगा। लाइनों के नबीकरण के बारे में उन्हें गम्भीरतापूर्वक ध्यान देना चाहिये। छठी योजना के आरम्भ में 13,000 कि० मी० लाइनों का नबीकरण किया जाना शेष था और अब लगभग 20,000 किलोमीटर लाइनों का नबीकरण किया जाना शेष है। इससे पता चलता है कि लाइनों के नबीकरण का शेष कार्य अत्यधिक चिन्ताजनक होता जा रहा है।

मैं अब यात्री किराये और माल भाड़े में की गई भारी वृद्धि के बारे में कहूंगा और रेल मन्त्री जी से आशा करता हूँ कि वह इस बात को ध्यान में रखते हुए कि उसका वांछित परिणाम नहीं निकलेगा अपितु इसका उत्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा, इस विषय पर पुनः विचार करेंगे। मैं विशेष रूप से बम्बई में उपनगरीय सेवाओं के सीजन टिकटों पर की गई वृद्धि का उल्लेख अवश्य करूंगा। इस मामले पर पहले वाद-विवाद हो चुका है। आमतौर पर श्रम्य वर्ग के लोग ही उपनगरीय गाड़ियों में यात्रा करते हैं। निर्धन व्यक्तियों में औद्योगिक श्रमिक है जिन्हें बम्बई में आवास की कमी के कारण उपनगरीय सेवाओं का सहारा लेना पड़ता है। वह अपने कार्य स्थल से बहुत दूर रहता है। उसे अपने कार्य स्थल के नजदीक कोई अच्छा आवास दे दीजिये। न तो हम ऐसा करते हैं और न उद्योगपतियों को ऐसा करने को कहते हैं और इसके साथ ही हम उसे इतनी दूर रहने तथा कष्ट उठाकर भी अपने कार्य स्थल तक आने के लिए दण्ड देते हैं।

भायन्दर स्टेशन पर अन्धेरी-विरार शटल के लिए आन्दोलन हुआ था। मुझे विश्वास है कि यह भी स्वीकार की जायगी।

बम्बई में उपनगरीय रेल सेवा की वर्तमान समय सारिणी बहुत पुराने यातायात पैटर्न में अब आधुनिक-शुद्ध परिवर्तन हो गया है। इसलिए मेरा प्रस्ताव है कि वर्तमान समय सारिणी को वैज्ञानिक और यातायात-बढ़ाने वाला बनाने के लिए बम्बई के उपनगरीय यातायात पैटर्न का पुनः सर्वेक्षण कराया जाय।

अपने भाषण समाप्त करने से पहले मैं केरल राज्य के प्रति किए जा रहे अन्याय के प्रति अवश्य ही विरोध प्रकट करना चाहूंगा। उन रेल मार्गों का विद्युत्करण करने के मामले में भी, जिसके लिए केरल सरकार ने राज्य सहायता प्रदान करने का प्रस्ताव रखा है, हम यह देखते हैं कि बजट में और प्र तावित विभिन्न कार्यक्रमों में कोई प्रस्ताव नहीं रखा गया है।

महोदय, हम लोग कुट्टीपुरम-गुरुवायूर को जोड़ने का प्रस्ताव बार-बार रखते रहे हैं। उसे मंजूर कर लिया गया था और इसका सर्वेक्षण भी हो गया था किन्तु प्रत्येक बात को एक बार पुनः भुला दिया गया है। कुट्टीपुरम-गुरुवायूर के इस विशेष संयोजन को कार्यान्वित करने की आवश्यकता के बारे में मैं सरकार पर अवश्य दबाव डालूंगा। सोरनपुर-मंगलूर संम्लान पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। इस संकशन में यातायात बहुत अधिक बढ़ गया है और यहां अतिरिक्त गाड़ियों की सुविधा प्रदान किए जाने की आवश्यकता है। किन्तु सरकार का रवैया क्या है? मेरे समक्ष 1985-86 के लिए रेलवे का निर्माण, मशीनरी और चल स्टॉक सम्बन्धी कार्यक्रम उपलब्ध है। हम लोग देखते हैं कि "सोरनपुर-मंगलूर संकशन के अन्तर्गत दक्षिण रेलवे के कदतुण्डी, कल्लाई और मंजेश्वर में लूप लाइनों का विस्तार करने का प्रस्ताव स्वीकृत है और मैं उद्धरित करता हूं :

"लाइन समता का इस समय क्षत-प्रतिक्षत उपयोग हो रहा है और बढ़ते हुए यातायात को देखते हुए अनुमान यह है कि 1985-86 तक कम से कम 16 मार्गों की ओर 1989-90 तक 22 मार्गों की आवश्यकता पड़ेगी।"

इस विशिष्ट मामले की इतनी अधिक आवश्यकता और महत्व है कि 1985-86 तक कम से कम 16 मार्गों की आवश्यकता पड़ेगी। इतनी अधिक आवश्यकता होने के बावजूद जिसके लिए हम लोग विगत में बार-बार रेल मंत्री को ध्यान दिलाते हैं और सभा में मामला उठाते रहे हैं तथा रेल मंत्री जी को इन सबके बारे में लिखते रहे हैं, हम क्या पाते हैं? हम पाते हैं कि काम की लगत का प्राकृतिक मूल्य 50.75 लाख रुपया है और 1985-86 में उसके लिए केवल एक लाख रुपये के परिव्यय का प्रस्ताव रखा गया है। मैं इस प्रकार के रवैये के प्रति, एक ऐसे दुर्भावनापूर्ण रवैये के प्रति जो ऐसी महत्वपूर्ण समस्याओं के प्रति अपनाया गया है, विरोध प्रकट करता हूं। इसके अलावा पृष्ठ 65 पर मद 101 में उल्लिखित पुल संख्या 970 के लिए सोरनपुर-कालीकट संकशन के मामले में भी यही रवैया अपनाया गया है। हमें यह कहा गया है कि अनुमानित लागत 9.75 लाख रुपये की है और नियतन एक लाख रुपये का किया गया है। इसका मतलब है कि आप काम को पूरा नहीं करना चाहते हैं और यह केवल

एक घोषणा है। जहाँ तक केरल का सम्बन्ध है, इसी प्रकार का घोषणा एक मामले में दिया जा रहा है—सोरनपुर-मंगलूर संवहन में कालातीत वर्तमान गडरों को बदलने आदि की अनुमानित लागत 13.77 लाख रुपये कि है और नियतन केवल एक लाख रुपये का किया गया है।

महोदय, रेल सुविधाओं की दृष्टि से केरल अत्याधिक कभी वाला प्रदेश है। जब पूरे भारत में औसत की तुलना में स्थिति एकदम स्पष्ट हो जाएगी। यहां वहां केवल एक दो छोटे मोटे काम किए गए हैं। कठिनाई से दो कार्य शुरू किए जाते हैं और उनके बारे में भी बड़ा मतलब रखा अपनाया जाता है केरल राज्य की आवश्यकताओं के सम्बन्ध में केवल विचार किया गया है। अतः मैं माननीय रेल मंत्री पर जोर दूंगा तथा उनसे आग्रह करूंगा कि वे रेल-सुविधाओं की दृष्टि से अत्याधिक कंगाल केरल राज्य की आवश्यकताओं पर पूरा पूरा और समुचित ध्यान दें।

बढ़ी मुझे अधिक समय दिया जाए तो मैं इस विषय का कुछ और विश्लेषण करता। बंधा कि मैंने पहले कहा है रेल मंत्री की दायज अवस्था से सहानुभूति है। तथापि उनके प्रस्तावों से संतुष्ट नहीं हूँ क्योंकि इस तरह तैयार किए गए हैं कि वे अभीष्ट फल प्रदान नहीं करने।

\*श्री ए० जे० बी० बी० महेश्वर राव (आमालापूरम): सभापति महोदय माननीय मंत्री महोदय ने इस वर्ष एक बहुत ही बठोर बजट प्रस्तुत किया है। यात्री भाड़े में वृद्धि के फल-स्वरूप रेलों आम आदमी की पहुंच के बहार हो गई हैं। इसे चरम सीमा की संज्ञा भी दी जा सकती है। यात्री भाड़े में 125/- तथा माल भाड़े में 10/- की वृद्धि ने आम आदमी को कुचल कर रख दिया है। उन गरीब किसानों को भी नहीं छोड़ा गया है जो पूरे साल भर दिन रात करते हैं तथा राष्ट्र का पेट भरने के लिए सभी प्रकार की कठिनाइयाँ झेकते हैं किराए में हुई वृद्धि के कारण वे अपनी उपज को भेजने के लिए किसी अच्छे बाजार में नहीं जा सकते। इसके परिणामस्वरूप आवश्यक वस्तुओं के मूल्य भी बढ़ जाएंगे।

जहां तक आन्ध्र प्रदेश में रेल लाइनों का सम्बन्ध है मुझे यह बताते हुए दुःख होता है कि स्वतन्त्रता प्राप्ति के बाद से लेकर आज इनकी स्थिति में शायद ही कोई सुधार हुआ है। एक दो रेल गाड़ियों और रेलवे स्टेशनों को बनाया गया है या लाइनें बिछाई गई हैं, अन्यथा आज भी स्थिति वंसी ही है जैसी 37 वर्ष पूर्व थी। केंद्रीय सरकार ने हमारे राज्य की कंसी ज्येसा की है इस सम्बन्ध में मेरा जिला पूर्वी गोदावरी एक आदर्श उदाहरण है। इस जिले से कुञ्जरने वाली रेल-लाइन बहुत समय पहले बिछाई गई थी। उस समय से लेकर वहां कोई विकास नहीं हुआ कोई नई लाइन नहीं बिछाई गई।

समय-समय पर स्थानीय लोग विधायक तथा जन प्रतिनिधि सरकार को ज्येसा-केवल भेजते रहे हैं कि कम से कम सीमा की आकांक्षाओं के साथ कुछ तो न्याय किया जाए

शेनरू में किए गए मूल जाचन के अंशों की अनुवाद का हिस्सा रूप ग्तर।

परन्तु स्थिति में कोई सुधार नहीं हुआ है। दुर्भाग्य से केन्द्रीय सरकार ने लोगों की इच्छाओं का बहुत कम आदर किया है।

इस अवसर पर मैं कोटपल्ली-काकीनन्दा लाइन को बनाने की एक बार फिर से बकालत करता हूँ। यह कुल 20 मील लम्बा मार्ग है। इस क्षेत्र में लगभग 15 लाख लोग रह रहे हैं यदि इस लाइन को फिर से बनाया जाए तो उसमें मुश्किल से ही कुछ खर्च आएगा क्योंकि वहाँ आवश्यक ढाँच, पहले से ही तैयार है।

दूसरे विश्वयुद्ध से पूर्व यह लाइन चालू थी। परन्तु युद्धावधि में यह बंद हो गई। आज दिन तक इसे नहीं किया गया है। मैं अनुरोध करता हूँ कि इस लाइन को तत्काल चालू किया जाए।

महोदय वर्तमान समय में काकिनाडा और समरल कोटा के बीच एक ब्राञ्च रेल लाइन है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि इस लाइन को काकिनाडा और विशाखा-पटनम के बीच चालू मुख्य लाइन रेल लाइन को मुख्य लाइन से जोड़ दिया जाए तो काकिनाडा और विशाखापटनम का सम्बन्ध भी जुड़ जाएगा। ये दोनों ही पत्तननगर हैं तथा आयात-निर्यात व्यापार से जुड़े हैं।

पेंसेञ्जर गाड़ियों की व्यवस्था वास्तव में भयावह है। रेल गाड़ियों में उपलब्ध सुविधाएँ खूब हैं। डिब्बे गन्दे हैं। उनमें रोखनी नहीं होती तथा चारों ओर दुर्गन्ध फैली रहती है। शौचालय में घुसते हुए कंपकंपी आती है। चोरियों और डकैतियाँ अक्सर होती रहती हैं। सबसे बढ़कर उनमें सुरक्षा नाम की कोई चीज है ही नहीं। लोग रेलगाड़ियों, विशेषकर पेंसेञ्जर गाड़ियों में यात्रा करने में कतराते हैं। मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि वह रेलवे-पुलिस को मजबूत बनाएँ ताकि पुलिस को मजबूत बनाएँ ताकि और कुछ नहीं तो कम से कम लोग सुरक्षित यात्रा की आशा ती कर सकें।

आजकल बहुत सारी रेलगाड़ियाँ अपने गन्तव्य स्थान पर ठीक समय पर नहीं पहुँचती हैं। गाड़ियों के देरी से पहुँचने का मुख्य कारण यह होता है कि वे भाप-इंजन द्वारा खींची जाती हैं। इन भाप-इंजनों को डीजल इंजनों से बदला जाए ताकि रेलगाड़ियाँ तेज दौड़ सकें तथा अपने गन्तव्य पर समय पर पहुँचें।

महोदय हमारे राज्य के तटवर्ती क्षेत्र कौनसा सीमा रेलवे ने बहुत लम्बे समय तक उपेक्षा की है। वहाँ के लोग यह नहीं जानते कि रेलगाड़ी है क्या? अतः मैं एक बार फिर अनुरोध करता हूँ कि समरलाकोटा-काकीनाडा लाइन का काम शीघ्र शुरु किया जाए।

महोदय, यहाँ अपना पहला भाषण देने का अवसर दिए जाने के लिए आपका धन्यवाद करते हुए मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री बलराम पाणिगढ़ी (देवगढ़) : सभापति महोदय मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत

रेलवे बजट का अनुमोदन करने के लिए खड़ा हुआ है। यह एक वास्तविक बजट है। इस बजट के इरगामी परिणाम होंगे। इसमें कोई शक नहीं कि माननीय रेल मंत्री ने रेल का प्रयोग करने वालों पर कर का बोझ बढ़ा दिया है। परन्तु अपने बजट भाषण में उन्होंने विस्तार से वे परिस्थितियाँ स्पष्ट की हैं जिन्होंने उनको यह अप्रिय कार्य करने के लिए मजबूर किया है। किसी भी मंत्री के लिए किरायों अथवा माल भाड़े में बढ़ोतरी करना और कर लगाना सुखकर नहीं होता। परन्तु वह जब कभी ऐसा करता है तो हमें उन विपरीत परिस्थितियों का मूल्यांकन करना चाहिए जो उन्हें ऐसा करने के लिए मजबूर करती हैं।

मैं एक बात कहना चाहूँगा कि यात्री भाड़े और माल भाड़े एकदम क्रमशः 12 1/2 प्रतिशत और 10 प्रतिशत की वृद्धि बहुत अधिक लगती है। एक मुश्त में ऐसी वृद्धि बहुत अधिक दिखलाई पड़ती है और इससे स्वाभाविक ही रेल की सवारी करने वालों को दुःख पहुँचेगा। अतः मैं माननीय रेल मंत्री जी से अपील करूँगा कि चाहे यह वृद्धि करने के लिए उन पर कैसे भी दबाव रहे हो, वे इन्हें कम किए जाने पर पुनर्विचार करें। जहाँ तक संभव हो सके इन्हें कम किया जाना चाहिए।

मैं जानता हूँ कि हमारे रेल मंत्री श्री बंसीलाल एक कर्मठ व्यक्ति हैं। वह एक ऐसे मंत्री हैं जो अपनी गतिशीलता और विचारशीलता के लिए प्रसिद्ध हैं। कई मामलों में और कई क्षेत्रों में, भारतीय रेल व्यवस्था जिस पर हमें गर्व है, जो पटरी से उतरी हुई मालूम होती है, और मुझे पूर्ण विश्वास है कि उसे हमारे योग्य रेल मंत्री श्री बंसीलाल अपने युवा और गतिशील राज्य मंत्री के उचित सहयोग से पुनः पटरी पर बिठा सकते हैं।

भारतीय रेल प्रणाली पर हमें गर्व है। यह भारत की जीवन रेखा है। विविधताओं के इस देश में भारतीय रेल, एक योजक शक्ति, देश को एक करने वाली शक्ति है। राष्ट्रीय एकता के क्षेत्र में उसको महान भूमिका अदा करनी होती है। एक प्रबन्ध व्यवस्था के अधीन भारतीय रेल एशिया में सबसे बड़ी तथा संसार की दूसरी सबसे बड़ी रेल है। देश का यह सबसे बड़ा सार्वजनिक उपक्रम है जिसमें 16 लाख कर्मचारी हैं। इतनी बड़ी संस्था को ठीक तरह से अथवा बिना किसी दोष के चलाना कोई मजाक नहीं है।

मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान रेल का अभिसंमय समिति की रिपोर्ट की ओर दिखाना चाहूँगा जिसमें कहा गया है कि पिछले 12 वर्षों में रेलवे का कार्य-व्यय चार-गुणा बढ़ गया है। उनका अभिमत है

“इस विषय में समिति यह स्पष्ट कर देना चाहती है कि रेलवे में प्रारम्भ किए गए बहुत से तकनीकी नवीकरण और इन्जनों के आधुनिकीकरण पर किए गए भारी व्यय को मद्दे नजर रखते हुए यह सम्भाव्य है कि यात्री भाड़े और माल भाड़े में अर्ध-शुद्ध वृद्धि करके नहीं, बल्कि क्षमता का पूर्ण उपयोग करके, यातायात बढ़ाकर तथा सभी प्रकार की राजस्व स्रोतों को रोक कर आमदनी बढ़ाकर वित्तीय स्थिति में सुधार किया जाए।”

4-20 अ० प०

## (बी सोमनाथ रथ पीठासीन हुए)

राजस्व की चोरी एक महत्वपूर्ण बात है। गतिशीलता और विचारशीलता से युक्त रेल मंत्री एक योग्य और कर्मन्वीर व्यक्ति हैं। मैं उनसे आग्रह करूंगा कि वे पटरी से उतरी भारतीय रेल को फिर से पटरी पर बिठाने के लिए रेल प्रशासन की अच्छी तरह से देखभाल करें। यदि उचित योजना बनाई जाए और रेलों की उचित देखभाल की जाये तो मुझे विश्वास है कि इससे मास यातायात में वृद्धि होने से राजस्व प्राप्त में भी वृद्धि होगी और यात्रियों को अच्छी सुख-सुविधाएं दी जा सकेंगी।

बढ़ते हुए यात्री-यातायात की आवश्यकताओं की पूर्ति के अलावा रेलवे का उद्देश्य सम्पूर्ण देश के स्वस्थ आर्थिक विकास के लिए ढांचे का निर्माण करना है। इस लक्ष्य को दृष्टिगत रखते हुए ही हमारे रेल मंत्री को आगे बढ़ना चाहिए। परन्तु मैं यह कहने के लिए बाध्य हूँ कि इस समय हो रही रेलवे की विकास सम्बन्धी गतिविधियाँ संतुलित नहीं हैं। क्षेत्रीय असंतुलन बढ़ रहा है। मंत्रालय को क्षेत्रीय असंतुलन का उन्मूलन करने तथा सम्पूर्ण देश का विकास करने का प्रयत्न करना चाहिए। किसी भी क्षेत्र की उपेक्षा नहीं की जानी चाहिए।

वर्ष 1978 में, प्रति 1000 वर्ग कि० मीटर में रेल लाइन की लम्बाई का राष्ट्रीय औसत 18.46 किलोमीटर था पर उड़ीसा में यह औसत केवल 13 किलो मीटर था। वहाँ 1984 में की यही स्थिति थी।

वर्ष 1984 में राष्ट्रीय औसत 18.46 कि० मी० से बढ़कर 18.69 कि० मीटर हो गया परन्तु उड़ीसा में कोई विकास नहीं हुआ। यह अभी तक भी 13 किलो मीटर ही है।

उड़ीसा राज्य प्राकृतिक सम्पदा और खनिज सम्पदा से भरपूर है। कुछ खनिज पदार्थों के भण्डार के मामले में तो यह देश भर में अद्वितीय है। इबवंसी को कोयला भंडार सारे संसार में सबसे बड़ा कोयला भंडार है। इतनी प्रचुर मात्रा में प्राकृतिक ससाधनों के होते हुए भी उड़ीसा एक पिछड़ा हुआ और गरीब राज्य है। यह मुख्यतया विकास के लिए आवश्यक ढांचे की कमी की वजह से है। उड़ीसा में जितनी रेलवे लाइन अभी तक होनी चाहिए थी, उतनी रेलवे लाइन नहीं है।

मैं स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी का शुक्रगुजार हूँ जिनके प्रयत्न से लम्बी उपेक्षा के पश्चात् पिछले दशक में मंजूर की गई दो अन्य लाइनों के अतिरिक्त केवल पिछले वर्ष सम्बलपुर-तालचेर रेलवे लाइन मंजूर की गई। कांग्रेस के तत्कालीन सचिव तथा वर्तमान प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी ने सम्बलपुर-तालचेर रेलवे लाइन का शिलान्यास किया तथा उन्होंने पिछले 14 दिसम्बर को सम्बलपुर के नए डिवीजन का उद्घाटन किया।

परन्तु जब हम बजट को देखते हैं तो हमें केवल निराशा ही हाथ लगती है। कैबिनेट सचिव श्री डी० डी० पांडे, जो योजना आयोग द्वारा गठित समिति के अध्यक्ष हैं, ने सभी बालू परियोजनाओं में से सम्बलपुर-तालचिर रेलवे लाइन को सबसे अधिक प्राथमिकता प्रदान की। उन्होंने कहा कि आर्थिक दृष्टि से यह परियोजना आज की सबसे अधिक लाभदायक परियोजना है जिससे 13 प्रतिशत वार्षिक लाभ होगा। वर्तमान में चल रही कोई भी परियोजना इस स्तर तक नहीं पहुँच सकती।

परन्तु यदि आप बजट पर दृष्टि डालें तो 1985-86 के लिए इसके लिए आवंटित राशि 1.5 करोड़ रुपए है। वर्ष 1984-85 में यह राशि एक करोड़ रुपए थी जबकि अनुमानित राशि लगभग 70 करोड़ रुपए है। राष्ट्रीय महत्व की ऐसे उत्पादक परियोजना, को पूरा करने में कितना समय लगेगा जो उत्तरी भारत और मध्य भारत को पूर्वी समुद्र तट से मिलाएगी? यह दिल्ली, उत्तरी भारत और मध्य भारत को पूर्वी समुद्र तट से मिला देगी। इस रेल लाइन के पूरा बिछ जाने के पश्चात् 470 किलो मीटर पूरी कम हो जाएगी। वहाँ कोयला खानों और एल्यूमीनियम परियोजनाएँ हैं। जब तक अधिक धन नहीं दिया जाता और 6-7 वर्षों में यह रेल-लाइन पूरी नहीं की जाती तब तक इन परियोजनाओं की प्रगति रुकी रहेगी और इसका बहुत गम्भीर प्रभाव पड़ेगा।

महोदय, यह सज्जा की बात है और इसे मैं भारी मन से इस सदन की जानकारी में लाना चाहता हूँ कि बजट में उस सम्बलपुर डिवीजन का कहीं भी उल्लेख नहीं है, जिसका उद्घाटन हमारे प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी ने किया था। मैं माननीय मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह इसके साथ न्याय करें। मैं समझता हूँ रेलवे की अर्थ-व्यवस्था को और उन्नत किया जाना चाहिए। रेलवे को प्रहत्त्वपूर्ण क्षेत्र के तहत रखा जाना चाहिए ताकि योजना रेलवे के लिए अधिक धन राशि आवंटित कर सके। परन्तु असंतुलित विकास नहीं होना चाहिए। विकास संतुलित होना चाहिए और इसमें ग्रामीण क्षेत्र के विकास पर अधिक बल हो भारत गांव का देश है। भारत में 80 प्रतिशत से अधिक लोग गांव में बसते हैं। जहाँ तक उड़ीसा का सम्बन्ध है, यहाँ 90 प्रतिशत से अधिक लोग गांव में रहते हैं जिनमें से 40 प्रतिशत से अधिक आदिवासी हैं। सुविधाओं कमी के कारण ही उड़ीसा गरीब और पिछड़ा हुआ है।

क्षेत्रीय असंतुलन को किस प्रकार कम करके सारे देश का ठीक प्रकार से विकास हो यह चुनौती न सिर्फ राज्य नेतृत्व बल्कि केन्द्रीय नेतृत्व के लिए भी है।

**समाप्ति महोदय :** कृपया समाप्त करें।

**श्री बलराम पाणिगढ़ी :** महोदय, हालांकि कलिंग एक्सप्रेस में भोजनालय तथा इलाहाबाद के लिए एक डिब्बा जोड़कर उसे रोजाना चलाने की मांग अन्य बहुत सारी बातें हैं फिर भी क्योंकि आप चाहते हैं कि मैं अपना भाषण समाप्त करूं तो मैं रेल मंत्री, जिन्होंने हरियाणा के

मुख्यमंत्री काल में वहाँ के लिए बहुत कार्य किया, रेलवे प्रशासन में बुस्ती जायें तथा अन्य कमियों को दूर करें इसी अनुरोध के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ। योजना आयोग द्वारा रेल विभाग को अधिक धनराशि देने का हम समर्थन करेंगे लेकिन इसके साथ-साथ समूचे देश का संतुलित विकास होना चाहिए। इसको ग्रामोन्मुख होना चाहिए न कि नगरोन्मुख। श्री बंसीलाल के रेल मंत्री तथा श्री राजीव गांधी के प्रधानमंत्री होने से हमें अधिक न्याय तथा खासतौर से उड़ीसा के ग्रामीण दोनों में अधिक रेल विकास की आशा करते हैं। इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का समर्थन करते हुए अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[श्रिणी]

श्री जयन्नाथ चौधरी (बलिया) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूँ कि आपने रेलवे जैसे महत्वपूर्ण विषय पर मुझे अपने विचार और सुझाव देने का अवसर दिया है। आप मेरी बधाई स्वीकार करें। माननीय रेलवे मंत्री जी ने जो 1985-86 का रेलवे का बजट प्रस्तुत किया है, मैं उसका समर्थन करने के लिए बड़ा हुआ हूँ और रेलवे मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, इसके लिए मैं उनको बधाई देता हूँ। साथ ही साथ मैं अपने कुछ विचार भी रखना चाहता हूँ।

उत्तर प्रदेश के अन्तिम पूर्वी छोर बलिया से मैं आया हूँ। बलिया राजनीति में अपना एक स्थान रखता है। जब 1942 में आजादी की लड़ाई प्रारम्भ हुई तो उस लड़ाई में वहाँ की कांग्रेस पार्टी के नेता श्री चित्त पांडे ने पहले ही सप्ताह में बलिया का प्रशासन अपने हाथ में ले लिया था और एक सप्ताह तक उसे अपने हाथ में रखा था। बलिया एक छोटा-सा जिला बन्दूक है लेकिन यह एक ऐसा जिला है जिसको लोग हिन्दुस्तान के कौने-कौने में जानते हैं। लेकिन मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि आजादी को आए 36 वर्ष बीत गए लेकिन आज तक बलिया में बड़ी लाइन नहीं खुल सकी।

बलिया जिला उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल में एक पिछड़ा जिला है। अगर यह पूछा जाता है कि इसके पिछड़ेपन का क्या कारण है तो इसका मुख्य कारण यही बताया जाता है कि बलिया, आजमगढ़ और गाजीपुर जिलों में बड़ी लाइन नहीं है जिसके कारण इन तीन जिलों में न प्राइवेट क्षेत्र के और न सरकारी क्षेत्र के कोई कारखाने आज तक नहीं लग सके। इसी कारण से बलिया, आजमगढ़ और गाजीपुर के मजदूरों को कलकत्ता, बम्बई और पंजाब तथा अन्य बड़े-बड़े शहरों को मजदूरी के लिए जाना पड़ता है और इन जिलों की हालत बदतर हो गई है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे उत्तर प्रदेश के पूर्वांचल के आजमगढ़ गाजीपुर और बलिया जिलों के बारे में गम्भीरता से सोचे विचार करें।

बहुत दिनों से यह मांग चल रही है कि शाहगंज से मऊ होते हुए बलिया तक बड़ी लाइन बाल दी जाए। प्रदेश की राजधानी लखनऊ से बलिया, छपरा तक और बनारस से गाजीपुर, और बलिया की बड़ी लाइन कर दी जाए। लेकिन मुझे दुःख के साथ कहना पड़ता है कि

आजादी के 36 वर्षों के बाद भी आज तक किसी भी रेल मंत्री ने इस पर गंभीरता से विचार नहीं किया और न ही इस कार्य को पूरा किया।

मान्यवर, मैं यह भी बता देना चाहता हूँ कि जिस बलिया जिले से मैं चुनकर आता हूँ उस जिले से जनता पार्टी के चरिष्ठ नेता माननीय चन्द्रशेखर जी दो बार राज्य सभा में रह चुके हैं और दो बार लोक सभा में रह चुके हैं। मुझे विश्वास है कि उन्होंने भी इसके लिए भरपूर प्रयास किया होगा। यह कार्य न होने के कारण ही मुझ जैसे साधारण से व्यक्ति के द्वारा चन्द्रशेखर जी जैसे बड़े नेता को बलिया की जनता ने उखाड़ कर फेंक दिया।

क्योंकि उनके प्रयास के बावजूद भी आज तक बनारस से बलिया एवं झाड़खंड से आम्रगढ़, मऊ, बलिया तक बड़ी लाइन नहीं हो सकी। सरकार ने उत्तर प्रदेश के पुर्वांचल के विकास की दृष्टि से कतई ध्यान नहीं दिया।

मैं चाहूंगा कि हमारे रेल मंत्री जी जो कि प्रशासन के एक कुशल खिलाड़ी हैं, जो हरियाणा के मुख्य मंत्री और अन्य उच्च स्थानों पर रह चुके हैं और जिनमें योग्यता, कार्यक्षमता और अनुभव है, से अनुभव करूंगा कि वे इस पर गहराई से विचार करें। चन्द्रशेखर जी जैसे बड़े नेता के प्रयास के बाद भी जब वहां बड़ी रेलवे लाइन नहीं बन सकी और बड़ी लाइन न बनने के कारण वहां कल कारखाने नहीं लग सके हमारी बलिया की जनता ने जो कि राजनीति में सूझबूझ रखती है चन्द्रशेखर जी को उखाड़ फेंका और मेरे ऊपर काफी भरोसा और विश्वास करके अपना बहुमूल्य मत दिया। यह सोच कर दिया कि जगन्नाथ चौधरी के माध्यम से वहां बड़े बड़े कारखाने लगेंगे और वहां के गरीब लोगों को कलकत्ता बम्बई और पंजाब जाने की नीवत नहीं आएगी मैं अनुरोध करता हूँ कि मंत्री जी मेरी इस अपील पर गंभीरता पूर्वक विचार करें और इस काम को पूरा करें ऐसा न हो कि जो गति चन्द्रशेखर जी की हुई वह वहां की जनता हमारी भी करे। इसलिए मंत्री जी इस काम को पूरा करने की कृपा करें जिससे कि हमारे साथ वैसा व्यवहार न हो।

मैं मंत्री से यह भी निवेदन करूंगा कि बनारस से भटनी तक जो बड़ी लाइन बन रही है, जिसकी गति बहुत धीमी है, उसको तेज किया जाए। उसी के बीच में इन्दारा रेलवे जंक्शन से बलिया तक की दूरी केवल 40-45 किलो मीटर की है। उस पर भी बड़ी लाइन डालने के लिए इसी बजट में प्रावधान किया जाए। अगर मंत्री जी भगवान के नाम पर इसको इसी बजट में सम्मिलित कर लें तो बड़ी कृपा होगी। इससे बलिया को बड़ी लाइन मिल सकेगी और वहां के गरीब लोगों का कल्याण हो सकेगा।

अगर इस जोर ध्वन दिया जाए तो बड़ी कृपा होगी और फिलहाल इंदारा से बलिया को आप बड़ी लाइन से जोड़ दें ताकि वहां के गरीबों का कल्याण हो और वे बाहर न जाएं। जब आप रेलवे दे देंगे तो वहां पर बड़े-बड़े कल-कारखाने खुलेंगे, सरकारी स्तर पर और प्राइवेट स्तर पर खुलेंगे और मजदूरों का कल्याण होगा।

