ला, खंड 59, अंक 11, मंगलवार, 23 मार्च, 1976/3 चैत्र, 1898 (शक)
ieries, V No. 11, Tuesday, March 23, 1976/Chaitra 3, 1898 (S

लोक-सभा वाद-विवाद
का
संक्षिप्त अनूदित संस्करण

SUMMARISED TRANSLATED VERSION
OF
LOK SABHA DEBATES

[सोलहवां सत्र / Sixteenth Session]

5th Lok Sabha

सत्यमेव जयते

Preservation
18-9-92
30-7-80

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

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

रुपये

Price : Two Rupees

राज राणा नाद तिवारी का
संक्षिप्त अनूदित संस्करण
संवत् २०३३ मार्च - प्रकाशित
1976

10

PL

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

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

33 (ai) LS—1

विषय सूची/CONTENTS

अंक 11, मंगलवार, 23 मार्च 1976/3 चैत्र, 1898 (शक)

No. 11, Tuesday, March 23, 1976/Chaitra 3, 1898 (Saka)

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
प्रश्नों के मौखिक उत्तर	**Oral Answers to Questions**	
*तारांकित प्रश्न संख्या 206, 207, 211, 212, 215, 217 और 218	*Starred Questions Nos. 206, 207, 211, 212, 215, 217 and 218	1—14
प्रश्नों के लिखित उत्तर	**Written Answers to Questions**	
तारांकित प्रश्न संख्या 201 से 205, 208, 209, 213, 214, 216, 219 और 220	Starred Questions Nos. 201 to 205, 208, 209, 213, 214, 216, 219 and 220 . .	14—23
अतारांकित प्रश्न संख्या 1077 से 1082, 1084 से 1149, 1151 से 1168 और 1170 से 1195	Unstarred Questions Nos. 1077 to 1082, 1084 to 1149, 1151 to 1168 and 1170 to 1195	23—84
सभा पटल पर रखे गये पत्र	Papers laid on the Table . .	84-85
कार्य मंत्रणा समिति—	Business Advisory Committee—	
60वां प्रतिवेदन	Sixtieth Report	85
नियंत्रक और महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां तथा सेवा शर्तें) संशोधन विधेयक—पुरःस्थापित	Comptroller and Auditor General's (Duties, Powers and Conditions of Service) Amendment Bill—*Introduced*	86
संघ लेखाओं का विभागीकरण (कार्मिक स्थानान्तरण) विधेयक—पुरःस्थापित	Departmentalisation of Union Accounts (Transfer of Personnel) Bill—*Introduced* . .	86
नियंत्रक और महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां तथा सेवा शर्तें) संशोधन अध्यादेश तथा संघ लेखाओं का विभागीकरण (कार्मिक स्थानान्तरण) अध्यादेश के बारे में विवरण	Statement *re.* Comptroller and Auditor General's (Duties, Powers and Conditions of Service) Amendment Ordinance and Departmentalisation of Union Accounts (Transfer of Personnel) Ordinance . .	87

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

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

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
श्री सी० सुब्रह्मण्यम्	Shri C. Subramaniam	87
बजट (सामान्य), 1976-77— सामान्य चर्चा	General Budget, 1976-77—General Discussion	87—91
श्री सी० सुब्रह्मण्यम्	Shri C. Subramaniam	91
लेखानुदानों की मांगें (सामान्य), 1976-77	Demands for Grants on Account (General), 1976-77	91—97
विनियोग (लेखानुदान) विधेयक, 1976—पुरःस्थापित	Appropriation (Vote on Account) Bill, 1976—*Introduced*	97-98
विचार करने का प्रस्ताव	Motion to Consider . .	97
श्री सी० सुब्रह्मण्यम्	Shri C. Subramaniam	97
अनुदानों की मांगें (रेलवे), 1976-77 और अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेलवे), 1975-76	Demands for Grants (Railways), 1976-77 and Supplementary Demands for Grants (Railways) 1975-76	98—125
श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर	Shri Krishna Chandra Halder . .	99
श्री दरबारा सिंह	Shri Darbara Singh .	125-126
श्री सरजू पांडे	Shri Sarjoo Pandey . .	126
श्री रण बहादुर सिंह	Shri Ranabahadur Singh . . .	127
श्री शंकर राव सावंत	Shri Shankerrao Savant . . .	127-128
श्री नानूभाई पटेल	Shri Nanubhai N. Patel . .	128
श्री अर्जुन सेठी	Shri Arjun Sethi . .	128-129
श्री राम देव सिंह	Shri Ram Deo Singh	129
श्री टी० डी० कांबले	Shri T. D. Kamble . .	129-130
श्री ओंकार लाल बेरवा	Shri Onkar Lal Berwa .	130
श्री नाथू राम मिर्धा	Shri Nathu Ram Mirdha .	130-131
श्री वयालार रवि	Shri Vayalar Ravi . .	131-132
श्री सी० एच० मोहम्मद कोया	Shri C. H. Mohamed Koya .	132-133
श्री नरसिंह नारायण पांडे	Shri Narsingh Narain Pandey .	133
श्री डी० के० पंडा	Shri D. K. Panda . . .	134-135
श्री बी० वी० नायक	Shri B. V. Naik	135-136
श्री दामोदर पांडे	Shri Damodar Pandey . .	136
श्री के० मायातेवर	Shri K. Mayathevar . . .	136-137

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
श्री राजदेव सिंह	Shri Rajdeo Singh	137-38
डा० कैलास	Dr. Kailas	138
श्री वी० तुलसी राम	Shri V. Tulsiram	138
श्रीमती सहोदराबाई राय	Shrimati Sahodrabai Rai . .	138
श्री एन० ई० होरो	Shri N. E. Horo	138
श्री शिवनाथ सिंह	Shri Shivnath Singh	139
श्री चन्द्रभालमनी तिवारी	Shri Chandra Bhai Mani Tiwari .	139
श्री बी० आर० शुक्ल	Shri B. R. Shukla .	139
श्री मूल चन्द डागा	Shri M. C. Daga	139
श्री परिपूर्णानन्द पेन्यूली	Shri Paripoornanand Painuli . . .	139
श्री कमलापति त्रिपाठी	Shri Kamlapati Tripathi	140—143
विनियोग (रेलवे) संख्या 2 विधेयक, 1976—पुरःस्थापित	Appropriation (Railways) No. 2 Bill, 1976—*Introduced*	143-44
विचार करने का प्रस्ताव	Motion to consider	
श्री कमलापति त्रिपाठी	Shri Kamlapati Tripathi .	143
खण्ड 2, 3 और 1	Clauses 2, 3 and 1:	
पारित करने का प्रस्ताव	Motion to pass—	
श्री कमलापति त्रिपाठी	Shri Kamlapati Tripathi	144
विनियोग (रेलवे) संख्या 3 विधेयक, 1976—पुरःस्थापित	Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1976—*Introduced*	145
विचार करने का प्रस्ताव	Motion to consider—	
श्री कमलापति त्रिपाठी	Shri Kamlapati Tripathi . . .	145
खण्ड 2, 3 और 1	Clauses 2, 3 and 1:	
पारित करने का प्रस्ताव	Motion to pass—	
श्री कमलापति त्रिपाठी	Shri Kamlapati Tripathi . . .	145

लोक-सभा

LOK SABHA

मंगलवार, 23 मार्च, 1976/3 चैत्र, 1898 (शक)

Tuesday, March 23, 1976/Chaitra 3, 1898 (Saka)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई ।

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

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

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

रेलवे सुरक्षा बल पर व्यय

***206 श्री एस० पी० भट्टाचार्य** : क्या **रेल मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि गत तीन वर्षों में, वर्षवार रेलवे सुरक्षा बल पर कुल कितना व्यय किया गया ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) : पिछले तीन वर्षों के दौरान रेलवे सुरक्षा दल पर किया गया खर्च इस प्रकार है :—

वर्ष	खर्च (रुपयों में)
1972–73 .	14,84,15,625
1973–74	15,78,36,782
1974–75	19,95,86,599

श्री एम० राम गोपाल रेड्डी : हम प्रति वर्ष रेलवे सुरक्षा बल पर करोड़ों रुपये खर्च कर रहे हैं । आप बतायें कि इस सुरक्षा बल के कारण कितने रुपयों की हानि होने से बच गयी ? यदि ये लोग न होते तो कितना नुक्सान हो जाता । क्या मंत्री महोदय कोई अनुमान दे सकेंगे ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : यह एक काल्पनिक प्रश्न है जिसका उत्तर कोई नहीं दे सकता । केवल इतना ही कह सकते हैं कि इस बल पर व्यय किया जाता है और वह अपना कार्य सुचारु रूप से कर रहा है ।

Shri Narsingh Narain Pandey: How much money are we spending on it ? Does he propose to amend rules and regulations of the force or of the Railways Act to make the Force more useful and forceful ?

Shri Mohd. Shafi Qureshi: Yes, Sir, recently the hon. Railway Minister in his budget reply had stated that more powers will be given to the Railway Protection Force to make it stronger. Uptill now they were meant to protect railway property only and they were not authorised to launch prosecution. But now they will have police powers so that they are able to perform their duties efficiently and effectively.

श्री नरेन्द्र कुमार साल्वे : रेलवे सुरक्षा बल पर खर्च में बहुत वृद्धि हुई है । पिछले वर्ष यह 15 करोड़ रुपये से बढ कर 19 करोड़ रुपये हो गया । रेल मंत्री की इस बात से इनकार नहीं किया जा सकता कि रेलवे सुरक्षा बल को मुकदमा आदि चलाने के लिए अधिक अधिकार दिये जाने चाहियें । क्या मंत्री जी को पता है कि डिब्बे के ताले तोड़कर चोरी करने और उठाईगीरो की घटनायें इसलिये जारी हैं क्योंकि, रेलवे सुरक्षा बल के लोग इन चोरों से मिले हुये हैं । वह बता सकते हैं कि रेलवे सुरक्षा बल में वृद्धि के साथ क्या चोरी की घटनाओं में भी उसी अनुपात से कमी हुई है ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : यह कहना ठीक नहीं है कि रेलवे सुरक्षा बल के अधिकांश लोग चोरों और उठाईगीरों से मिले रहते हैं । ऐसे कई मामले जरूर पकड़े गये हैं लेकिन उनकी संख्या अधिक नहीं है । इस प्रकार 300--400 मामले प्रकाश में आये हैं ।

जहां तक 1974-75 से रेलवे सुरक्षा बल पर होने वाले व्यय में वृद्धि का सम्बन्ध है, मैं अर्ज करूं कि रेलवे सुरक्षा बल को लेखा भुगतान (आन एकाउंट पेमेंट) किया गया था और महंगाई भत्ते की 6 किस्तें भी कर्मचारियों को दी गई थीं । रेलवे सुरक्षा बल की एक बटालियन 10-3-1974 को आसाम से रेलवे में आकर मिल गई । अतः इस कारण भी व्यय में कुछ वृद्धि हुई है ।

भुगतान के सम्बन्ध में दावों की संख्या में कमी हुई है यद्यपि कुछ वस्तुओं की कीमतों में वृद्धि हुई है । राशि में कुछ अन्तर आया है । पिछले वर्ष की अपेक्षा काफ़ी कमी हुई है ।

Shri D. N. Tiwari: Two or three years back, there was lot of mismanagement in R.P.F. and then it was reorganised. May I know how for the things improved after that ? Does this have any bearing on the Railways ?

Shri Mohd. Shafi Qureshi: Two or three years back, there was mismanagement not only in the R.P.F. but there was vicious atmosphere in the whole country. It affected the R.P.F. also. But the measures taken afterwards have improved the things a lot. We hope that the new measures announced by the Minister will also improve the matter further.

Shri R. S. Pandey: Yesterday Tripathiji stated in Rajya Sabha that Moghul Sarai had become a paradise for thieves. Coal is stolen in large quantities from that place. May I know how pilferage takes place ?

Mr. Speaker: The main question relates to the R.P.F.

Shri R. S. Pandey: What steps have you taken to check the pilferage of coal ?

Mr. Speaker: This question should not be replied to R.P.F. does not steel things. You can put up a separate question regarding the pilferage of Coal.

श्री एच० एम० पटेल : चूंकि कई चोरी के मामलों में रेलवे सुरक्षा बल के भी शामिल होने की बात सिद्ध हुई है इसलिये क्या रेलवे ने कुछ चलते फ़िरते निरीक्षण दल तैयार किये हैं जो ये देखें कि रेलवे सुरक्षा बल ईमानदारी और कुशलतापूर्वक कार्य करता है या नहीं ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा के लिये सुरक्षा के कार्य कलापों की जांच वरिष्ट अधिकारी करते हैं। वरिष्ट अधिकारी नियमित रूप से सुरक्षा बल के कार्य पर नजर रखते हैं।

तेल की खोज संबंधी नीति

*207 **श्री रघुनन्दन लाल भाटिया** : क्या **पैट्रोलियम मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका मंत्रालय तेल की खोज के लिये दीर्घावधि नीति पर विचार कर रहा है ;

(ख) क्या इस नीति का उद्देश्य यह होगा कि कच्चे तेल का स्वदेशी उत्पादन बढ़ाया जाये ; और