आपने अपने बजट में कुछ किराए की वृद्धि की है, जिसके विरोध में और पक्ष में दोनों

तरफ से आबाज आई है। मैं मानता हूँ कि आपकी हमदर्दी किसान और मजदूरों के साथ है और आपने साढ़े 12 प्रतिशत जो किराया बढ़ाया है, उसके लिए अगर मैं यह कहूँ कि न बढ़ाओ तो आप उत्तर देंगे कि फिर आपकी लाइन कैसे बढ़ाई जाए इसलिए आपने जो किराया बढ़ाया है, उसके लिए अगर मैं कहूँ कि न बढ़ाओ तो आप उत्तर देंगे कि फिर आपकी लाइन कैसे बढ़ाई जाए। इसलिए आपने जो किराया बढ़ाया है, इसका मैं विरोध नहीं करता, समर्थन करता हूँ, लेकिन एक निवेदन नञ्जतापूर्वक कर देना चाहता हूँ कि आप फस्ट क्लास का तो कुछ और भी किराया बढ़ा दें तो कोई हर्ज नहीं है, लेकिन सेकण्ड क्लास का किराया बढ़ावे से मजदूरों और निम्न तबके के लोगों पर बोझ पड़ता है। अगर इस बोझ को कुछ कम कर सकें तो बड़ी कृपा होगी। इसके साथ ही कुछ और सुझाव देना चाहता हूँ। रेलवे में सुधार करने की आवश्यकता है।

मैं यह महसूस करता हूँ। हमारे उत्तर प्रदेश में रोडवेज को तो वहाँ के ड्राइवर और कंडक्टर चाट गए और वह विभाग घाटे में ही जाता है। ठीक वही स्थिति आपके रेलवे विभाग की है। सफाई की कमी है, लोक सुरक्षित नहीं हैं, खाने पीने का उचित इंतजाम नहीं है और यदि कोई शरीफ आदमी रिजर्वेशन के लिए स्टेशन पर जाता है तो उसको रिजर्वेशन नहीं मिलता और यदि कोई बैंकडोर से जाकर 10-20 रुपए देता है तो उसका काम हो जाता है। आप जैसे व्यक्ति से ये बातें छिपी नहीं रह सकतीं। आप एक ऐसे व्यक्ति हैं जो इन बातों को जरूर जानते हैं, लेकिन मैं भी अपनी तरफ से आपके कान में डाल देना चाहता हूँ। उचित होगा कि आप इस पर अपनी कड़ी नजर रखें और जहाँ-जहाँ आपको खामियाँ दिखाई देती हैं, उन सारी खामियों को आप दूर करने का प्रयास करें। जैसे आपका यश और सम्मान मुख्यमंत्री के रूप में रहा है और केन्द्रीय मंत्री के रूप में रहा है, रेलवे मंत्रालय में भी कुछ ऐसा करके दिखाएँ ताकि अच्छे रेल मंत्री के रूप में भी आप जाने जाएँ।

श्री राम भक्त पासवान (रोसेरा) : सभापति महोदय, आपने इस महत्वपूर्ण विषय पर मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं बहुत आभारी हूँ। मैं रेल मंत्री महोदय को बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिन्होंने समाजवादी और कल्याणकारी रेलवे के बजट करके रेलवे को अधिक से अधिक समाज के उपयोग बनाने का प्रयास किया है। सभापति महोदय, रेलवे का विकास हर विकास का आधार स्तंभ है। औद्योगिक विकास हो, व्यावसायिक विकास हो या कोई भी विकास हो, रेलवे का महत्वपूर्ण स्थान है। आभाषमन के दृष्टिकोण से भी रेलवे एक बहुत ही महत्वपूर्ण साधन है। इसलिए हम सरकार से आग्रह करेंगे, कि इसके लिए अधिक से अधिक धन दिया जाए, ताकि योजना के अन्तर्गत पिछड़े हुए इलाकों के कार्बन पूरे हो सकें। सरकार की यह नीति रही है कि क्षेत्रीय विषमता को कम किया जाए, जो पिछड़े हुए इलाके हैं, उनका विकास किया जाए, लेकिन रेलवे एक ऐसा महकमा है, जिसका कहीं पर तो बहुत विकास हुआ है, लेकिन किसी किसी जगह पर रेलवे विकास अछूता रह गया है। कहीं पर 1100 किलो मीटर दूरी तय करने में सिर्फ 14 घण्टे लगते हैं तो किसी जोन में एक ही किलो मीटर तय करने के लिए 20 और 25 घण्टे लग रहे हैं और किसी जोन में तीन-चार घण्टे पर

सुपर-फास्ट गाड़ी चल रही है। किसी-किसी जगह में तो 24 घण्टे में मात्र दो गाड़ी चलती हैं। यह विषमता रेलवे में है। रेलवे बोर्ड के अधिकारियों, इंजीनियर्स और महाप्रबन्धकों ने इस क्षेत्रीय विषमता को दूर करने की कोशिश नहीं की है। यही वजह है कि बहुत सा इलाका रेलवे के विकास के दृष्टिकोण से अछूता पड़ा है। रेल मंत्री जी के आने के बाद जनता की आकांक्षाएं बढ़ गई हैं। इसका कारण यह है कि हमारे रेल मंत्री जी एक बहुत ही सफल मंत्री रहे हैं। हरियाणा का भी इन्होंने काफी विकास किया। आजादी के बाद जिन इलाकों में रेलों का विकास नहीं हुआ है और योजना के अन्तर्गत आपने ले लिया है, उस कार्य को आप जल्दी ही शुरू करें। उत्तर बिहार भारत का सबसे पिछड़ा हुआ इलाका है। वहां पर 80 प्रतिशत लोग गरीबी की रेखा के नीचे रहते हैं। इस पिछड़ेपन को दूर करने के लिए रेलवे का कोई भी कार्यक्रम वहां पर शुरू नहीं किया गया है। स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र और केदार पाण्डे जी ने तथा साथ ही पण्डित कमलापति त्रिपाठी जी ने भी सहानुभूति दिखाई। सर्वेक्षण भी किया गया था और धन भी काफी खर्च किया गया। ऐसे इलाकों में रेल लाइन बनाना चाहिए जहां कि पूर्व की ओर जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। पश्चिम की तरफ जाएं तो डेढ़ सौ किलो मीटर उत्तर की तरफ और दो सौ किलो मीटर दक्षिण की तरफ ट्रेन का पता नहीं लगता। सफरी-हसरपुर रेलवे लाइन के सर्वेक्षण करने का प्रस्ताव किया गया था। इंजीनियर्स ने काम शुरू कर दिया था। लेकिन दुर्भाग्य से जनता पार्टी की सरकार ने उसको बन्द कर दिया। इसी तरह मे 19 अप्रैल 1981 को दरभंगा समस्तीपुर ब्राड गेज लाइन का उद्घाटन भी केदार पाण्डेय जी ने किया था। इस पर 18-19 लाख रुपये खर्च हो चुके हैं। इसको भी जनता पार्टी की सरकार ने बन्द करवा दिया था। इस तरीके से उत्तर बिहार की जनता की कठिनाई को दफना दिया गया। यह ब्राड गेज लाइन तीस किलो मीटर की है इसके बन जाने से ट्रान्शोपमेंट की समस्या दूर हो जायेगी, नहीं तो पचास हजार रुपये प्रति दिन डेमरेज के रूप में गड़हारी और समस्तीपुर में दिया जाता है। राज्य सभा में यह जवाब दिया गया था कि इसके नहीं बनने से 33 लाख रुपये प्रति माह सरकार को चाटा हो रहा है। इसके बन जाने से 33 लाख रुपये का राजस्व प्राप्त होगा। स्वर्गीय ललित नारायण मिश्र जी का जन्म दिवस 2 जनवरी को था। शहीद होने से पहले उन्होंने कह दिया था कि अगली 2 तारीख से इसका कार्य आरम्भ करेंगे। ललित नारायण जी समस्तीपुर में ही शहीद हुए थे। गंगा पर रोड ब्रिज बन जाने से उत्तर बिहार में चलने वाली जितनी गाड़ियां थीं, वे सब नाकामयाब हो गई हैं। उनको आपके अधिकारियों ने नाकामयाब कर दिया है। प्राइवेट बस 3 घण्टे में पहुंचती है तो ट्रेन में 16 या 18 घण्टे लगते हैं। इतना समय कौन बरबाद करेगा। एक्सप्रेस ट्रेन जो चलती थी, वह भी आपने बन्द कर दी है।

पटना बिहार की राजधानी है और उस खण्ड पर चलने वाली शानापुर समस्तीपुर एक्सप्रेस, जयन्ती जनता एक्सप्रेस आदि कई गाड़ियां सभापति महोदय डिसकनेक्ट की गई हैं। या वापस ले ली गई हैं। इस सम्बन्ध में बिहार के सब संसद-सदस्यों ने आपको लिखकर भेजा था और आपने जांच के लिए महा-प्रबन्धक को वहां भेजा लेकिन वे किसी आदमी से बिना मिले ही वापस आ गए और उन्होंने अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया कि उन गाड़ियों का चलना

जरूरी नहीं है, ठीक नहीं है। बंसा ही जवाब आपने हम सब संसद-सदस्यों को भी भिजवा दिया। इससे सारे बिहार की जनता में आक्रोश है। आप कृपा करके उन सारी गाड़ियों को फिर से चलाने की व्यवस्था कीजिए, जो आपने कंसिल की हैं या जिनको वापस ले लिया है। आखिर वे गाड़ियां उपयोगी भी कैसे हों, जब वे छोटी-छोटी दूरियां भी 16 और 18 घण्टे में तय करती हैं जबकि आप किर/या एक्सप्रेस गाड़ियों का चार्ज करते हैं लेकिन उनकी गति एक पेंसिल ट्रेन से भी बचतर होती है। हर स्टेशन पर वे रुकती हैं, उसका ड्राइवर उतरता है, कोयला बेचता है और कोयला बेचता हुआ चलता है, फिर वे गाड़ियां उपयोगी कैसे होंगी। यदि आप समस्तीपुर से दरभंगा को जाएं तो साईकल पर कोई आदमी पहले पहुंच सकता है, लेकिन गाड़ी बाद में पहुंचती है। इसलिए भी वे गाड़ियां क्यों उपयोगी रहेंगी। जब तक आप उनमें सुधार नहीं करेंगे, उनको ठीक नहीं बनायेंगे, तब तक वे कैसे सुधार सकती हैं। आप उनको सुपरफास्ट कीजिए और उनको ज्यादा से ज्यादा 4 या 6 घण्टे में पहुंचाइए। जहां बस हाजीपुर से दरभंगा 4-5 घण्टे में जा सकती है, वहां रेल 16 और 18 घण्टे लेती है। उस पूरे खण्ड में समय की पाबन्दी नहीं है। रेलों में कुशलता लाने के लिए जरूरी है कि आपके वहां बैठे अधिकारी अपने कर्तव्य का सही तरीके से पालन करें। जब कोई गाड़ी 4-5 घण्टे की जगह 18 घण्टे में पहुंचेगी तो कोई क्यों उस पर चढ़ेगा।

मैं आपके जरिए मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि आप अफसरों को ऐसे भ्रामक जवाब देने से रोकें। वे आपके सामने सही स्थिति प्रस्तुत करें, सही जवाब दें ताकि जनता की कठिनाइयों को दूर किया जा सके।

इसके बाद चेयरमैन महोदय, मैं एक्सीडेंट्स के सम्बन्ध में कुछ निवेदन करना चाहता हूं कि ये एक्सीडेंट्स क्यों होते हैं। उसके तीन मुख्य कारण हैं—पहला दैविक, दूसरा मानवीय और तीसरा प्रशासनिक। उत्तर बिहार में जितने गाड़ियों के टूंक और रंक हैं, वे पता नहीं कितनी सदियों से पुराने हैं। इंजनों की हालत जर्जर हो रही है और वे अब भी कोयले से चल रहे हैं। इन सारी वजह से ही वहां एक्सीडेंट ज्यादा संख्या में होते हैं। इसके अलावा चोरियां और डकैतियां भी वहां भी वहां भारी संख्या में होती हैं। आपके बार० पी० ए० ए० के अधिकारी उसके लिए जिम्मेदार हैं। यदि आप पता लगायें तो आपको मालूम होगा कि जो लोग रेलवे की सुरक्षा के लिए जिम्मेदार हैं, वे ही इस काम को करते हैं। वे लोग अक्सर फर्स्ट क्लास में सफर करते हैं और उनमें जाकर सो जाते हैं। ऐसे लोगों से सुरक्षा की क्या आशा की जा सकती है। इसलिए मैं चाहूंगा कि आप स्टेट गवर्नमेंट का सहयोग लीजिए। साथ ही जो लोग सुरक्षा व्यवस्था के लिए जिम्मेदार हैं, उनको भी सख्त निर्देश जारी करें ताकि जनता की सुरक्षा हो सके।

इसके बाद में अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के लोगों के आरक्षण के संबंध में कुछ निवेदन करना चाहता हूं। (व्यवधान) हमारी सरकार ने रिजर्वेशन की पौलिसी बनाई हुई है लेकिन उसके बावजूद लोगों को यह कह कर रिजर्वेट कर दिया जाता है कि वे स्पूटेबल

नहीं है। यदि स्पूटेबिल होते हैं तो कह दिया जाता है कि कंपेबल नहीं है। इस तरीके से जो एम०ए० और बी०ए० पास करके लोग आते हैं उनको रेलवे में किसी पद पर नियुक्त नहीं मिलती हैं बल्कि बंबडोर से आने वाले लोगों को नियुक्त कर लिया जाता है। मैं चाहता हूँ कि आप एक रिजर्वेशन कमेटी बनाइये। वह कमेटी रिजर्वेशन के मामलों में सुपरबीजल का कार्य करे और रेलवे की सरकार की ओर से आक्षण के सम्बन्ध में जितने नियम आने हैं रेलवे में क्या उनका पालन किया जा रहा है या नहीं। इन शब्दों के साथ मैं रेलवे बजट का स्वागत करता हूँ और सिर्फ एक और निवेदन के साथ अपना स्थान ग्रहण करता हूँ कि इस बजट में नमक के ऊपर जो भाड़ा बढ़ाया गया है, उसको सरकार वापस ले ले। इसके साथ ही मैं आपको भी अभ्यवाद देता हूँ जो आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

[अनुषाङ्ग]

श्रीमती जयश्री पटनायक (कटक) : महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री को, गतिशील, साहसी तथा वास्तविक बजट लाने के लिए बधाई देती हूँ जिसमें रेलवे विभाग के नवीनीकरण, तथा इसकी सारी कार्यप्रणाली में सुधार लाने की तरफ झुकाव है। रेल मंत्री ने बहुत ध्यानपूर्वक रेल विभाग के वित्त साधनों, तथा साधनों को जुटाने के पूंजी लगाने संबंधी ढाँचे, विकास की सम्भावनाओं, सम्पत्ति बढ़ाने तथा व्यापक कोशिशों, ठीक प्रकार से देखभाल करने तथा इस जम्बू सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम का नवीनीकरण करके कार्यकुशलता को बढ़ाने की ओर ध्यान दिया है। इस बजट को बनाने में रेल मंत्री पर एक बड़ी जिम्मेदारी आ गई है। यद्यपि यात्री तथा माल भाड़े में अक्षिण वृद्धि के कारण दैनिक यात्रियों तथा आम जनता में रोष पैदा होगा, मुद्रा स्फीति जो इसको ग्यायसंगत ठहराती है के अतिरिक्त, रेल मंत्री रेल भाड़े में बढ़ोत्तरी करने से प्रेरित हुए हैं क्योंकि हर ग्यायसंगत पहलू से प्रत्येक यातायात संस्तर को अपना हिस्सा स्वयं के लिए देना चाहिए और रेल विभाग को यात्रियों के लाने ले जाने में बहुत हानि होती है। रेल मंत्री दूसरे वर्ग के मेल तथा एक्सप्रेस और दूसरे साधारण वर्ग के 50 किलोमीटर की दूरी तक यात्री किरायों को इस बढ़ोत्तरी से दूर रखने में बहुत उदार रहे हैं। इससे कीमतों में वृद्धि होगी।