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

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

(ख) जी, हां।

(ग) सरकार ने देशीय स्त्रोतों से अशोधित तेल के अन्वेषण तथा उत्पादन हेतु उत्तरदायी एजेंसियों को अधिक से अधिक सुदृढ़ बनाने एवं उनका विकास करने का विचार किया है। यह एजेंसियां हैं :–तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग जिसका कार्यक्षेत्र अपतटीय क्षेत्रों सहित सम्पूर्ण देशमें फ़ैला हुआ है तथा आयल इण्डिया लिमिटेड जो असम एवं अरुणांचल प्रदेश में कार्य कर रही है। सरकार बाम्बे हाई तथा सीमावर्ती क्षेत्रों को छोड़कर ऐसी विदेशी फ़र्मों एवं एजेंसियों की सेवाओं का भी उपयोग करने का विचार रखती है जो हमारे अपतटीय क्षेत्रों में तेल की खोज तथा उत्पादन में महत्वपूर्ण कार्य कर सकें।

श्री रघुनन्दनलाल भाटिया : क्या मैं उन फ़र्मों तथा अभिकरणों के नाम जान सकता हूं जो इस कार्य को कर रहे हैं ?

श्री के० डी० मालवीय : तीन अन्तर्राष्ट्रीय तेल कम्पनियां तेल की खोज के कार्य में लगी हुई हैं। तेल की खोज के लिये तीन क्षेत्र निश्चित किये गये हैं। एक है बंगाल-उड़ीसा बेसिन जहां कार्लसवर्ग इंडिया ग्रुप काम कर रहा है। दूसरा है कावेरी बेसिन जहां असामेरा ग्रुप खोज कार्य में लगा हुआ है हम भी उनके साथ मिल कर काम कर रहे हैं। और तीसार क्षेत्र है कच्छ का जहां रीडिंग बेट्स ग्रुप का खोज कार्य चल रहा है।

Shri Bibhuti Mishra: The hon. Minister has done a splendid job. May I know the number of places where oil exploration is going on ? It has been reported that China is exploring oil at 200 places and she proposes to beat down Middle East in the production of oil. May I know by what time we will become self sufficient in this matter ?

Shri K. D. Malaviya: We are drilling hundreds of wells at different places in sea waters and most of them have oil. China is producing oil. It is always good to find a thing with one's own labour. But we have no specific figures about Chinese oil production. But we are not concerned with that. We are engaged in oil exploration at a rapid speed and we hope to find adequate quantities of oil within a period of 5 to 6 years and may even become self-sufficient by that time.

श्री विश्वनारायण शास्त्री : मंत्री जी ने बताया है कि तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग और आयल इण्डिया आसाम में तेल की खोज कर रहे हैं। आयल इण्डिया आसाम के किस भाग में खोज कर रहा है। मेरा विचार है कि समूचे आसाम को आयल इण्डिया के पास नहीं दिया गया है। तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग और आयल इण्डिया के बीच कच्चे तेल के उत्पादन का अनुपात कितना रहता है ?

श्री के० डी० मालवीय : कच्चे तेल के कुल 70 लाख मीटरी टन उत्पादन में आयल इंडिया का अंशदान 30 लाख मीटरी टन है और इसमें वृद्धि हो रही है। आयल इण्डिया मुख्य रूप से आसाम में ही खोज करता है लेकिन तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग को भी आसाम में तेल की खोज का कार्य सौंपा गया है। अरुणाचल में भी तेल मिला है और नागालैण्ड के बोराकिला में भी आयोग ने तेल का एक छोटा कुंआं ढूढ़ लिया है।

Dr. Kailas : May I know from the Minister the extra quantities of oil imported from abroad in addition to the oil which was being imported by the Burmah Shell and Esso and how this oil is imported ?

Mr. Speaker: He has already answered that question.

Shri K. D. Malaviya: This question is not related to the main question.

श्रीमती टी० लक्ष्मी कांतम्मा : कुछ क्षेत्रों में तो तेल निकाल दिया गया है : लेकिन कुछ भाग ऐसे हैं जहां संसाधन हैं, सर्वेक्षण भी किया गया था और तेल भी उपलब्ध है पर अभी तक उन क्षेत्रों का लाभ नहीं उठाया गया है। उसके लिये यह बहाना बनाया गया है कि खुदाई की मशीनों की कमी है। क्या सरकार उत्तर या दक्षिण का ध्यान किये बगैर सन्तुलित विकास की ओर ध्यान देगी ? आंध्र प्रदेश में एक सोवियत दल के आने का समाचार प्रकाशित हुआ है। क्या अब मशीनों की कमी दूर की जाएगी ? गोदावरी-कृष्णा बेसिन में भी तेल उपलब्ध हो सकता है। क्या मंत्री जी बतायेंगे कि इस क्षेत्र की ओर ध्यान क्यों नहीं दिया गया ?

श्री के० डी० मालवीय : क्या सदस्या महोदया उस क्षेत्र का पता बतायेंगी जहां तेल उपलब्ध है चाहे वह दक्षिण में हो या उत्तर में हम वहां फ़ौरन कुएं खोद कर तेल निकलने का प्रयास करेंगे। मुझे तो ऐसे किसी स्थान का पता नहीं।

श्री राजा कुलकर्णी : दीर्घकालीन नीति के आधार पर ऐसा किया जाता है कि तेल वाले क्षेत्र का एक विशेष अनुपात आरक्षित रख लिया जाता है। क्या मैं मंत्री जी से जान सकता हूं कि तेल उत्पादन की गतिविधियों में वृद्धि करते समय क्या इस बात का ध्यान रखते हुये एक विशेष क्षेत्र को आरक्षित रख लिया गया है। क्या तेल वाले क्षेत्र में वृद्धि होने के साथ-साथ आरक्षित क्षेत्र में भी वृद्धि की गई है ?

श्री के० डी० मालवीय : सम्भवतया मंत्री जी दो प्रकार की भौगोलिक सम्भावनाओं को आपस में मिलाने का प्रयत्न कर रहे हैं। जब भी कभी तेल भंडार का पता चलता है तो हम कम्प्यूटर की सहायता से पता लगाते हैं कि वहा से कितना तेल प्राप्त हो सकेगा। लेकिन हमेशा ही आंकड़े सही हों ऐसा नहीं होता। जहा पर तेल आशानुसार निकलता है वहा पर तेल की खोज

की जाती है और कुएं खोदे जाते हैं। एक बार तेल मिल जाने पर कुछ अधिक नहीं करना पड़ता। फिर तो तेल को निकालकर उसे तेल शोधन कारखानों में पहुंचाना होता है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : महोदय, इस बात को, देखते हुये कि हमें प्रतिवर्ष 140 लाख मीटरी टन या 150 लाख मीटरी टन तेल विदेशों से मंगाना पड़ता है, हमारे अपने तेल के उत्पादन का महत्व बहुत अधिक हो जाता है। क्या मैं जान सकता हूं कि तेल के क्षेत्र में आत्मनिर्भर होने के मार्ग में वित्तीय कठिनाइयों के अतिरिक्त और कौन सी अड़चनें हैं? क्या तकनीकी जानकारी या योग्य व्यक्तियों की कमी है? यदि ऐसा है तो एक निश्चित अवधि के भीतर उन कठिनाइयों को दूर करने के लिये क्या किया गया है?

श्री के० डी० मालवीय : मेरा निजी विचार है कि समय का तत्व ही अधिक महत्वपूर्ण है। क्योंकि भौगोलिक एवं वैज्ञानिक ढंग से यह पता चल जाने पर भी किसी विशेष क्षेत्र में तेल मौजूद है, वहां खुदाई करने में और दूसरी व्यवस्था करने में काफ़ी समय लगता है। तेल की मात्रा का अनुमान लगाने और सारी दूसरी व्यवस्था करने में लगभग तीन वर्ष लग जाते हैं। तीन वर्ष तो तेल का पता लगाने में और तीन अन्य वर्ष तेल का उत्पादन करने में लग जाते हैं। 50 से 70 महीनों के बीच तेल का उत्पादन करने का तो विश्व रिकार्ड है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मेरा प्रश्न यह है कि ऐसी कौन सी वस्तुयें हैं जो रुकावट डालती हैं और हम कब तक विदेशों पर निर्भर करेंगे?

श्री के० डी० मालवीय : वस्तुतः हमें तेल के आयात पर ही निर्भर करना पड़ता है। यदि मुझे धन, साधन, तकनीकी जानकारी और अपेक्षित मशीनें मिल जायें तो हम पचास या साठ महीनों में आत्म निर्भर हो सकते हैं।

इन्टेग्रल कोच फैक्टरी और हिन्डालको के बीच करार

+

***211. श्रीमती पार्वती कृष्णन :**

श्री रानेन सेन :

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इन्टेग्रल कोच फैक्टरी के अधिकारियों ने वर्ष 1973 और 1974 में रेल के डिब्बे बनाने के लिए एल्यूमिनियम की बेल्वित सादा चादरों की सप्लाई करने के लिये बिरला की एक कम्पनी हिन्डालको के साथ 1972 में कोई करार किया था;

(ख) यदि हां, तो क्या हिन्डालको ने करार की शर्तों के अनुसार 31 दिसम्बर, 1973 तक सप्लाई पूरी कर दी थी; और

(ग) यदि नहीं, तो तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) : (क) से (ग). एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) जी नहीं। सवारी डिब्बा कारखाने ने 26-3-1973 को मैसर्स हिन्डालको के साथ चार आकार की लगभग 309 मीटरिक टन अल्यूमीनियम की चादरें नियंत्रित मूल्यों पर सप्लाई

करने के लिए इस शर्त पर ठेका दिया था कि मूल्यों में अल्यूमीनियम नियंत्रण आदेश (1970) और अन्य सांविधिक करों के अनुसार कमी-बेशी की जा सकेगी।

(ख) और (ग). जी नहीं। यद्यपि ठेके की शर्तों के अनुसार सुपुर्दगी समय काफी लम्बा रखा गया था, तथापि फर्म से अनुरोध किया गया कि सुपुर्दगी की अवधि कम करके इस आर्डर को 31-12-73 तक पूरा कर दे। फर्म ने 31-12-73 तक 92 मीटरिक टन माल सप्लाई किया।

श्रीमती पार्वती कृष्णन : क्या मैं जान सकती हूं कि प्रतिमास अल्युमीनियम की चादरें सप्लाई करने के लिए करार की शर्तें क्या थीं और क्या चादरों की सप्लाई में विलम्ब हुआ है जिसके कारण डिब्बों के उत्पादन पर प्रभाव पड़ा है। इसके परिणामस्वरूप उत्पादन कितना कम हुआ ?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : हिन्डालको को जिन चार चीजों के लिये क्रयादेश दिया गया था उसकी शर्तें ये थीं कि मद संख्या 1 की सप्लाई आदेश प्राप्त होने के दो मास के बाद शुरू होगी। जहां तक मद संख्या 2---4 का सम्बन्ध है उनकी सप्लाई आदेश प्राप्त होने के 5 या 6 मास के बाद प्रतिमास 5 या 10 मीटरी टन की दर से आरम्भ की जायेगी। वस्तुत: 1973-74 में आई०सी० एफ० में डिब्बों के उत्पादन की संख्या 750 डिब्बे थी और 1974-75 में उत्पादन निर्धारित लक्ष्य के अनुसार 570 डिब्बे रहा लेकिन इसका प्रभाव आई०सी०एफ० के उत्पादन पर नहीं पड़ा।

श्रीमती पार्वती कृष्णन : माल की सप्लाई में विलम्ब के कारण क्या आई०सी०एफ० को कोई हानि हुई है और क्या मामले की जांच हो रही है? क्या उसके लिए दंड का उपबंध था और क्या उसका पालन किया गया? क्या यह ठीक है कि करार सम्बन्धी मिसल गुम हो गई है?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : वास्तव में ठेका 308.909 मीटरी टन के लिए दिया गया था। 15-7-1975 को 88.664 मीटरी टन सप्लाई की जानी बाकी थी। 15-7-1975 की तारीख बहुत महत्वपूर्ण है क्योंकि भारत सरकार ने 15-7-1975 अल्यूमीनियम नियंत्रण आदेश रद्द कर दिया था। अल्यूमीनियम की दो श्रेणियां हैं—एक लेवी वाला दूसरा बिना लेवी का। ये चादरें बिना लेवी के अल्यूमीनियम के अन्तर्गत आती हैं। उस समय हिन्डालको ने मूल्य में वृद्धि के लिए कहा। करार की शर्तों के अनुसार वे ऐसा कर सकते थ। दो कम्पनियां अल्यूमीनियम का उत्पादन करती हैं, एक भारतीय अल्यूमीनियम कम्पनी और दूसरी हिन्डालको। हमने देखा कि हिन्डालको की दरें कम हैं। लेकिन 88.664 मीटरी टन की सप्लाई के लिए उन्होंने अधिक दरें बतायीं और आई०सी०एफ० ने आदेश को घटा कर 43.500 मीटरी टन कर दिया। दर में वृद्धि के कारण हिन्डालको को 3.94 लाख रुपये अधिक देने पड़े। यह हानि नहीं थी बल्कि 1975 में नियंत्रण आदेश रद्द किये जाने के कारण अतिरिक्त राशि देनी पड़ी।