यह देखकर हर्ष होता है कि विभिन्न अडचनों के बावजूद रेल विभाग ने 20-26 मिलीयन टन रिकार्ड माल इस वर्ष जनवरी में डोया है। दूसरी देखने योग्य सफलता यह है कि कई यात्री गाड़ियां शुरू की गई हैं। मैं इस अवसर पर श्री माननीय रेल मंत्री का संबलपुर से भुवनेश्वर के बीच एक सीधी रेल सेवा शुरू करने जिसमें कोस्टल उड़ीसा तथा पश्चिमी उड़ीसा के बीच सीधा रेल संचार हो सके की बहुत पुरानी मांग पर ध्यान आकर्षित करूंगी।

यह भी ध्यान में रखने योग्य बात है कि माननीय रेल मंत्री जल्दी-जल्दी होने वाली रेल दुर्घटनाओं पर गम्भीरता से विचार कर रहे हैं। रेल मंत्री द्वारा सुरक्षा उपायों को कारगर बनाने के लिए दस सूत्री सुरक्षा कार्यक्रम शुरू करना स्वागत योग्य कदम है। रेलवे विभाग ने अपनी बहुत पुरानी सम्पत्ति जैसे लाइनों, रोलिंग स्टॉक इत्यादि को भी बदलने पर सोचा है।

यह एक ऐसा क्षेत्र है जिसके लिए पहले उचित राशि उपलब्ध नहीं थी। पुरानी पड़ चुकी आस्तियों जैसे रेल लाइनों, रोलिंग स्टॉक को बदलने के लिए अधिक धन उपलब्ध कराना एक स्वाभाविक योग्य कदम है। रेल मंत्री ने कुछ प्रभावकारी कदम उठाकर रेल विभाग को मजबूत बनाने की कोशिश की है। मैं यह कह सकती हूँ कि मेरे राज्य की तरफ पहले भी ध्यान नहीं दिया गया है और इस बजट में भी उसकी उपेक्षा की गई है। मेरे राज्य के एक माननीय सदस्य ने पहले ही कहा है कि रेलों के मामले में उड़ीसा बहुत पिछड़ा हुआ है। अन्य राज्यों में 1000 किलोमीटर के मुकाबले में उड़ीसा में 13 किलोमीटर है जबकि उड़ीसा में खनिज संसाधन, प्राकृतिक संसाधन तथा वन और अन्य संसाधन मौजूद हैं लेकिन फिर भी मैं इस संबंध में सूचना देना चाहती हूँ कि तालचर-संखलपुर लाइन के लिए पर्याप्त धन आवंटित नहीं किया गया है। इस वर्ष के दौरान इस परियोजना के लिए जिनकी मूल अनुमानित लागत 57 करोड़ रुपये है और यह लागत मूल्यों में आम बढ़ोतरी के कारण बढ़कर 70 करोड़ रुपये हो सकती है, सिर्फ एक करोड़ रुपया उपलब्ध कराया गया है। पांडे समिति ने भी इस परियोजना को शीघ्र शुरू करके शीघ्र पूरा करने का सुझाव दिया है क्योंकि इससे 13 प्रतिशत आमदनी होगी जो कि देश में सबसे अधिक है। इस सम्पर्क की कमी को पूरा करने पर तटवर्ती उड़ीसा तथा पश्चिमी उड़ीसा के बीच न केवल एक सम्पर्क स्थापित हो जाएगा बल्कि एकता की भावना को बढ़ायेगा तथा 470 किलोमीटर की दूरी भी इससे कम हो जाएगी। इससे एक पिछड़े क्षेत्र, जिसमें कोयले व अन्य चीजों के भरपूर भंडार हैं, के आर्थिक विकास को बढ़ावा मिलेगा।

इस रेल लाइन को पूरा होने पर पारावीप पसन का पृष्ठ क्षेत्र बढ़ जाएगा, एक तरफ यह औद्योगिक क्षेत्र राउरकेला तथा दूसरी तरफ बिसाई तथा रायपुर तक होगा। इससे तेलकों द्वारा स्थापित किए जाने वाले एल्यूमिना-एल्यूमिनियम संयंत्र तक रेल मार्ग की दूरी भी कम हो जायेगी। अतः यह और अधिक धनराशि चाहता है क्योंकि इसको एक निश्चित कार्य के रूप में पूरा करना चाहिए।

मैं माननीय रेल मंत्री से इस परियोजना को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता पर ध्यान देने तथा इस परियोजना के लिए शीघ्र धन आवंटित करने के लिए अनुरोध करता हूँ, इसके अतिरिक्त हम पहले रेल मंत्री से मिले थे और उनको जकपुरा बानासपानी लाइन तथा रामगढ़-कोरापुट लाइन के सम्बन्ध में उल्लेख किया था। जकपुरा-बानासपानी लाइन आदि वास्तियों के जन-जीवन को प्रभावित करती है। इस लाइन के न होने के कारण लोह-अयस्क के निर्यात में बाधा पड़ी हुई है तथा एम०एस०टी०सी० लोह-अयस्क को नहीं खरीद रही है। इसी कारण पहले यह लाइन 1975 में अनुमोदित की गई थी और इस पर कार्य 1980 में शुरू किया गया था तथा जकपुरा से बानासपानी तक की लाइन पहले चरण में बिछाई गयी थी। दूसरा चरण अभी तक शुरू नहीं हुआ है।

मैं रेल मंत्री को विभिन्न रेल लाइनों, जिसमें खुरदा-बालनगी लाइन भी शामिल है, के सर्वेक्षण कार्य को पूरा करने हेतु समुचित धनराशि देने के लिए दिस से धन्यवाद करते हुए उड़ीसा जैसे पिछड़े राज्यों में रेलों के जाल बिछाने हेतु नई लाइनों के सर्वेक्षण करने के प्रस्तावों

पर और अधिक नरम दिल से विचार करने के लिए आग्रह करूँगा। उड़ीसा में 1900 किलोमीटर के रेलों के जाल में से लगभग 1300 किलोमीटर आजादी से पूर्व बह भी बिट्टेन द्वारा बिचाया गया था। वे ये लाइन भी नहीं बनाते अगर उनको मद्रास और कलकत्ता को नहीं जोड़ना होता। इसी कारण कुछ भीतरी लाइन उन्होंने छोड़ दी थी और इसी कारण रेलों के जाल के मामले में उड़ीसा पिछड़ा हुआ है।

मैं दो रेल लाइनों जयपुर-मालकानगिरि और बारागढ़-रायपुर के मामलों का उल्लेख करूँगा, कोरापुर देश का सबसे बड़ा जिला है जिसमें काफी मात्रा में बाक्साइड, जाइमस्टोन के भंडार तथा घने जंगल हैं; अतः नेलको इस क्षेत्र के बाक्साइड भंडार का उपयोग करने के लिए कोरापुर के समीप दामनजोड़ी में एक एल्यूमिना-एल्यूमिनियम कम्प्लेक्स स्थापित कर रहा है। मालकानगिरि-जयपुर लाइन भी इस क्षेत्र के लिए आवश्यक है। एक सीमेंट प्लांट भी उड़ीसा के औद्योगिक विकास निगम द्वारा स्थापित किया जाना है।

भिलाई इस्पात संयंत्र सीमेंट संयंत्र तथा अन्य नए उद्योग उड़ीसा तथा मध्य प्रदेश में स्थापित होने से यातायात में बढ़ोतरी की संभावनाओं को देखते हुए एक दूसरी लाइन बारागढ़ तथा रामपुर के बीच अति आवश्यक हो गई है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री से इन दो लाइनों को अगले वर्ष के कार्यक्रम में शामिल करने का अनुरोध करता हूँ।

मैं आशा करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री का यह कहना कि नए भंडारों के कार्य धीमे होने उल्लेख पर लागू नहीं होगा जो पहले संबलपुर में एक नए विविजन भंडल स्थापित करने से संबंधित है खरगपुर-रामपुर संकसन पर अधिक यातायात बढ़ने से राधापुर-बिलासपुर संकसन पर दबाव बढ़ गया है जिससे संबलपुर में एक नए विविजन भंडल के बनाने की आवश्यकता है। राज्य सरकारों ने पहले ही भूमि इसके लिए दे दी है तथा इस नए विविजन के लिए पिछले सितम्बर माह में वर्तमान प्रधानमंत्री ने आश्वासन रखा था।

मैं माननीय रेल मंत्री से प्रार्थना करता हूँ कि यह परियोजना समुचित धन की व्यवस्था न होने के कारण ठप्प नहीं होनी चाहिए। 1985-86 के दौरान कार्य शुरू करने के लिए कदम उठाए जाने चाहिए और रेलों के जाल को और बिछाना चाहिए।

इसके अतिरिक्त, मनचेस्वर कोच फैक्टरी के लिए रेल मंत्री द्वारा कुछ अधिक धन उपलब्ध कराया जाना चाहिए।

मैं रेल सेवा आयोग का भी उल्लेख करना चाहता हूँ। हम भूतपूर्व रेल मंत्री द्वारा रेल सेवा आयोग के लिए स्वीकृत किए जाने के लिए स्वीकृत दी जानी चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ और रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

5-00 ब० प०

श्री कुसनबाईबेलू (श्री विधेयटिपासयम) : सभापति महोदय, इस रेल बजट पर मुझे बोलना बहुत मामूली लग रहा है। ऐसा इसलिए है क्योंकि रेल मंत्री ने अपना पहला बजट 226 करोड़ रुपये के घाटे तथा किराये तथा भाड़े में अभूतपूर्व वृद्धि के साथ प्रस्तुत किया है, जिससे 495 करोड़ रुपये घटे हैं मिलेगा। सभी वर्ग के यात्रियों पर 12.5 प्रतिशत सामान्य अधिभार लगाकर उन्होंने जेले पर नमक छिड़क दिया है। यह सैदान्दिक रूप से अच्छा नहीं है। यात्री टिकटों पर अधिभार बहुत अधिक है। सीजन टिकटों पर यात्रा किराया बढ़ाना नीकरी पेले वालों पर एक क्रूर प्रहार है। वास्तव में इससे गरीब लोग, निचले स्तर के लोग, बूध बिक्रेताओं तथा गरीबी की रेखा के नीचे रहने वाले लोग प्रभावित होंगे। मंत्री महोदय को इतना अधिक यात्री किराया बढ़ाये जाने से पहले इन सब बातों पर विचार करना चाहिए था।

स्वभावतः, मेरे विचार में स्लीपर प्रभार बढ़ाने का कोई औचित्य नहीं है। क्या हम यह समझें कि रेल मंत्री यह चाहते हैं कि रेल डिब्बों में कोई व्यक्ति न सोये? रेल डिब्बों की स्वनीय हालत तथा असंतोषजनक रख रखाव के कारण कोई व्यक्ति उनमें सो नहीं सकता। यही कारण है कि उन्होंने स्लीपर कोचों पर प्रभार बढ़ा दिया है। सामान्य तौर पर हम शीट ट्रंक तथा तमिलनाडू एक्सप्रेस में सफर करते हैं। जो डिब्बे लगाये जाते हैं हम उनकी दयनीय हालत को देखते हैं। अतः मैं मंत्री महोदय से अच्छे डिब्बे दिलाने तथा रेलों के कार्यकरण में सुधार आने संबंधी अन्य कार्यों को करने के लिए प्रार्थना करता हूँ। अगर वह ऐसा नहीं कर सकते तो रेलों का काम संबंधित राज्यों को सौंप देना चाहिए। हर व्यक्ति तमिलनाडू की सब्क परिवहन के कार्यकरण की तारीफ करता है। इसका अच्छे से अच्छे ढंग से संचालन किया जाता है। अतः, मैं उनको सुझाव देता हूँ कि वे संबंधित राज्यों को रेलों का कार्यकरण सौंप दे ताकि वे उनमें आवश्यक सुधार कर सकें।

मैं प्रधानमंत्री से भी प्रार्थना करूंगा कि दिल्ली में जो शक्तियों का एकीकरण है उसका विकेंद्रीकरण करके राज्यों को शक्तियां दी जानी चाहिए ताकि वे डाक-तार की तरह रेल अन्य विभागों को चला सकें। मैं कहता हूँ कि रेल मंत्री को इन सब बातों पर हजार बार विचार करने के बाद किसी फैसले जो लेकर सदन के समक्ष आना चाहिए।

अनाजों तथा दालों पर भाड़ा बढ़ाने से इन चीजों के मूल्य दिल्ली के बाजार में बढ़ गए हैं। अन्त में इससे आम व्यक्ति, गरीब आदमी इससे प्रभावित होगा। मेरे विचार में रेल मंत्री यह समझते हैं कि इस भव्य सदन में बजट की घोषणा या बजट प्रस्तुत करने से उनका कार्य समाप्त हो जाता है। उनको ऐसा नहीं सोचना चाहिए। उनको आम व्यक्ति की कठिनाईयों पर विचार करना चाहिए।

सब साइनों पर ऊपर पुल बनाने संबंधी कदम उठाने के लिए मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा। जब मैं तमिलनाडू में राजमार्गों तथा स्थानीय प्रशासन मंत्री था मैं उनके

पूर्व मंत्री, श्री गनी खां चौधरी से तमिलनाडु में कई ऊपरि पुल बनाने के संबंध में मिला था। उन्होंने आवश्यकतानुसार कार्य करने के लिए वायदा किया था। कुल मिलाकर 326 पुल बनाने हैं। पुल बनाने के लिए नियम यह है कि 50 प्रतिशत लागत रेल विभाग तथा 50 प्रतिशत स्थानीय निकाय अर्थात् नगर निगम को बहन करना पड़ता है।

जब हम कहते हैं कि हम 50 प्रतिशत में तैयार हैं तो रेलवे कहना कि "बिस्वीय कठिनाइयों के कारण, धन की कमी के कारण, हम इसे देने में असमर्थ हैं।" अधिकतर यही जबाब दिया जाता है। मैं नये रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि बही जबाब न दोहरायें। उन्हें प्रत्येक वर्ष कम से कम 10 अथवा 15 ऊपरी पुलों के निर्माण की स्वीकृति देनी चाहिए, ताकि हम ज्यादा ऊपरी पुल बना सकें ताकि सड़क यातायात सुगम बनाया जा सके।

रेलों की कुछ योजनाओं को पिछले 15 अथवा 20 वर्षों से कार्यान्वित नहीं किया गया है। मेरा निर्वाचन क्षेत्र तमिलनाडु के पेरियार जिले में गोविन्देट्टिपालयम है जहाँ के लोगों ने रेल की शकल भी नहीं देखी है, क्योंकि उस क्षेत्र में रेलवे लाइन ही नहीं है वहाँ पर भी रेल सुविधा प्रदान की जा सकती है अगर सत्यमंगलम् नाम राजनगर रेलवे लाइन का कार्य शुरू कर दिया जाये जिसे स्वीकृति दी जा चुकी है परन्तु इतने वर्षों में इसे कार्यान्वित नहीं किया गया है। इस वर्ष इस योजना के लिए किसी तरह की व्यवस्था नहीं की गई है।

मैं आशा करता हूँ कि इस योजना के लिए वह अगले वर्ष तो कुछ धन मुहैया कराये।

कसर पलायम लाइन के लिए आपने कुल अनुमानित 61 करोड़ रुपये की राशि के मुकाबले में 3 करोड़ रुपये की तुच्छ राशि दी है। पिछले वर्ष, श्री गनी खान ने 5 करोड़ रुपये की स्वीकृति की थी। अगर यह लाइन पूरी हो जाती है, तो इससे उस क्षेत्र का औद्योगिकीकरण और आर्थिक विकास होगा। अतः मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि उन्होंने जो 3 करोड़ रुपये की राशि स्वीकृत की है उसके स्थान पर कम से कम 15 करोड़ रुपये की स्वीकृति दें।