श्रीमती पार्वती कृष्णन : लेकिन वे समय पर करार पूरा करने में असफल रहे।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : ठेके की शर्त के अनुसार आदेश दिये जाने के 5 महीने बाद सप्लाई की जानी थी और प्रतिमास 5 से 10 मीटरी टन माल सप्लाई किया जाना था। इस कार्य को पूरे तीन वर्ष लग जाने थे। इसलिए फर्म से अनुरोध किया गया कि वे शीघ्र माल सप्लाई करें तो अच्छा है। यह ठेके की शर्त न थी।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : मैं समझता हूं कि मंत्री महोदय यह कहना चाहते हैं कि विलम्ब से माल की सप्लाई का डिब्बों के उत्पादन पर प्रभाव नहीं पड़ा। लेकिन क्योंकि पूरी सप्लाई में विलम्ब हो जाना था अतः फर्म से शीघ्र सप्लाई करने का अनुरोध किया गया। इसका अर्थ यह हुआ कि डिब्बों का उत्पादन हो रहा था और अल्यूमोनियम की चादरें शीघ्र प्राप्त करना आवश्यक हो गया। इसलिए मैं जानना चाहता हूं कि चूंकि 31-12-73 तक 309 मीटरी टन में से केवल 92 मीटरी टन माल दिया गया था तो क्या डिब्बों के उत्पादन पर प्रभाव नहीं पड़ा। प्रभाव तो अवश्य पड़ा होगा। डिब्बों के उत्पादन सम्बन्धी आवश्यकताएं पूरी करने के लिए ही सप्लाई शीघ्र किये जाने का अनुरोध किया गया। इसलिए प्रभाव अवश्य पड़ा होगा।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : प्रभाव इसलिए नहीं पड़ा क्योंकि खुले बाजार से भी माल खरीदा गया। मैं आपको तैयार किये गये डिब्बों के आंकड़े देता हूं। 1973–74 में यह संख्या 750 थी जो कि निर्धारित लक्ष्य था और 1974–75 में भी लक्ष्य पूरा किया गया और 570 डिब्बे बनाये गये। इसलिए निर्धारित लक्ष्य के अनुसार ही उत्पादन हुआ। हुआ केवल यही कि फर्म ने 88 लाख मीटरी टन माल सप्लाई नहीं किया।

श्रीमती पार्वती कृष्णन : कितनी हानि हुई है ?

श्री इन्द्रजीत गुप्त : आपको खुले बाजार में खरीदना होता है।

श्रीमती पार्वती कृष्णन : उन्होंने कहा कि कोई हानि नहीं हुई है।

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : उन्होंने निविदा में जो मूल्य दिये हैं, उनकी तुलना में खुले बाजार के मूल्य कहीं अधिक हैं। मैं यही कह रहा हूं कि जब अल्यूमीनियम की चादरों से नियंत्रण आदेश हटाया गया तो खुले बाजार में इनके मूल्य बहुत अधिक थे।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : श्रीमान्, क्या आपने समझ लिया ? क्या आप इससे संतुष्ट हैं ?

अध्यक्ष महोदय : नहीं।

श्रीमती पार्वती कृष्णन : करार पूरा करने के लिए उन्हें खुले बाजार से खरीदनी पड़ीं। इसी कारण हानि हुई है। किन्तु वह कहते हैं कि कोई हानि नहीं हुई है। यह विरोधात्मक उत्तर है।

अध्यक्ष महोदय : यदि खुले बाजार में मूल्य बहुत अधिक थे तो यह स्वाभाविक है कि फैक्ट्री ने अधिक मूल्य दिया होगा।

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : मैंने यही तो कहा है। जब नियंत्रण आदेश हटाया गया था तो बिना शुल्क अल्यूमिनियम, जिसकी आई०सी०एफ० को आवश्यकता थी, खुले बाजार में उपलब्ध था। मूल शर्त "बशर्ते कि नियंत्रण आदेश में मूल्यों में विभिन्नता हो" थी। जब नियंत्रण आदेश हटाया गया तो हमें यह करना पड़ा। हम खुले बाजार में नहीं गये किन्तु बाजार में चल रहे मूल्यों का पता लगाने के पश्चात् हम ने 3 लाख रुपये से कुछ अधिक पैसा दिया। इन लोगों को अतिरिक्त राशि देने पर भी हम ने देखा कि उनकी दरें अन्य लोगों की तुलना में कम थीं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या आप संतुष्ट हैं ? वह बार-बार डिब्बों के उत्पादन, 1973–74 तथा 1974–75 म डिब्बो के लिए क्रयादेशों के बारे में बता रहे हैं। इस विवरण का सम्बन्ध

31–12–1973 से पहली की अवधि से है। कम्पनी ने अल्यूमीनियम की ये चादरें 31–12–73 तक देनी थीं।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : नहीं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : यह आपके विवरण में दिया हुआ है। मैं क्या कर सकता हूं।

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : मैंने यह स्पष्ट कर दिया है कि संविदा की शर्तों में चादरें सप्लाई करने की निश्चित अवधि निर्धारित की गई थी। उन्होंने 5-10 टन चादरें प्रतिमाह सप्लाई करनी थीं। और इस प्रकार कुल 300 टन चादरें सप्लाई की जानी थीं। उनको इतनी चादरें 3 वर्ष के अन्दर सप्लाई करनी थीं। एक अनुरोध किया गया।

श्री वयालार रवि : नियंत्रण हटाने से पूर्व ?

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : फर्म से अनुरोध किया गया था कि यदि वे जल्दी-जल्दी सप्लाई कर सकें तो करें।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्यों ?

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : हम ने इसलिए अनुरोध किया कि हमें आवश्यकता थी।

श्री नरेन्द्र कुमार साल्वे : प्रश्न यह है कि क्या हिन्डालको ने संविदा की शर्तों के अनुसार कार्य किया है या नहीं। यदि उन्होंने शर्तों के अनुसार कार्य किया है और फिर भी उन्हें खुले बाजार से चादरें खरीदनी पड़ी तो इसका निर्णय वे स्वयं करें। अतः पहला प्रश्न यह है कि उन्होंने संविदा के अनुसार कार्य किया है। तत्पश्चात् क्या ऐसी बात है कि उन्होंने जानबूझकर संविदा के अन्तर्गत सप्लाई में ढील दी है और जब नियंत्रण आदेश हटाया गया तो उन्होंने कहा कि ठीक है अब अधिक मूल्य पर खरीदिये। क्या ऐसा ही हुआ है ? यदि ऐसा ही हुआ है तो माननीय सदस्य से दोहरा स्पष्टीकरण मांगा जाता है। पहला यह कि उन्होंने कम मात्रा में चादरें क्यों लीं और दूसरा यह कि उन्होंने हिन्डालको को नियंत्रण आदेश हटाये जाने के उपरान्त अधिक लागत पर क्रय करने के लिए दंडित क्यों नहीं किया।

श्री मोहम्मद शफी कुरेशी : बात यह है कि संविदा की शर्तों के अनुसार हिन्डालको ने निर्धारित अवधि के अन्दर अपेक्षित मात्रा की सप्लाई की। बात केवल यह है कि जब नियंत्रण आदेश हटाया गया तो मामला मूल्य के बारे में रह गया न कि सप्लाई करने के। झगड़ा मूल्य के बारे में है। वे अधिक मूल्य चाहते हैं।

रेलगाड़ियों का पटरी से उतरना

*212. **श्री एम० रामगोपाल रेड्डी** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में किये गये एक अध्ययन से पता चला है कि भारतीय रेलवे में रेल-गाड़ियों के पटरी से उतरने की अधिकांश घटनायें माल डिब्बों के दोषपूर्ण निर्माण अथवा उनकी दोषपूर्ण मरम्मत के कारण हुईं; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में रेलवे ने क्या उपचारात्मक कदम उठाये हैं अथवा उठाने का विचार है ?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

Shri M. Gopal Reddy: Mr. Speaker my question was in Hindi and so it will be better if the answer is given in Hindi.

Shri Buta Singh: (a) No, Sir.

(b) Question does not arise.

Shri M. Ram Gopal Reddy: It is a matter of satisfaction that our wagons are not defective. But the wagons cannot be repaired regularly and so the accidents take place. What is his opinion in this regard ?

Shri Buta Singh: Wagon repairing is a continuous process. This process is of two kinds. One is periodical overhauling and the second is workshop on line. This type of repairing is done in running trains. Wherever we find any defect, it is immediately repaired. If the question asked by the Hon. Member is regarding the periodical overhauling, I can assure him that the performance of our workshop is quite satisfactory. The number of wagons to be repaired is much less now. Their number in 1973-74 was much more higher.

Shri M. Ram Gopal Reddy: Your wagon repairing capacity is only one fourth. We have four lakhs wagons and a wagon is repaired once in four years. I want to ask you whether this period is being increased with the increasing number of wagons ?

Shri Buta Singh: In the year 1973-74, 426 goods trains were derailed and out of them only 16 wagons were not overhauled. Now our increased capacity is adequate to meet our requirements.

Shri Onkar Lal Berwa: The Hon. Minister has just stated that our wagons are defectless. I want to know whether it is a fact that previously the gangmen used to work upto the distance of 13 K.M. but now they have to work upto the distance of 19 K.M. and that is why they are not able to repair the lines.

Shri Buta Singh: This question is regarding wagon repairing. If you want to ask about rail lines' repairing, you can ask separate question.

श्री बी० एन० रेड्डी : मुख्य प्रश्न को, जो गाड़ियों के पटरी से उतर जाने के बारे में है, एक ओर छोड़ दिया गया है। मैं जानना चाहता हूं कि गाड़ियों के पटरी से उतर जाने की बढ़ती हुई घटनाओं के क्या कारण हैं ?

श्री बूटा सिंह : मैं इनका प्रश्न समझ नहीं सका।

अध्यक्ष महोदय : यह एक व्यापक प्रश्न है. . . **(व्यवधान)**

Shri R. S. Pandey: The question is regarding derailment of trains. I want to know whether defect in the wagons is responsible for derailment. I want to know other reasons also.

Mr. Speaker: There may be several other reasons also.

नीलाम्बूर को कालीकट के साथ मिलाने हेतु सर्वेक्षण

*215. **श्री एन० श्रीकान्तन नायर :**

श्री सी० एच० मोहम्मद कोया :

क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नीलाम्बूर-शोरानूर रेलवे घाटे में चल रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार शोरानूर-नीलाम्बूर रेलवे लाइन को कालीकट तक बढ़ाने का है ताकि यात्रियों के लिए सुविधा हो जाये और रेलवे मुनाफा कमा सके; और

(ग) इस बात को ध्यान में रखते हुए कि कल्लाई विश्व का दूसरा सबसे बड़ा इमारती लकड़ी का डिपो है और नीलाम्बूर में बहुत घना जंगल है (जहां विश्व में सबसे पुराने सागवान के पेड़ हैं) क्या सरकार का विचार नीलाम्बूर को कालीकट के साथ मिलने के लिये व्यवहार्यता सर्वेक्षण कराने का है?

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

(ख) और ग). बहुत कम धन उपलब्ध होने के कारण नीलाम्बूर से कालीकट तक रेलवे लाइन के लिए सर्वेक्षण शुरू करने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

श्री एन० श्रीकान्तन नायर : क्या यह सही नहीं है कि हिन्द महासागर तथा पश्चिमी घाटों के बीच केरल का बहुत बड़ा भाग है और इस राज्य में बहुत ही थोड़ी रेल लाइनें हैं? अतः क्या सरकार विस्तार के प्रश्न को उच्च प्राथमिकता देने पर विचार करेगी विशेषकर ऐसी स्थिति में जबकि सरकार ने यह स्वीकार किया है कि यह घाटे में चल रही है ?

श्री बूटा सिंह : रेलवे के विकास के लिए राज्य-वार विचार नहीं किया जाता। स्वभावतः यदि कोई विशेष लाइन किसी विशेष राज्य में पड़ती हो तो यातायात तथा अन्य सम्भावनाओं को ध्यान में रख कर ही उसे उच्च प्राथमिकता दी जाती है। मैं यह भी बता दूं कि इस विशेष क्षेत्र में इस तरह की कोई सम्भावना नहीं है और इस लिए सीमित धन राशि के कारण इस लाइन को किसी तरह की प्राथमिकता देना सम्भव नहीं होगा।

श्री एन० श्रीकान्तन नायर : उनके उत्तर से मैं यह समझता हूं कि भारत सरकार के लिए विभिन्न राज्यों की आवश्यकताओं को जानना कोई महत्वपूर्ण मामला नहीं है । किन्तु राज्य के लोगों के लिए यह बात बहुत महत्वपूर्ण है जिसकी उपेक्षा की जा रही है। अतः इस बात को ध्यान में रखते हुए कि केरल में एक लाख लोगों के लिए रेल मार्ग मील अखिल भारतीय औसत के एक तिहाई से कम है, मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार नई लाइनें स्वीकृत करने पर कुछ और विचार करेगी ?

श्री बूटा सिंह : माननीय सदस्य की यह बात मैं स्वीकार नहीं करता। जैसा कि माननीय रेलमन्त्री ने अपने बजट भाषण में तथा उससे पहले भी कहा कि पिछड़ापन तथा नई रेल लाइनों के निर्माण पर विशेष ध्यान दिया जायेगा।

श्री एन० श्रीकान्तन नायर : इस राज्य का क्या होगा ?