कुछ योजनाओं की कार्यान्वित न होने के कारण उपनगरीय क्षेत्रों को काफी विकर्त हो रही हैं। अतः मैं रेलमंत्री तमिलनाडु को अधिक धन का आवंटन करने के लिए अनुरोध करूंगा, ताकि ज्यादा लाइनों का कार्य शुरू किया जा सके, आर्थिक विकास को बढ़ावा जा सके और रेलवे भी समृद्ध बन सके।

श्री० संकुन्द्रीन खोज (बाराभूला) : सभापति महोदय, अतीत में कांग्रेस के बरिष्ठ नेता कहा करते थे कि जम्मू और कश्मीर भारत का ताज है। परन्तु जिस तरह से यह सब कुछ हो रहा है मुझे अगता है कि जम्मू और कश्मीर की उपेक्षा की गई है, बन्कि पीछे की ओर धकेल दिया गया है। यहाँ तक कि इस सदन में नेशनल काँग्रेस सदस्य अंत में बोल रहे हैं, जबकि मंत्री जी उबासियां ले रहे हैं और आराम करना चाहते हैं।

मुझे आशा है कि चौधरी साहब मेरी बात को सुनेंगे क्योंकि मुझे जम्मू और कश्मीर के

बारे में एक या दो बातें कहनी हैं। परन्तु जम्मू और कश्मीर राज्य के बारे में बोलने से पहले मैं राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य की दृष्टि में कुछ कहूंगा। मैं सिर्फ कुछ बातों को ही बताऊंगा, क्योंकि माननीय सभापति जो मैं आपकी घंटी बजने से पहले ही खरम करना चाहूंगा।

मैं वे बातें नहीं दोहराऊंगा जो मेरे सहयोगियों ने अभी कही हैं कि रेल बजट में बाटा हुआ है और यह किराये अथवा मास भाड़े में वृद्धि करके पूरा कर लिया गया है जैसाकि हमें पता होता है। चौधरी साहब मैं लोगों की आवाज आप तक पहुंचा रहा हूँ जब मैं कहता हूँ कि जो वृद्धि उन्होंने यात्री भाड़े तथा मास भाड़े में की है वह अत्यधिक है तो आपको इसे अपनी प्रतिष्ठा का विषय नहीं समझना चाहिए, आपको इसे कम करना चाहिए जितना आपके लिए मुमकिन हो सके करिये।

मैं इस बात की गहराई में नहीं जाऊंगा कि उन्होंने किराये और मास भाड़े को बढ़ाने का प्रस्ताव किस आधार पर किया है। मैं बहुत ही संक्षिप्त रूप में विभाग की कमियों की बात करूंगा। मैं एक बार फिर स्पष्ट कर दूँ कि मैं ऐसा कुछ नहीं कहने जा रहा हूँ जो मैंने पुस्तकालय में सीखा हो। यह केवल किताबी जानकारी नहीं है। यदि मैं यह कहूँ कि मैं आम व्यक्ति की भावना को व्यक्त कर रहा हूँ तो रेल मंत्री को मुझ पर विश्वास करना चाहिए।

रेल मंत्री ने रेल सुधार समिति द्वारा कुशलता, बचत, आधुनिकीकरण, युक्तिसंगत बनाना, सफाई तथा अनेक अन्य बातों के बारे में की गई सिफारिशों को कार्यान्वित करने की कोई परबाह नहीं की है। अतः मैं उन्हें सुझाव दूंगा कि वह किसी दिन विभिन्न दलों का प्रतिनिधित्व करने वाले विपक्षी नेताओं को अपने कक्ष में आमंत्रित करें—वे अपने दल के भी जितने सदस्यों को चाहें आमंत्रित कर सकते हैं—ताकि हमें उनके साथ बैठने का और इस समस्या पर चर्चा करने का अवसर मिल सके। इससे हमें उन सिफारिशों पर चर्चा करने में और अपने भी कुछ सुझाव देने में सहायता मिलेगी।

परन्तु अब मैं रेल विभाग की कमियों का उल्लेख करूंगा।

एक तो है रेल विभाग में व्याप्त घोर भ्रष्टाचार। खरीद के मामले में भ्रष्टाचार। हम यह सब भ्रष्टाचार इसलिए नहीं देख सकते, क्योंकि हमारी इस विभाग तक पहुंच नहीं है और न ही हमें बीच में अपनी टांग बढानी चाहिए। परन्तु संसद सदस्यों को जो समय-समय पर गुमनाम पत्र प्राप्त होते हैं, उनसे संकेत मिलता है कि रेल विभाग में घोर भ्रष्टाचार है।

यदि हम प्लेट फार्म पर जायें तो भ्रष्टाचार की कुछ बीमारी हम अपनी आंखों से भी देख सकते हैं। आप बस यह मत बताइये कि आप संसद सदस्य हैं और तब देख लेंगे कि आरक्षण किस प्रकार से किया जाता है। चूंकि मेरे पास समय बहुत थोड़ा है, इसलिए मैं इन बीमारियों की बिस्तृत जानकारी नहीं दूंगा परन्तु संकेत ही दूंगा।

दूसरी कमी जिसकी ओर मैं माननीय मंत्री का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ, वह है पूर्ण रेल विभाग में विद्यमान अप्रिय वातावरण। चाहे वह कार्यालय हो अथवा प्लेट फार्म,

रेलगाड़ी का डिब्बा हो अथवा लीचालय, प्रत्येक स्थान पर गन्वगी है। वहाँ पर टूटा हुआ फर्नीचर है और टूटा हुआ बिजली का सामान है जिससे वातावरण और भी अप्रिय हो जाता है।

तीसरी कमी यह कि अनेक लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं। जिस प्रकार से वित्त मंत्री ने सामान्य बजट में किया है, ठीक उसी प्रकार से रेल बजट में किया है। वित्त मंत्री ने उन्हीं व्यक्तियों को बंध दिया है जो करों का भुगतान करते हैं परन्तु वे उन्हें बंध नहीं देते जो करों की चोरी करते हैं। यात्रियों के किराये तथा भाड़े की दरों को बढ़ाकर आपने उन्हें बंध दिया है जो वास्तव में आपके सही यात्री हैं, परन्तु आपने उन्हें बंध देने की ओर ध्यान नहीं दिया है जो टिकट नहीं खरीदते हैं। अतः यह स्वाभाविक है कि यात्री यातायात में 68 करोड़ रुपये की गिरावट आई है। कई बार मैंने खुद अपनी आंखों से देखा है कि गाड़ी के दिल्ली अथवा नई दिल्ली स्टेशन पर पहुंचने से पहले ही बिना टिकट यात्रा कर रहे सैकड़ों व्यक्ति गाड़ियों में से कूद कर उतर जाते हैं। मैं माननीय मंत्री को सूचित करना चाहता हूँ कि क्या उन्हें इस बात की जानकारी नहीं है कि उनके विभाग के टिकट निरीक्षक एवं टिकट की जांच करने वाले इन नियमित रूप से बिना टिकट यात्रा करने वालों से मिले हुए हैं। परन्तु बजट में उन्होंने ऐसा कोई तरीका नहीं सुझाया है कि वे इस बिना टिकट यात्रा का किस प्रकार समाधान करेंगे। यदि आप अपने खाली समय में इस प्रश्न पर विचार करें और इस समस्या का समाधान ढूँढ़ पायें तो आप घाटे को कम कर सकते हैं।

चौथी कमी है कि गाड़ियों के समय से चलने की परवाह नहीं की जा रही है जब माननीय मंत्री ने बजट पेश किया था अथवा पहले भी जब उन्होंने इस विभाग का कार्यभार संभाला था तो उन्होंने गाड़ियों को समय पर चलाने का बचन दिया था। मैं उन्हें और उनके युवा सहयोगी, श्री माधवराव सिधिया, को शुभकामनायें देता हूँ परन्तु मैं उन्हें बता दूँ कि यह एक अधिश्चसनीय दावा ही रह जायेगा। इसलिए यदि आप और कुछ नहीं कर सकते हैं तो कम से कम गाड़ियों को समय पर चला दें और दुर्घटनाओं को कम कर दें। मुझे विश्वास है कि गाड़ियों के समय पर चलने को क्षत-प्रतिक्षत नियमित किया जा सकता है। एक समय था जब लोग रेल यात्रा को बिल्कुल सुरक्षित समझते थे परन्तु अब यह एक मौत घर बन गया है। इसे सुरक्षित बनाने के लिए प्रो० मधुदंडवते ने रेल पटरी पर स्वयंस्फुटित बेतावनी प्रजाली को लगाने का सुझाव दिया है। सभी रेल पटरियों पर इस प्रजाली का प्रयोग किया जाना चाहिए।

छठी कमी है रेल विभाग में क्षेत्रीय असंतुलन की। यद्यपि चौधरी साहिब इस स्थिति के लिए उत्तरदायी नहीं हैं परन्तु यह तथ्य मैं उनके ध्यान में लाना चाहता हूँ। और मैं उनसे अनुरोध करूँगा कि वह कृपया जम्मू और कश्मीर राज्य की आवश्यकताओं पर ध्यान दें। इस राज्य में रेलगाड़ियाँ चलनी आरम्भ नहीं हुई हैं। मेरा यह कहना व्यर्थ नहीं होगा यदि मैं यह कहूँ कि इस राज्य को बहुत पीछे ठकेस दिया गया है। वर्ष 1947 में भी जम्मू तक रेल

पटरी बिछी हुई थी। इतने बर्षों में आपने क्या किया है ? और पांच वर्ष पहले आपने जम्मू और ऊधमपुर के बीच एक रेल पटरी बिछाने की मंजूरी दी थी और जैसा कि मंत्रालय में आपके सहयोगी भी इस बात की संतुष्टि करेंगे कि आपने उस रेल पटरी के लिए 70 करोड़ रुपये की राशि की मंजूरी दी थी। और मुझे जानकारी प्राप्त हुई है कि आप 31 दिसम्बर, 1984 तक 70 करोड़ रुपये की राशि में से 3-50 करोड़ रुपये से अधिक भी नहीं खर्च कर पाये हैं। अध्यक्ष महोदय, चूंकि मंत्री जी बहुत ही हठी थे, इसलिए उन्होंने जलते पर नमक छिड़का। जबकि उन्होंने यहां-वहां पर नई पटरियां मंजूर की है।

परन्तु जहां तक जम्मू और कश्मीर तथा हिमाचल प्रदेश जैसे पहाड़ी राज्यों की बात है, उन्होंने धन में कटौती की है। (ब्यवधान) हो सकता है, उन्होंने हिमाचल प्रदेश तथा जम्मू और कश्मीर राज्य के लिए जानबूझ कर कटौती नहीं की, परन्तु उन्होंने ऊधमपुर के बीच रेल पटरी के लिए नियत किये गये धन में कटौती की है।

माननीय मन्त्री कृपया ऊधमपुर और श्री नगर के बीच रेल पटरी के सुझाव पर विचार करने ? वहां पर अभी सर्वेक्षण का कार्य भी नहीं किया गया है। आप हमें यह नहीं कह सकते कि यह एक पहाड़ी क्षेत्र है, और इसलिए वहां पर रेल पटरी बिछाना संभव नहीं है। यह विज्ञान और प्रौद्योगिकी का युग और ऐसा करना अब कठिन नहीं है। और हम जितनी भी सुरंगें बनाना चाहें बना सकते हैं।

अतः ऊधमपुर और श्री नगर के बीच रेल पटरी बिछाने के लिए सर्वेक्षण का कार्य किया जाना चाहिए। और जहां तक काशीगुंड और बारामुल्ला के बीच रेल पटरी का सम्बन्ध है, आपने सात वर्ष पूर्व सर्वेक्षण किया था, और पिछले वर्ष श्री गनी खान चौधरी ने मुझे बताया था कि भारत सरकार काशीगुंड और बारामुली के बीच रेल पटरी बिछाने के लिए 70 करोड़ रुपये खर्च नहीं कर सकती है। परन्तु जम्मू और कश्मीर राज्य में रेल गाड़ियों को चलाना अति आवश्यक है क्योंकि इससे एकता में और वृद्धि होगी और श्री नगर तक रेल पटरी न बिछाना पाय होगा क्योंकि वहां कोई सड़क नहीं है जिस पर निर्भर किया जा सके और राज्य का आम व्यक्ति विमान द्वारा यात्रा नहीं कर सकता है, जब कि दिल्ली से श्री नगर तक विमान यात्रा केवल एक नाते की है। इसलिए, मैं पुरजोर अनुरोध करता हूँ कि कश्मीर में रेल गाड़ियों का चलाया जाना आरंभ किया जाए।

इसके साथ एक छोटी सी समस्या और जुड़ी हुई है। माननीय मंत्री इस समस्या का, कल ही, अपनी मेज पर, अपने मंत्रालय के किसी भी सहयोगी के परामर्श के बिना, समाधान कर सकते हैं। आजादपुर फल मण्डी में जम्मू और कश्मीर से लगभग 20,000 व्यक्ति आकर रहते हैं। वे फल उगाने वाले, मजदूर, व्यापारी दलाल, आदि होते हैं। जब गाड़ियां दिल्ली में आती हैं, तो लगभग 2,000 व्यक्ति आजादपुर मण्डी में उतरना चाहते हैं, परन्तु गाड़ियां वहां रुकती नहीं हैं। अतः, उन्हें अपने सारे सामान के साथ नई दिल्ली स्टेशन जाना पड़ता है।

आजादपुर मण्डी में रह रहे सभी 20,000 व्यक्तियों को पहले नई दिल्ली स्टेशन जाना पड़ता है। जिससे उनका घन और समय बेकार होता है दिल्ली से जम्मू को जाने वाली सभी रेल गाड़ियां आजादपुर फल मण्डी में पांच मिनट के लिए रुकनी चाहिए और इसी तरह जम्मू से जाने वाली सभी गाड़ियां भी आजादपुर फल मण्डी में पांच मिनट के लिए रुकनी चाहिए ताकि उन्हें सुविधा हो सके।

(व्यवधान)

अब सभी संसद सदस्यों से संबंधित तीन बड़ा ही छोटी समस्याएं हैं। परन्तु इन समस्याओं को बताने से पहले मैं जोरदार अनुरोध करता हूँ कि यदि माननीय मंत्री अपने देशवासियों के समक्ष यह साबित करना चाहते हैं कि उनके इरादे नेक हैं और वह अपनी क्षमता को साबित करेंगे तो उन्हें समय की कसौटी पर चारा उतरना चाहिए। जब वह बाद बिबाद का उत्तर दें तो उन्हें सभा में कहना चाहिए कि वह बचत कुशलता तथा आधुनिकीकरण के लिए प्रयत्न करेंगे। वह बजटनाओं को रोकने का प्रयत्न करेंगे। लेकिन साथ ही उन्हें गाड़ियों को बिलम्ब से न चलने देने के लिए कदम उठाना चाहिए तथा सदन में इसके सम्बन्ध में आश्वासन देना चाहिए।

अब मैं अपनी बात समाप्त करना चाहता हूँ। तीन छोटी-छोटी समस्याएं हैं। संसद सदस्य अपने पति/पत्नी अथवा साथी के साथ द्वितीय श्रेणी वातानुकूलित डिब्बे में यात्रा कर सकते हैं। रेलवे द्वारा एक परिपत्र जारी किया गया था। जिसमें यह कहा गया था कि उन्हें प्रथम श्रेणी और द्वितीय श्रेणी वातानुकूलित डिब्बे के बीच किराए के अन्तर का भुगतान करना होगा। अब केवल संसद सदस्यों के मामले में उन्होंने अपना यह आदेश वापिस ले लिया है। जहाँ तक सदस्य के साथ कर रहे उसके पति/पत्नी या साथी का संबंध है, उन्हें उस अन्तर का भुगतान करना होगा।

(व्यवधान)

5-22 अ० प०

(जीवली बसबराजेश्वरी पीठासीन हुईं)

अब संसद सदस्यों को भी अपने पति/पत्नी या साथी के लिए किराये के अन्तर का भुगतान करना होगा। मेरा निवेदन है कि आपको पहले जैसी व्यवस्था करनी चाहिए जिसमें सदस्य के पति/पत्नी या साथी को द्वितीय श्रेणी, वातानुकूलन में बिना अतिरिक्त किराया दिए, यात्रा करने की अनुमति दी जानी चाहिए।