श्री बूटा सिंह : इस समय किसी विशेष राज्य में इन बातों को ध्यान में रखे बिना नई रेल लाइनों को बिछाना सम्भव नहीं होगा। जिस आधार पर कोई रेल लाइन बनाई जाती है, वह केवल अर्थ सम्बन्धी ही नहीं है। पिछड़े क्षेत्रों पर, जहां रेल लाइनें नहीं हैं, इस बारे में ध्यान दिया जाता है।

श्री सी० एच० मोहम्मद कोया : मन्त्री जी ने कहा है कि वहां रेल लाइनें बिछाने के लिए सम्भाव्यता नहीं है। वह इस निष्कर्ष पर कैसे पहुंचे ? यह तो विद्यमान रेल लाइन के विस्तारण की बात है ताकि यह लाभप्रद बन सके। केरल में यही एकमात्र रेल लाइन है जो कि घाटे में चल रही है। इस बात को ध्यान में रखते हुए सरकार ने वहां सर्वेक्षण करने की क्यों नहीं सोची ?

श्री बूटा सिंह : यह केवल विस्तार की बात नहीं है । इसकी दूरी 55 किलोमीटर है, जिस पर 33 करोड़ रुपये व्यय होंगे । इसी कारण से मैंने कहा है कि हमारे पास जो धन उपलब्ध है उसे ध्यान में रखते हुए इस समय इस लाइन को प्राथमिकता देना सम्भव नहीं है । किन्तु समय आने पर जब हमारे पास धन उपलब्ध होगा तो हम अवश्य ही इस लाइन पर कार्य करेंगे ।

श्री बी० बी० नायक : रेल मन्त्रालय ने ऐसा पहली ही बार नहीं कहा है कि किसी पिछड़े अथवा पर्वतीय या सुदूर अथवा गहन जंगल वाले क्षेत्र के तीव्र विकास के लिए वे नई रेल लाइनें बिछायेंगे । 1974 में भी ऐसा कहा गया था । 1975 में भी ऐसा ही कहा गया और जहां तक मुझे याद है कई वर्षों से ऐसा ही कहा जा रहा है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या इसी तरह आश्वासन दिया जाता रहेगा । गत दो तीन वर्षों के दौरान दिए गए वचनों के अनुसार नई रेल लाइनें बिछा कर कितने ऐसे क्षेत्रों का विकास किया गया है । रेल मन्त्रालय द्वारा स्वयं पेश किए गए आंकड़ों के आधार पर हमें पता चलता है कि रेलवे में निवेश 600 प्रतिशत तक बढ़ गया है जबकि गत 25 वर्षों में मार्ग किलोमीटर में मुश्किल से 7 प्रतिशत वृद्धि हुई है ।

श्री बूटा सिंह : यह एक विस्तृत तथा पृथक् प्रश्न है । यदि इसके लिए सूचना दी जाये . . .

श्री बी० बी० नायक : भाग (क) से सम्बन्धित यह एक सीमित प्रश्न है।

श्री बूटा सिंह : जहां तक भाग (क) का सम्बन्ध है, जैसा कि मैंने अभी कहा है कि कोई संकोच नहीं है और रेल अधिकाधिक प्रयास कर रहा है किन्तु हम क्या कर सकते हैं। पांचवी योजना में नई लाइनों के निर्माण के लिए हमें 355 करोड़ रुपये की जरूरत है जबकि हमें केवल 100 करोड़ रुपये दिए गए हैं। इस राशि से तो चालू परियोजनाओं को भी पूरा करना सम्भव नहीं है ।

श्री वयालार रवि : कर्नाटक तथा केरल वासियों की यह एक बहुत पुरानी मांग है कि मैसूर तथा सरौर होते हुए रेल लाइन द्वारा इन दोनों राज्यों को मिला दिया जाये । मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार इस अवधि के दौरान सर्वेक्षण कार्य करेगी और क्या पता करेगी कि इस परियोजना को आरम्भ करना सम्भव है अथवा नहीं ?

श्री बूटा सिंह : माननीय सदस्य द्वारा दिए गए सुझाव पर विचार करेंगे।

बोंगाईगांव तेलशोधक कारखाने के काम में प्रगति

*217 **श्री विश्वनारायण शास्त्री** : क्या पैट्रोलियम मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) बोंगाई गांव तेलशोधक कारखाने के काम में अब तक कितनी प्रगति हुई है ;

(ख) यह कब तक चालू हो जायेगा ;

(ग) इस तेलशोधक कारखाने की अधिष्ठापित क्षमता क्या होगी ; और

(घ) क्या भविष्य मे उसका अग्रेतर विस्तार करने के लिए व्यवस्था की जायेगी ?

पैट्रोलियम मंत्री (श्री के० डी० मालवीय) : (क) क्रूड आसवन एकक के विस्तृत इंजीनियरी कार्य और शोधन डिजाइन अग्रिम स्तर पर है । स्थल पर विभिन्न सिविल कार्य चल रहे हैं और बहुत महत्वपूर्ण और उपस्कर के दीर्घकालीन डिलीवरी विषयों के लिए आर्डर दिए गए हैं । मिट्टी के तेल का उपचार और कोकर सन्यन्त्रों के लिए शोधन डिजाइन चल रही है ।

(ख) क्रूड आसवन सन्यन्त्र की 1977-78 में और मिट्टी के तेल का उपचार और कोकर सन्यन्त्रों की 1978-79 में आरम्भ होने की सम्भावना है ।

(ग) शोधनशाला क्रूड का प्रतिवर्ष एक मिलियन मी० टन शोधन करेगी ।

(घ) कठिनाइयों को दूर करने से उत्पादन में वृद्धि करने के लिये सामान्य व्यवस्था के अतिरिक्त सरकार द्वारा क्षमता का विस्तार करने की सम्भावना की समय समय पर समीक्षा की जा रही है ।

श्री विश्वनारायण शास्त्री : मुझे यह सुन कर हर्ष है कि शोधनशाला को 1977-78 में चालू करने के कार्य में काफी प्रगति की गई है । आसाम के अतिरिक्त अरुणाचल प्रदेश तथा नागालैण्ड में भी छिद्रण कार्य आरम्भ किया जा रहा है । क्या मैं माननीय मन्त्री जी से जान सकता हूं कि भविष्य में प्राप्त किये जाने वाले कच्चे तेल का परिशोधन बोंगैगांव तेल शोधक कारखाने में किया जायेगा ? क्या इस उद्देश्य के लिए भविष्य में इसके विस्तार हेतु कोई व्यवस्था की गई है ? हमने गौहाटी तेल शोधक कारखाने में देखा है कि अब वहां विस्तार करने की कोई सम्भावना नहीं है । अब हमें यह देखना होगा कि बोगाईगांव में भी वैसी ही स्थिति उत्पन्न न हो । इसके लिए सरकार ने इस समय क्या उपाय किए हैं ।