दूसरे अतिथियों के लिए सीटों के आरक्षण की सुविधा है। हमें रेलवे बोर्ड को पत्र लिखना पड़ता है। लेकिन संसद सदस्यों के पास स्टाफ नहीं होता। अतः बसबरा संसद सदस्यों को लिखित पत्र लेकर मंत्री महोदय के निजी सहायक के पास जाना पड़ता है कि उनके अतिथि

के लिए आवास सुविधा का आरक्षण किया जाए। अतः मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि ऐसी सुविधा दी जाए कि सदस्य संबंधित अधिकारी को जिसकी आरक्षण करने की जिम्मेदारी है टेलीफोन कर अतिथि के लिए आरक्षण करा सकें।

जहाँ तक पैसों की वापसी का संबंध है मुझे बहुत कठिनाई का सामना करना पड़ा है मैंने अपनी पत्नी और बेटी का अलोगढ़ जाने के लिए प्रथम श्रेणी की टिकट खरीदी। लेकिन जब वे उस कम्पार्टमेंट में गईं तो उन्होंने देखा कि प्रथम श्रेणी का कम्पार्टमेंट खाली पड़ा है। अतः मैंने उनके लिए द्वितीय श्रेणी के टिकट खरीदी ताकि वे अन्य लोगों के साथ यात्रा कर सकें मैं पैसे वापसी का काम भरा और एक घंटे के भीतर पैसे वापस लेने के लिए आरक्षण कार्यालय आया। अब 80 रुपए में से 64 रुपए कटौती करना चाहते थे। एक ही घंटे में ऐसा हुआ मैंने शेष पैसे लेने से इन्कार कर दिया।

**सभापति महोदय :** आप मंत्री महोदय को पत्र लिख सकते हैं। आपका समय समाप्त हो चुका है।

**प्रो० सेफुद्दीन सोब :** मैं मंत्री महोदय को पहले ही पत्र लिख चुका हूँ। मुझे किसी भी समस्या के बारे में पूछने का हर अधिकार प्राप्त है। जब हमने टिकट खरीदी हैं और एक ही घंटे के अन्दर उनसे पैसे वापस करने के लिए कहा है तो इतने अधिक पैसे कम करना अनुचित है। अतः मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह कृपया इन छोटी-छोटी समस्याओं की जांच करें तथा अबिलम्ब उन समस्याओं का समाधान करें।

**श्री एस० लिंगराव शिबेल :** (तवाबूर) : सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट संबंधी चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया। मैं इस बजट का सम्बन्ध करता हूँ।

इसमें संदेह नहीं है कि भारतीय रेलवे ने जो देश का सबसे पुराना और सबसे बड़ा उद्योग है काफी प्रगति की है। इसकी उपलब्धियाँ उल्लेखनीय हैं। लेकिन अब भी इससे कुछ कमियाँ ऐसी हैं जिन्हें दूर किया जाना चाहिए। रेल दुर्घटनाएँ और गाड़ियों के देर से चलने जैसी कमियों को दूर करना होगा। रेल दुर्घटनाओं से जान और माल को हानि होती है। गाड़ियों के देर से चलने से यात्रियों को कई तरह की असुविधाएँ होती हैं। अतः रेल दुर्घटनाओं से बचने और गाड़ियों के देर से चलने को रोकने के लिए कड़ी कार्यवाही की जानी चाहिए। मुझे आशा है कि सभी संबंधित अधिकारी इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए सतर्कता करने से महोदय, इस बात पर कोई विवाद नहीं कर सकता कि प्रशासन ने अपने संसाधन में वृद्धि करनी चाहिए। तथापि, निर्धन लोगों के हितों पर पूरा ध्यान दिया जाना चाहिए। द्वितीय श्रेणी के डिब्बों में 50 किलोमीटर से अधिक दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए किराए से जो 12 1/2% की वृद्धि की गई है उससे गरीब लोगों पर भारी बोझ पड़ेगा। 50 किलोमीटर तक की दूरी जो दूर हो गई है वह पर्याप्त नहीं है। अतः मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह पुनर्विचार करें तथा यात्री गाड़ियों में द्वितीय

खोजी के डिब्बों में यात्रा करने वाले यात्रियों को कम से कम दूरी पर विचार न करते हुए प्रस्तावित अधिकार छूट दी जाए।

इस अवसर पर यह बताना मेरा कर्तव्य है कि तमिलनाडु के लोगों की यह भावना है कि रेलवे ने उनकी अपेक्षा की है। मुझे यह जानकर दुःख हुआ है कि उनकी इस भावना को दूर करने के लिए कोई उपाय नहीं किया गया है। यहां तक कि ककर डिब्बों की संख्या बढ़ा दी गई है। यहां तक कि ककर डिब्बों की संख्या बढ़ा दी गई है। यहां तक कि ककर डिब्बों की संख्या बढ़ा दी गई है। यहां तक कि ककर डिब्बों की संख्या बढ़ा दी गई है।

मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करता हूँ कि वह निम्नलिखित बातों पर विचार करें—  
मायिला दुमुराई से होकर मद्रास-एगमोर तथा तंजावूर के बीच मुख्य लाइन पर उपलब्ध रेल सेवाएं अपर्याप्त हैं। विद्यमान गाड़ियों में हमेशा भीड़ रहती है और लोगों का सड़क यातायात का सहारा लेना पड़ता है। अतः मैं रेल मंत्री से अनुरोध करता हूँ कि इस मार्ग पर एक और गाड़ी चलाई जानी चाहिए तथा वर्तमान गाड़ियों के डिब्बों की भी संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। गाड़ी संख्या 115 और 116 मद्रास मधुर पासंगल यात्री गाड़ी जो इस समय नहीं चल रही है, को पुनः चलाया जाना चाहिए।

तंजावूर-मद्रास रेल लाइन तंजावूर नगर से दो मुख्य सड़कों—तंजावूर-पट्टकोट्टई तथा तंजावूर-नागौर—से होकर गुजरती है इन सड़कों पर हमेशा भारी यातायात रहता है। इन दोनों जगहों पर इस समय केवल रेलवे फाटक है। इससे सामान्य यातायात में बाधा पहुंचती है। अतः मेरा अनुरोध है कि इन स्थानों पर वर्तमान रेलवे फाटक के स्थान पर ऊपरी पुल बनाने के लिए कदम उठाए जाने चाहिए।

मैं समझता हूँ कि तंजावूर-तिरुचि लाइन पर बुदलूर रेलवे स्टेशन पर जो विस्तार कार्य आरंभ किया गया था, उसे व्यावहारिक रूप से बन्द कर दिया गया है। इस क्षेत्र में अधिकतर गाड़ियां देर से पहुंचती हैं, क्योंकि इस स्टेशन पर गाड़ियां आने संबंधी सुविधाओं की कमी है। मैं यह अनुरोध करता हूँ कि यह कार्य पुनः शुरू किया जाना चाहिए।

तंजावूर रेलवे जंक्शन पर पैदल चलने वालों के लिए बनाया गया वर्तमान ऊपरी पुल का विस्तार किया जाना चाहिए जिससे इस जंक्शन के दूसरी तरफ से भी यात्रियों को जाने-जाने की सुविधा हो सके। बांब लाइनों पर चलने वाली गाड़ियों में भीड़जन जमाया जाना चाहिए, जिससे गाड़ियों के देर से चलने को रोका जा सके।

निदामंगलम और मन्नारगुडी के बीच रेल सेवा समाप्त कर दी गई है। इससे बहुत कठिनाई होती है। जनता द्वारा मांग किए जाने के बावजूद भी रेल सेवा अभी पुनः आरंभ नहीं की गई है। यह बहुत दुःख की बात है कि प्रेस क्षेत्र के लोगों को जिन्हें यह सुविधा प्राप्त थी, इससे वंचित किया गया है जबकि जिन लोगों को अभी तक यह सुविधा उपलब्ध नहीं थी, उन्हें ये सुविधाएं उपलब्ध कराई गई हैं। मंत्री महोदय को यह रेल सेवा पुनः आरंभ करने के लिए कदम उठाने चाहिए।

रेल मंत्री महोदय से यह भी अनुरोध है कि निदामंगलम-नामापट्टिनम लाइन पर कम्पासुदायन गाँव में रेलवे फाटक बनाया जाए जिससे उन लोगों को सुविधा हो सके, जिन्हें रेलवे फाटक न होने के कारण लाइन के दूसरी ओर पहुँचने के लिए 8 किलो मीटर का चक्कर लगाना पड़ता है।

इन शब्दों के साथ, मैं अपना भाषण समाप्त करता हूँ।

[हिन्दी]

श्री टी० बाला चौड़ (निजामाबाद) : सभापति जी, रेल मंत्री ने जो बजट पेश किया है, उसकी तारीफ करता हूँ। उसके साथ-साथ कुछ सुझाव भी देना चाहता हूँ मंत्री जी ने जो बातें नोट की हैं, उससे हमारी भलाई होगी और पब्लिक का भी कल्याण होगा। किराया बढ़ाने के साथ-साथ पब्लिक की भलाई की तरफ भी ध्यान देना चाहिए कुछ पुराने स्टेजों हैं, वहाँ पर रकब बढ़ता ही चला जा रहा है। वहाँ पर एक्सपेन्सन नहीं हो रहा है। रेलों में सफाई की तरफ भी ध्यान देने की आवश्यकता है। एक एक्जाम्पल मैं आपको देना चाहता हूँ निजामाबाद किन्ट्रीक्ट में कामा रेड्डी जैसा बहुत बड़ी मार्किट एरिया है। काफी समय पहले से वहाँ पर एक स्टेज बना हुआ है। उसका एक्सपेन्सन अभी तक नहीं हुआ है। कर्मचारियों को रहने के लिए भी काफी परेशानी का सामना करना पड़ रहा है।

मैं मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि जहाँ पर स्टेजनों का एक्सपेन्सन नहीं हुआ है, उनका एक्सपेन्सन करना जरूरी है।

इसके साथ-साथ हमारे यहाँ हैदराबाद से मनमाड तक पुरानी मीटर गेज रेलवे लाइन को ब्रॉडगेज में परिवर्तित करने के लिए कई सालों से अपील की जा रही है मगर आज तक उसको प्लान में नहीं लिया गया है। उस लाइन का सरकार अभी तक सर्वे भी नहीं करवा सकी है जिसके कारण उधर के बहुत से लोगों को तकलीफ हो रही है। मैं चाहता हूँ कि आप उसको भी प्लान में रखें ताकि लोगों को सहूलियत मिल सके।

हमारे यहाँ कुछ अनमैन्ट गेट ऐसे हैं, जहाँ अक्सर एक्सीडेंट्स होते रहते हैं। कुछ स्थानों पर तो गेट बना हुआ है, लेकिन वहाँ कोई आदमी तेनात नहीं है और कुछ स्थानों पर तो गेट भी नहीं बना हुआ है। ऐसी जगहों पर एक्सीडेंट्स की संख्या अपेक्षाकृत ज्यादा है और हर साल कई लोग मर जाते हैं। कई मर्तबा सरकार का ध्यान दिलाने के बावजूद अभी तक कोई व्यवस्था नहीं की गई है। लोगों ने रिप्रेजेंटेशन भी दी है मगर उन गेट्स पर आदमी की व्यवस्था नहीं की गई है ऐसा ही एक गेट निजामाबाद जिले में उपलवाई गेट है जो कई-कई घण्टों तक रेल निकल जाने के बाव भी बन्द रहता है और सारा ट्रैफिक जाम रहता है क्योंकि उसे कोई खोलने नहीं आता। इस गेट के बारे में एरिया के लोगों ने कई बार अथॉरिटीज का ध्यान दिलाया है, एप्लीकेशनस दी हैं, दरखास्त दी हैं अगर आज तक किसी आदमी का इंतजाम वहाँ नहीं हुआ है। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि वहाँ किसी गेटमैन की तुरन्त व्यवस्था करवाने के आदेश जारी करें। बजट रिप्लाइ के समय आप इसकी घोषणा भी करें। इसके अलावा

लोगों का जीवन सेफ हो जाएगा और एक्सीडेंट्स को भी रोका जा सकेगा। जब भी रेलवे स्टेशन पर हमने रिपोर्ट की है तो हमें यही उत्तर मिलता है कि हमारे पास आदमी नहीं है। इसके न होने के कारण इलाके में एपीकल्बर करने वाले लोगों को भी भारी नठिनाई का सामना करना पड़ता है। यदि रेलवे अंबारिटीज की ओर से उस गेट पर एक आदमी की व्यवस्था कर दी जाती है तो हासत में सुधार आ सकता है।

इसके अलावा मैं एक निर्बंदन यह करना चाहता हूँ कि मेरी कांसटीट्यूएँसी निजामाबाद में दो ओवर-ब्रिज का कार्य कई सालों से नहीं हो रहा है। उनमें से एक ओवर-ब्रिज निजामाबाद में नये मार्केट पर बनना है। वहाँ के लोगों ने इसके सम्बन्ध में कई बार दरकमास्त दी हैं और स्टेट गवर्नमेंट की तरफ से 50 परसेंट कन्ट्रीक्यूशन देने की प्रोपोजल भी आपके पास भिजवाई जा चुकी है। आपके चीफ इंजीनियर महोदय वर्गैरह ने आकर उसका सर्वे भी कर लिया है मगर आज तक बजट में उसके लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है मैं मंत्री जी से रिक्वेस्ट करूँगा कि निजामाबाद के उस ओवर-ब्रिज का कार्य जल्दी से जल्दी शुरू करवायें। इसी तरह एक दूसरा ओवर-ब्रिज कामरेड्डी में बनना है और उसका भी सर्वे किया जा चुका है मगर इस साल के बजट में उसके लिए भी किसी तरह का प्रावधान नहीं किया गया है। वहाँ पर एक बस डिपो भी बना है और वह रेलवे स्टेशन से बहुत करीब ही है। वहाँ के लोगों ने भी कई मर्तबा आपको रिप्रेजेंटेशन भेज कर अपील की है कि इसे जल्दी से जल्दी बनवाया जाए और पीछे एक बार जब रेल मंत्री जी हैदराबाद आये थे तो उन्होंने स्वयं इस बात को मान लिया था कि हम इस ओवर-ब्रिज को जरूर बनवायेंगे लेकिन आज तक उसके लिए बजट में प्रोविजन नहीं हुआ है। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि इन सारी बातों को ध्यान में रखते हुए, वहाँ के लोगों की आवश्यकताओं को देखते हुए इस साल के बजट में आवश्यक प्रावधान रखें, तो बहुत मुनासिब होगा। इस शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

**श्री आनन्देन्द्र सिंह (मथुरा) :** आदरणीय सभापति महोदया, सर्वप्रथम मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया और उसके साथ-साथ मैं अपने क्षेत्र की जनता का भी आभार प्रकट करना चाहता हूँ जिन्होंने मुझे चुनकर यहाँ भेजा।

मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का स्वागत करता हूँ। जिन परिस्थितियों में और जो देश के हालात हैं, उसमें उन्होंने बजट को सुन्दर रूप में प्रस्तुत किया है, जो कि अपने आप में एक स्वच्छ बजट है। नई व्यवस्थाएं इसमें उन्होंने लागू की हैं। बच्चों की निःशुल्क यात्रा के लिए आयु सीमा 3 वर्ष से बढ़ा कर 5 वर्ष नियमित रूप से की गई है और इसके साथ ही साय युवा वर्ष में 13 से 33 वर्ष तक की आयु के युवाओं की रेल-यात्रा में जो सुविधाएं दी हैं उनका भी मैं स्वागत करता हूँ।

रेलवे के इलेक्ट्रिकिफिकेशन और नई लाइनों की जो इसमें व्यवस्था की गई है, वह भी सराहनीय है, मैं उनका भी स्वागत करता हूँ। मेरे क्षेत्र में मथुरा, गोवर्धन और अजमेर रेलवे लाइन की स्वीकृति जो पिछले वर्ष प्रदान की गई थी, मैं आशा करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री

जी उस पर शीघ्र कार्यवाही करने की कृपा करेंगे। इसके साथ-साथ इटावा से गुना तक रेलवे लाइन की जो इन्हीं दिनों स्वीकृति की गई है, उसके लिए मैं रेल मंत्री और रेलवे विभाग को अपनी व अपनी जनता की ओर से धन्यवाद देता हूँ। मध्य प्रदेश से भी इस लाइन को जोड़ा गया है, इसलिए मध्यप्रदेश की जनता की ओर से भी मैं उनको हार्दिक धन्यवाद देता हूँ।

मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि यह रेलवे लाइन जब बनेगी और उसके लिए लैंड एक्वीजीशन होगी तो, जिन काश्तकारों की जमीन इसमें ली जाए, उनको बाजार मूल्य पर उसकी उचित कीमत अवश्य प्रदान की जाए, उचित धनराशि उनको प्राप्त होनी चाहिए। इसके साथ-साथ वहीं के लोगों को, जो वहां के लोकल मजदूर हैं, उनको इसमें प्राथमिकता दी जाए जिससे वहां के लोगों को अधिक से अधिक एम्प्लायमेंट मिल सके।

मैं अपने क्षेत्र मधुरा का यहां प्रतिनिधित्व करता हूँ। मधुरा एक तीर्थ-स्वन्न है, जहां पर सारे हिन्दुस्तान से लाखों की तादात में दर्शनार्थी उपस्थित होते हैं। मैं मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि जो भी सुपरफास्ट या फास्ट मेल मधुरा से आती जाती है वहां पर अवश्य रुकें ताकि मधुरा आने वाले तीर्थ-यात्रियों को उनकी सुविधा मिल सके।

रेलवे बजट में मंत्री महोदय ने सैंकिड क्लास के रेल किराये में बढ़ोतरी की है। मैं उनसे निवेदन करूंगा कि सैंकिड क्लास में अधिकतर गरीब तबके के मजदूर लोग और मिडिल क्लास के लोग चलते हैं, इस पर वह दोबारा विचार करें ताकि उसमें कुछ कमी हो सके। इसके साथ ही साथ जो 50 किलो मीटर पर छूट दी गई है, उसे बढ़ाकर कम से कम 150 किलो मीटर अवश्य किया जाए।

मैं यह भी सुझाव देना चाहूंगा कि ट्रेनों में हम लोग जो फैसिलिटीज चाहते हैं वह पूर्ण रूप से नहीं मिलती हैं। सर्वप्रथम फर्स्ट क्लास या सैंकिड क्लास के डिब्बों में देखा जाए तो वहां से स्विच गायब, सैनिटरी फिटिंग में कमी और सीटों का फटा होना नजर आता है। इस प्रकार की बहुत सी चीजें आए दिन देखने को मिलती हैं। मैं मंत्री महोदय से गुजारिश करूंगा कि इसके बारे में वह अवश्य कार्यवाही करवायें।

इसके अलावा मासगाड़ियों में जाने वाला जो सामान होता है उसकी सुरक्षा की व्यवस्था भी होनी चाहिए। मासगाड़ियों में जो सामान जाता है उसकी चोरी को आये दिन शिकायत होती रहती है। इसी तरह से रेलवे प्रापर्टी की चोरी जो होती रहती है उसकी सुरक्षा की व्यवस्था भी होनी चाहिए। मंत्री जी को इसके खिलाफ सख्त कदम उठाने चाहिए। ऐसा भी सुनने में आया है कि उन लोगों को सख्त से सख्त सजा दी जानी चाहिए बल्कि मैं तो यहां तक कहूंगा कि उन लोगों को रासुका में बन्द करना चाहिए।

इसी प्रकार से मैं कहना चाहता हूँ कि रिजर्वेशन के मामले में भी बहुत गड़बड़ी हो रही है। आप 15 दिन पहले भी रिजर्वेशन के लिए जाएं तो बेटिंग सिस्ट ही मिलेगी लेकिन डिब्बों में कुछ धनराशि देकर आप आसानी से आरक्षण प्राप्त कर सकते हैं। इसी प्रकार की गड़बड़ी करने वाले दोषी अधिकारियों को पकड़ कर सख्त से सख्त सजा देनी चाहिए, उनको रासुका में बन्द करना चाहिए ताकि आइन्दा किसी को ऐसी गड़बड़ करने की हिम्मत न हो सके।

जहां तक केंटरिंग का सवाल है, इसकी स्थिति भी बड़ी दुःखद है। केंटरिंग में यात्रियों को बड़ी असुविधा का सामना करना पड़ता है। यात्रियों को ठंडा खाना सप्लाई किया जाता है। पूछने पर यात्रियों को बताया जाता है कि ट्रेन में डायनिंग कार की व्यवस्था न होने के कारण खाना कहीं और से मंगाकर देना पड़ता है। लेकिन इसका मतलब यह नहीं है कि यात्रियों को खाने की उचित सुविधा न प्रदान की जाए। अभी जब मैं संसद की बैठक के लिए आ रहा था कि ट्रेन में मुझे जो नाश्ता दिया गया उसमें कई बाल और डोरे कटलेट के अन्दर मौजूद थे और घनिया व मिर्च इस तरह से काटी गई थी जैसे गाय-भेंस को कुट्टी काटकर दी जाती है। जब मैंने मैनेजर को बुलाकर शिकायत की और जब उनको पता चल गया कि मैं संसद सदस्य हूँ तो एक बढ़िया वाली भेंस लगा हुआ नाश्ता मेरे पास आ गया। मैंने उसका बहिष्कार तो जरूर किया लेकिन यहां मैं मन्त्री महोदय से आग्रह करूंगा कि केंटरिंग में अभी जो कट्टे-कटर की व्यवस्था है उसको समाप्त करके रेलवे की ओर से केंटरिंग की सुचारू रूप से व्यवस्था की जाए ताकि मुसाफिरों को उनके द्वारा दिए गए पैसे के बदले में अच्छा खाना मिल सके। इसके अलावा एक कमेटी भी गठित की जाए जो बराबर इस पर पूरी नजर रखे।

प्लेट फार्मों के ऊपर जो अवस्था रहती है उसके सम्बन्ध में भी मैं कुछ निवेदन करना चाहता हूँ। हमारे यहां मथुरा जंक्शन पर देखा गया है कि जो विदेशी पर्यटक आते हैं उनको साइड करने की कोई व्यवस्था नहीं है। साथ ही वहां वेटिंग रूम और शौचालय में बड़ी गन्दगी रहती है। गर्मियों में तो प्लेटफार्मों पर पीने का पानी तक नहीं उपलब्ध होता है। भाड़ियां मन्बी होने के कारण प्लेटफार्मों पर जो एक दो नल होते हैं वहां तक यात्री पहुंच ही नहीं पाते और यदि पहुंचते भी हैं तो देखते हैं कि उसमें पानी ही नहीं है। तो इन सभी बातों पर रेल मंत्रालय को ध्यान देना चाहिए।

इन शब्दों के साथ मैं रेल मन्त्री जी द्वारा प्रस्तुत बजट का स्वागत करता हूँ और आपको समय प्रदान करने के लिए धन्यवाद देता हूँ।

[अनुबाध]

श्री आर्च जोसफ मुंडाकल (मुघत्तू पूजा) : सभापति महोदय, स्वतन्त्रता प्राप्ति के बाद रेल विकास के संबंध में केरल को पूर्णतया उपेक्षा की गई है। हम राष्ट्रीय एकता और देश की एकता आदि की बात करते हैं। केरल में केवल 810 कि० मी० रेलवे लाइन है। केरल की जनसंख्या लगभग 270 लाख है। जनसंख्या के अनुसार हमें 2400 किलो मीटर रेल लाइनों का हिस्सा मिलना चाहिए लेकिन हमें केवल एक-तिहाई हिस्सा ही मिला है। हमारे माननीय रेल मन्त्री श्री बंसीलाल जी योग्य, कुशल तथा सक्षम व्यक्ति हैं और मुझे विश्वास है कि वह इस उपेक्षित राज्य को न्याय प्रदान करेंगे। हमारे राज्य में नई लाइनों के निर्माण कार्य की बिल्कुल उपेक्षा की गई है। अर्नाकुलम-अल्कोप्पी तथा अल्कोप्पी-कायामकुलम रेल लाइन के निर्माण के लिए बहुत कम धनराशि दी गई है।

लगभग दो वर्ष पहले, लगभग 30 संसद सदस्यों ने तत्कालीन माननीय प्रधान मन्त्री

तथा तत्कालीन माननीय रेल मंत्री जी को एक ज्ञापन दिया था। कोचीन-मदुरै रेल लाइन का सर्वेक्षण किया गया था। लगभग दो मास पूर्व, 10 संसद सदस्यों ने माननीय प्रधान मंत्री और माननीय रेल मंत्री जी को एक ज्ञापन दिया था जिसमें उन्होंने कोचीन-बोदीनया कन्नूर-मदुरै रेल लाइन का निर्माण करने का अनुरोध किया था। परन्तु दुर्भाग्य से, इस वर्तमान रेल बजट में इस कार्य के लिए एक पाई भी नहीं दी गई। महोदय, केरल में इदुक्की जिला देश के किसी अन्य जिले की अपेक्षा अधिक विदेशी मुद्रा कमा रहा है। हम चाय, काफी, काजू, मिर्च आदि का उत्पादन करते हैं और ये सभी वस्तुएं विश्व के अन्य देशों में भेजी जाती हैं और हम 200 करोड़ से भी अधिक रुपये की विदेशी मुद्रा कमा रहे हैं। रबर, कोको, नारियल और अन्य वस्तुओं का उत्पादन करके हम 100 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा भी बचत कर रहे हैं। लेकिन दुर्भाग्यवश, इस क्षेत्र की विलकुल अपेक्षा कर दी गई है। वहां लगभग 30 लाख लोग उस क्षेत्र में रह रहे हैं और वहां एक इंच भी रेल लाइन नहीं है। उस क्षेत्र में अधिकांश केरल के पहाड़ी जनजातीय लोग और हरिजन रहते हैं। लेकिन इनके उत्पादों को रेल लाइनों से बाजार में तथा तटीय पतन वाले शहरों में लाने की कोई उचित सुविधा प्रदान नहीं की गई है। माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह इन उपेक्षित लोगों के साथ न्याय करें।

महोदय, रेल लाइनों को दोहरा बनाने के सम्बन्ध में केरल में यह कार्य बहुत मंद गति से चल रहा है। केरल में सबसे अधिक घनी आबादी है। लेकिन केरल में रेल लाइन को दोहरा करने का कार्य बहुत ही धीमा चल रहा है। महोदय, केरल राज्य ने बिजली के लिए लगभग 50 प्रतिशत राज्यसहायता की प्रेरणा की है। लेकिन राज्य में रेल लाइनों के विद्युत्करण के लिए इस बजट में धनराशि की व्यवस्था नहीं की गई। इसी प्रकार रेल डिब्बों की दशा भी बहुत खराब है और केरल में बरसात के मौसम में लोग छाता खोल कर यात्रा करते हैं। महोदय, जैसाकि आप जानती हैं कि बरसात के मौसम में केरल में काफी वर्षा होती है और लोग गाड़ी में बिना छाते के यात्रा करने से चबराते हैं। केरल राज्य में गाड़ी डिब्बों की यह हालत है।

महोदय, लम्बी दूरी वाली एक्सप्रेस गाड़ी, अर्थात्, केरल एक्सप्रेस जो त्रिवेन्द्रम और दिल्ली के बीच चलती है, यह सुपर-फास्ट ट्रेन होनी चाहिए। लेकिन यह हमेशा देर से चलती है। 38 यात्राओं में से, केवल दो यात्राओं में ही यह गाड़ी अपने गन्तव्य स्थल त्रिवेन्द्रम या दिल्ली में समय पर पहुंचती है। यात्रा के बीच में, यदि कोई पेसेन्जर ट्रेन या गुड्ज ट्रेन गुजरती है, तो यह एक्सप्रेस गाड़ी रोक दी जाती है और गुड्ज ट्रेन तथा पेसेन्जर ट्रेन को बरीयता दी जाती है और वे सुपर-फास्ट ट्रेन से पहले चली जाती हैं। ऐसी हालत में, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वह इस गाड़ी को जोकि इस समय सप्ताह में दो बार है, की बजाये सप्ताह में चार बार चलाएं। उत्सवों और गर्मी की छुट्टियों के दौरान, लोगों को इस गाड़ी में स्थान प्राप्त करने में बहुत कठिनाई होती है और इस गाड़ी को सप्ताह में और अधिक दिन चलाने से स्थिति में निश्चित रूप से सुधार होगा।

महोदया, इस वर्ष रेलों के विकास के लिए जो धनराशि रखी गई है वह बहुत ही नगण्य है। गत वर्ष यह राशि अपेक्षाकृत अधिक थी। उत्तरी राज्यों से केरल को गेहूं और चावल के परिवहन के बारे में, यह स्थिति अभी भी खराब है। भाड़े की दर में वृद्धि से खाद्यानों के लाने और ले जाने और उनकी लागत पर बुरा प्रभाव पड़ेगा। चूंकि केरल उत्तरी राज्यों से खाद्यान्न प्राप्त करता है, इसलिए इस पर बहुत बुरा प्रभाव होगा।

महोदया, मेरे मित्रों ने यहां ये विचार व्यक्त किये हैं कि उत्तर भारत में अधिकांश लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं। लेकिन दक्षिण भारत में, यात्रा के लिए हमेशा भाड़ा भी देते हैं और किराया भी। रेल मंत्री जी ने 50 कि० मी० तक यात्रा करने वालों को छूट दी है। लेकिन उन्होंने लम्बी दूरी, अर्थात् 3000 कि० मी० या इससे अधिक दूरी तक यात्रा करने वाले लोगों को यह छूट नहीं दी। आप इन लोगों को भी ये छूट क्यों नहीं देते? मैं माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वह 3000 किलोमीटर तक यात्रा करने वाले लोगों को भी छूट देने पर विचार करें। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि केरल के लोगों को यह छूट देकर तथा भाड़े की दर घटा कर तथा और अधिक रेल लाइनों की व्यवस्था करके उनके साथ न्याय करें ताकि केरल में विकास कादं पूरे जोर-शोर से किया जा सके।

यहां मैं यह उल्लेख करना चाहूंगा कि कुछ राज्यों में दो से भी अधिक रेल फंक्टरी एक है जबकि केरल में एक भी रेल कारखाना नहीं खगया गया। जहां रेलों का सम्बन्ध है, केरल भारत का सबसे पिछड़ा हुआ राज्य है। लेकिन इसके साथ ही मैं माननीय मंत्री जी के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूं कि केरल में एक भी रेल कारखाना नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि वह केरल में एक रेल उद्योग लगाने पर विचार करें और इस तरह से वह केरल के लोगों के साथ न्याय कर सकेंगे। धन्यवाद

[हिन्दी]

श्री तपेश्वर सिंह (विक्रमगंज) : सभापति महोदया, मैं आपका बड़ा आभार मानता हूं, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है। मैं 1985-86 के रेल बजट के समर्थन में खड़ा हुआ हूं। यह बड़ी खुशी की बात है कि हमारे रेल मंत्री श्रीधरी साहब हैं, जो बहुत डायनेमिक मिनिस्टर हैं और देश की आम जनता को उनसे बड़ी आशाएँ हैं। रेल बजट में जो प्रस्ताव रखे गये हैं उन सारे प्रस्तावों से हम सहमत हैं, लेकिन इसके सम्बन्ध में कुछ सुझाव भी हम देना चाहते हैं।

रेल मंत्री जी ने जो किराया बढ़ाया है, उसमें 50 किलोमीटर का जो कन्सेशन दिया है, वह बहुत कम है। मैं चाहूंगा कि 50 किलोमीटर को बढ़ाकर 100 किलोमीटर किया जाए।

अनेक माननीय सदस्यों ने रेलों में सुधार के अनेक सुझाव दिये हैं और मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय उन पर विचार करेंगे। लेकिन मैं मंत्री महोदय का ध्यान अपने क्षेत्र

की एक प्रमुख समस्या की ओर आध्ष्ट करना चाहता हूँ। हमारे क्षेत्र में आरा-सहस लाइट रेलवे ब्रिटिश साम्राज्य के समय से चली थी। यह 1910 में प्रारम्भ हुई थी और 1978 तक चलती रही। इस रेलवे को मार्टिन कंपनी चलाती थी और बिहार सरकार तथा भारत सरकार के सामने हमेशा इस बात की कठिनाई रहती थी कि वह रेलवे लास में जा रही थी। बिहार की सरकार और भारत की सरकार अपनी तरफ से सबसिडी के रूप में ग्रांट देकर उस रेलवे को चलाती रहीं। लेकिन 1977 में जब दुर्भाग्य से देश की जनता ने कांग्रेस की सरकार को बदल दिया और जनता पार्टी की सरकार यहाँ आई तो उसने 14 फरवरी, 1978 से सबसिडी देना बन्द कर दिया और साथ ही साथ यह ऐलान कर दिया कि इस रेलवे को बन्द कर दिया जाए। इतना ही नहीं उसकी जिनी प्रापर्टी भी उसको भी बेच देने की इजाजत दे दी। पिछले 6-7 सालों से वहाँ कोई रेल सुविधा नहीं है, उसकी लाइनों को भी उखाड़ लिया गया है। उस सारे इलाके के लोगों के अन्दर इस बात का बड़ा क्षोभ है कि जब आप सभी बैकवर्ड इलाकों के अन्दर नई रेलवे लाइनें दे रहे हैं तो हमारे इस क्षेत्र को इस सुविधा से क्यों वंचित किया जा रहा है। उस क्षेत्र के लोगों ने 70-75 सालों तक मार्टिन लाइट रेलवे की सुविधा को अवैल किया, उस इलाके में करीब-करीब 5-6 जनरेशन से लोग उस ट्रेन का इस्तेमाल कर रहे थे लेकिन आज वहाँ कोई ट्रेन सुविधा नहीं है। वह रेलवे 1978 से बिल्कुल बन्द है और उसका सारा सामान भी मार्टिन लाइट रेलवे ने वहाँ से उठा लिया है।

मैं मंत्री महोदय को बतलाना चाहता हूँ—आरा और सहसराम के बीच 100 किलोमीटर की दूरी है जिस पर यह रेल चलती थी। आरा ईस्टर्न रेलवे का बहुत बड़ा स्टेशन है और सहसराम भी ईस्टर्न रेलवे का बहुत बड़ा स्टेशन है, इन दोनों स्टेशनों के बीच की 100 किलोमीटर की दूरी को यह रेलवे कनेक्ट करती थी और 1979 तक 30 हजार से ज्यादा लोग प्रतिदिन उस ट्रेन का इस्तेमाल करते थे, परन्तु उस सुविधा से उनको वंचित कर दिया गया। यह मार्टिन लाइट रेलवे के अन्तर्गत चार स्थानों पर गाड़ियाँ चलाती थी—शाहदरा-सहारनपुर, हाबड़ा-अनेटा, हाबड़ा-शोबाला और आरा-सहसराम। पहली तीन लाइनों को तो सरकार ने टेक-ओवर कर लिया और वहाँ ब्राड-गेज लाइनों की स्थापना हो गई। हमारी भूतपूर्व प्रधान मंत्री ने 1974 में उनका उद्घाटन किया था, लेकिन हमारी लाइन उस समय टेक-ओवर नहीं हो सकी थी। बिहार गवर्नमेन्ट ने भारत सरकार को लिखा था और भारत सरकार भी उसको लेना चाहती थी, लेकिन ऐसा हो नहीं सका। सन् 1980 में मैंने इस सदन में एक प्रस्ताव रखा था और 75 मेम्बरज् आफ पार्लियामेंट ने तत्कालीन रेलवे मंत्री श्री कमलापति त्रिपाठी और प्रधान मंत्री जी को एक मॅमोरेण्डम दिया था और इसी सदन में घोषणा हुई थी मंत्री जी को इसका सर्वेक्षण कराया जाएगा। सर्वे भी हो चुका है लेकिन अभी मंत्री जी का मुझे पत्र मिला था 5 मार्च को और उसमें मंत्री जी ने यह बात दर्शायी है कि क्योंकि सर्वे कमेटी की रिपोर्ट के अनुसार वह स्कीम वायएबिल नहीं है, इसलिए अभी कुछ नहीं कर सकते। 'वायएबिल' शब्द रेलवे में बड़ा व्यापक है और बहुत पहले से चला आ रहा है। हमारी मांग बहुत स्पष्ट है। तीन जगहों पर रेलवे लाइन को एक्सटेंड किया है लेकिन

हमारी मांग कोई नई रेलवे लाइन बनाने की नहीं है। हमारी मांग स्पष्टतया रेलवे लाइन के रेस्टोरेशन की है। मन्त्री जी ने यही आश्वासन दिया है कि कार्मिनिशियल काम्प्लेन्ट है और जैसे ही कार्मिनिशियल वान्ट्रेन्ट खत्म होगा, आपके इस प्रस्ताव पर रेल मन्त्रालय गम्भीरतापूर्वक विचार करेगा। मैं मन्त्री महोदय से अपेक्षा कर रहा हूँ और वह आशा करता हूँ और मैं ही नहीं सारे देश की जनता को आपसे आशा है और वह आप पर बरोसा रखती है। आप एक बाइनीमिक और रिजस्ट-ओरियन्टेड मिनिस्टर हैं। आप हमारे बिहार के इलाके को भी देखिए। हमारा इलाका बँकवट इलाका है और हमारी मांग स्पष्ट रूप से रेस्टोरेशन आफ रेलवे लाइन है, जिसको जनता पार्टी के लोगों ने बरबाद कर दिया। प्रो० मधु बंडवले जी इस समय यहाँ नहीं हैं। वे तत्कालीन मंत्री थे। मेरा कहना यह है कि जो सुविधा लोगों को मिल चुकी है, वह बिलनी चाहिए।

मैं आपके माध्यम से मन्त्री महोदय से यह भी निवेदन करना चाहूँगा कि हमारी कांस्टीट्यू-येन्सी में सासाराम में एक ओवरब्रिज बनकर तैयार है। उस रेलवे क्रॉसिंग के बाँवर-ब्रिज-पर थोड़ा-सा काम बाकी है लेकिन वह दो, द्वाई वर्ष से बँसा का बँसा पड़ा है। मैं आपका ध्यान इस संसद के माध्यम से इस ओर आकषित करना चाहता हूँ कि वहाँ पर घंटे, घंटे और दो, दो घंटे गाड़ी वाले या ट्रक वाले या बस वाले जो हैं, उनको गेट खुलने की प्रतीक्षा करनी पड़ती है और जब तक रेलवे क्रॉसिंग का गेट नहीं खुलता, वे इस पार से उस पार नहीं जा सकते। रेलवे क्रॉसिंग पर उस ओवर ब्रिज का 90 परसेन्ट काम कम्प्लीट हो चुका है। मेरा आपसे है कि मन्त्री महोदय इस ओर ध्यान दें।

दूसरा मेरा आपसे यह है कि आरा में, जो बिहार में एक प्रसिद्ध जगह है, वहाँ रेलवे क्रॉसिंग पर ओवर ब्रिज नहीं है। बहुत दिनों से आपकी योजना चल रही है लेकिन अभी तक वहाँ काम नहीं हो सका है। मैं आपके माध्यम से रेल मन्त्री जी से आपसे कहूँगा कि आरा में रेलवे क्रॉसिंग पर एक ओवर-ब्रिज बनना नितान्त आवश्यक है।

सभापति महोदय, आपका इज्जारा हो गया है कि समय कम है और समाप्त कीजिए, इसलिए मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करना चाहूँगा कि आरा-सासाराम रेलवे लाइन की ओर ध्यान दीजिए। मार्टिन साइट रेलवे कम्पनी इसे पहले चलाती थी। उस इलाके के एक करोड़ से अधिक लोग उससे प्रभावित हैं और कोई सोखं आफ कम्युनिकेशन वहाँ पर नहीं है। वहाँ रोड़ भी है, तो वह बड़ी खराब हालत में है। वहाँ के लोग लगभग 70 वर्ष तक रेलवे लाइन का उपयोग कर चुके हैं और 70 वर्षों में कोई 6, 7 जैनरेटन्स गुजर जाती हैं। इसलिए मैं उसके रेस्टोरेशन की मांग को जोरदार शब्दों में दोहराता हूँ और उम्मीद करता हूँ कि रेल मन्त्री महोदय, हमारी मांग पर पूरी गम्भीरतापूर्वक विचार करेंगे।

इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

[अनुवाद]

सभापति महोदय : अब एक कार्यक्रम है। इसलिए, हम आज सभा की कार्यवाही

समाप्त करते हैं... (व्यवधान) यदि मैं एक सदस्य को बोलने की अनुमति देती हूँ तो अन्य सदस्य भी बोलना चाहेंगे। तो, मैं क्या करूँ? आप ही मुझे बताइये।

6-00 ब० व०

श्री बी० सोमनाथी सचरा राव (विजयवाड़ा) : चूंकि यह उनका यह पहला भाषण है, इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि आप उन्हें तीन मिनट का समय दें।

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कुलाम नबी आबाद) : समय तो पहले ही खरम हो चुका है। हम सभा का समय बढ़ाने के लिए बहुत इच्छुक हैं। परन्तु सेटल में एक समारोह हो रहा है जहाँ अध्यक्ष महोदय द्वारा एक प्रस्तुत को विमोचन किया जावेगा इसलिए हम जल्दी में हैं। परन्तु यदि आप सभा का समय बढ़ाने का आग्रह करते हैं तो हम केषन पांच मिनट का समय बढ़ा सकते हैं।

सभापति महोदय (श्रीमती बसवराजेश्वरी) : क्या सदन सभा का समय पांच मिनट का प्रस्ताव स्वीकार करता है?

कई माननीय सदस्य : जी हाँ।

सभापति महोदय : अतः सभा का समय पांच मिनट बढ़ा दिया गया है।

श्री अमर राव प्रधान (कूच बिहार) : सेटल हाल में समारोह है। हमें वहाँ सांघ 6 बजे जाना है।

सभापति महोदय : मैंने पहले ही घोषणा कर दी है कि हमने सभा का समय पांच मिनट और बढ़ा दिया है।

[द्विषी]

श्री बी० तुलसीराम (नगरकुरनूल) सभापति महोदय, रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है और उसमें जो किराया बढ़ाया गया है उससे भारत की जनता को बड़ा नुकसान होता है। यह बात उधर के बंटे हुए मित्र भी जानते हैं और इधर के भी जानते हैं। उधर के कुछ मित्रों ने तो इसके बारे में ईमानदारी के साथ कुछ कहा है। मैं इसके बारे में ज्यादा समय नहीं लेना चाहता क्योंकि समय थोड़ा है। मैं कुछ चीजें ही मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ।

रेलवे की सम्पत्ति की चोरी के बारे में सभी मेम्बरों ने कहा है। रेलवे से जो यात्रा करते हैं उनकी भी चोरिया होती है, रेलवे सम्पत्ति की भी चोरी होती है, उस चोरी को रोकना जरूरी है। इसमें कई प्रान्लम्स आती हैं। जो आपके बैंक करने वाले कर्मचारी और अफसर हैं अगर वे इन चोरियों को रोकने के लिए सक्षम करते हैं तो आपका डिपार्टमेंट उनकी रक्षा नहीं कर पाता है। कुछ ऐसे गुण्डे लोग जवरदस्ती से ट्रेनों में समान ले जाते हैं और उसके लिए पैसे नहीं देते हैं। अगर कोई अफसर या कर्मचारी सक्षम करता है तो उसे जान से मारने की धमकी दी जाती है। अफसर लोग और कर्मचारी लोग इस बजह से कोई सक्षम नहीं कर पाते हैं। डिपार्टमेंट की तरफ से उनकी रक्षा होना बहुत जरूरी है।

रिजर्वेशन के बारे में कहा गया, टिकटों के बारे में कहा गया। जब हम रिजर्वेशन के लिए काउन्टर पर जाते हैं हमें कह दिया जाता है कि रिजर्वेशन फुल है। लेकिन गाड़ी में जगह मिल जाती है। मंत्री जी के ध्यान में यह बात होगी कि यहां दिल्ली में कई ऐसे आफिसेज हैं जिनके लोगों के जाने से टिकट मिल जाता है बाकी के लोगों को टिकट नहीं मिलता है। इस बात को लोगों ने भी कहा है जब लोम गेट से बहार निकलते हैं तो जिसके पास टिकट नहीं होता है उससे कुछ नहीं पूछा जाता है। उनके साथ कोई सक्ती नहीं की जाती है। यह इसलिए है कि आपके स्टाफ की रखा की कोई व्यवस्था नहीं है। उनकी रखा करना बहुत जरूरी है।

जो आपके अफसर ईमानदार है, उनको इनाम मिलना चाहिए। कई ऐसे करप्ट लोग हैं। उनको सजा मिलनी चाहिए।

एक आदमी बैंक से लोन लेकर टैक्सी खरीदता है। उस टैक्सी को चला कर वह बैंक लोन भी उतार देता है और अपने परिवार को भी पालता रहता है। लेकिन आपकी इतनी ट्रेने हैं जिनमें इतना रुपया लगा है उनमें नुकसान क्यों होता है? दीमक जैसी छोटी-छोटी चीजें आपकी ट्रेनों को नुकसान पहुंचाती हैं। ऐसी कई छोटी-छोटी चीजें हैं जो कि मैं आपके ध्यान में लाना चाहता था लेकिन बसत न रहने की वजह से यह नहीं कर पा रहा हूं।

मेरी कांस्टीच्युएंसी नगरकुरनूल है। वहां रामचूर से भाषस्ला बाया नगरकुरनूल जाने का सर्किट का कोई सर्वे भी हुआ है।

कहते हैं कि सर्वे भी हो चुका है। यदि वह इन्कम्प्लीट है और कुछ नहीं हो रहा है तो मैं उसके सम्बन्ध में आपका ध्यान खींचना चाहता हूं कि आप उसे खरदी करवाईए क्योंकि वह बहुत पिछड़ा हुआ बँकबर्ड इलाका है जहां के लोग गरीब हैं और मेहनत मजदूरी करके अपनी जीविका कमाते हैं। उस इलाके में ट्रेन चलाने से वह एरिया डेवलप हो सकता है।

फिर आप यह भी देखिए कि घाटे के पीछे के कारण क्या-क्या हैं। जहां तक मैं समझता हूं कि मंत्री महोदय घाटे के कारणों को अच्छी तरह से जानते हैं आप हर चीज को समझते हैं, पीछे जब आप चीफ मिनिस्टर से तो हमारी आपसे कई बार बात हुई है। जब भी हम आपसे पूछते थे कि यह कैसे हो गया तो आप हमेशा वही उत्तर देते थे कि मैं अफसरों से सिर्फ एक ही बात कहता हूं मैं कुछ नहीं जानता कि कैसे होना, तो मुझे यह काम करना है चाहे आप कैसे भी करें। मैं आपको उन दिनों की बात याद दिलाते हुए कहना चाहता हूं कि आप अब पता नहीं क्यों ठण्डे हो गए, क्या वातावरण बदल गया या माहौल बदल गया कि आप ठण्डे हो गए। यदि आप वास्तव में घाटे को दूर करना चाहते हैं तो हमारे तेजगु देसम के लीडर रामाराव साहब को कान्ट्रिब्यूट बेसिस पर एक साल के लिए यह काम दे दीजिए एक्सपेरिमेंट बेसिस पर ही दे दीजिए मैं तेजगु देसम को भारत देसम बनाकर आपको बर्लिन के साथ कहता हूं कि रेलवे में कोई घाटा नहीं होने देंगे। इन शर्तों के साथ सभापति महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूं।

6.07 अ० अ०

तत्पश्चात् लोक सभा बुधवार, 20 मार्च, 1985 फाल्गुन 29, 1906 (शक) के आरम्भ वाले सत्र के लिए स्थगित हुई।