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : श्रीमान् यह एक काल्पनिक प्रश्न है । मैं पहले ही कह चुका हूं कि आर्थिक तथा टैक्नोलॉजिकल सम्भाव्यता को ध्यान में रख कर समय-समय पर विचार के प्रश्न पर पुनर्विचार किया जाता है । निस्सन्देह जब उस क्षेत्र में कच्चा तेल मिलेगा तो हम इस प्रश्न पर विचार करेंगे ।

श्री विश्वनारायण शास्त्री : उस क्षेत्र में लगभग 30 लाख टन कच्चा तेल मिला है । गौहाटी तेल शोधक कारखाने की क्षमता 7 लाख टन है । प्रस्तावित बोगाईगांव तेल शोधक कारखाने का क्षमता 10 लाख टन है । अतः परिशोधन के लिए वहां अतिरिक्त कच्चा तेल होगा । बोगाईगांव के अतिरिक्त कच्चे तेल के परिशोधन के लिए क्या कदम उठाये गए हैं ।

श्री जियाउर्रहमान अन्सारी : वास्तव में इस समय आसाम क्षेत्र में कच्चे तेल का उत्पादन 4 करोड़ 20 लाख टन है और इसमें से 30 लाख टन बरौनी तेल शोधक कारखाने में परिशोधित किया जा रहा है । 8 लाख टन का परिशोधन गौहाटी में हो रहा है और 5 लाख टन का परिशोधन डिगबोई में हो रहा है । अब इस 10 लाख टन के परिशोधन के लिए हम 1978-79 में बोगाई गांव तेल शोधक कारखाने को चालू कर रहे हैं और यदि अधिक कच्चा तेल मिला तो हम फिर इस तेल शोधक कारखाने के विस्तार पर विचार करेंगे ।

श्री राजा कुलकर्णी : मंत्री जी ने पहले अपने उत्तर में कहा है कि कच्चे तेल का परिशोधन एकक 1977–78 में चालू किया जायेगा । क्या मैं जान सकता हूं कि बोंगाईगांव तेलशोधक कारखाने को चालू करने के लिये पहले कौन सी तिथि निर्धारित की गई थी और क्या इस सम्बन्ध में विलम्ब होगा ? यदि हां, तो विलम्ब के क्या कारण हैं ?

श्री के० डी० मालवीय : निःसन्देह कुछ विलम्ब हुआ है और आंशिक रूप से हमने उस विलम्ब को पूरा कर लिया है और वर्तमान परिस्थितियों में हमें आशा है कि संसाधनों की अनुपलब्धता और कई प्रौद्योगिकी समस्याओं के कारण हुये विलम्ब की पूर्ति कर ली जायेगी ।

श्री डी० बसुमतारी : कहा गया है कि बोंगाईगांव तेलशोधक कारखाने के निर्माण के लिये 3 करोड़ ईंटों की आवश्यकता है और इस समय मुझे बताया गया है कि इस समय वे ईंटें गोहाटी से ला रहे हैं जो कि वहां से 125 मील दूर है । इससे परिवहन पर भारी व्यय करना पड़ रहा है । क्या मैं जान सकता हूं कि इसके समीप ही कोई स्थल ढूंढा गया है जहां कि ईंटों का निर्माण किया जा सके ताकि उन्हें बोंगाईगांव लाया जा सके ?

श्री के० डी० मालवीय : इस समय मेरे पास ईंटों के बारे में सम्पूर्ण तथ्य नहीं हैं ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : अभी यह कहा गया था कि आसाम क्षेत्र में इस समय 40 लाख टन कच्चे तेल का उत्पादन किया जा रहा है । यह भी कहा गया है कि 30 लाख टन कच्चा तेल बरौनी को सप्लाई किया जा रहा है । जब बोंगाईगांव तेल शोधक कारखाना आरम्भ होगा तो आरम्भ में यह 10 लाख टन कच्चे तेल का शोधन करेगा । मुझे हर्ष है कि नूनमती तेल शोधक कारखाने में जहां मैं कल था, 75 लाख नहीं अपितु 86 लाख टन कच्चे तेल का शोधन हो रहा है । इस प्रकार 4 करोड़ टन कच्चे तेल के स्थान पर 5 करोड़ 36 लाख टन का उत्पादन हो रहा है । मैं जानना चाहता हूं कि नहारकटिया, सिवसागर तथा रुद्रसागर में कच्चे तेल के उत्पादन को बढ़ाने के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं जहां गत वर्ष मैंने देखा कि बड़ी मात्रा में कच्चे तेल का स्टाक रखा हुआ था क्योंकि पाइप लाइन की पर्याप्त व्यवस्था नहीं थी ।

श्री के० डी० मालवीय : माननीय सदस्य का कहना बिल्कुल सही है । मुख्य प्रश्न तेल बोंगाईगांव तक ले जाने की व्यवस्था करने का है जबकि यह तेल को प्राप्त करने के लिये तैयार है । इन तेलशोधक कारखानों को लगभग 5 करोड़ 5 लाख टन कच्चे माल की देखभाल करनी है । शायद दिगबोई तेलशोधक कारखाना 5 लाख टन कच्चे तेल का शोधन नहीं करेगा । यह 3 लाख टन से अधिक कच्चे तेल का शोधन नहीं कर पायेगा । नूनमती तेलशोधक कारखाना 9 लाख टन का शोधन कर सकता है । किन्तु यह 1 करोड़ टन का शोधन न कर पाये । बोंगाईगांव तेलशोधक कारखाना धीरे-धीरे 1 करोड़ कच्चे तेल का शोधन करने लगेगा । हमारे पास तेल उपलब्ध है । हम उसको लाने ले जाने की व्यवस्था कर रहे हैं । परिवहन, कच्चे तेल के निर्माण तथा बोंगाईगांव तेलशोधक कारखाने को चालू करने का समूचा कार्यक्रम तैयार किया जा रहा है । आशा है कि बोंगाईगांव के तैयार होने तक हम 5 या 6 करोड़ कच्चे तेल का उत्पादन करने लगेंगे और शायद इससे कुछ अधिक भी ।

मद्रास फर्टिलाइजर्स लिमिटेड का उत्पादन

*218. श्री एस० ए० मुहगानन्तम : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मद्रास फर्टिलाइजर्स लिमिटेड के उत्पादन में निरन्तर प्रगति हो रही है ; और

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

रसायन और उर्वरक उपमंत्री (श्री सी० पी० माझी) : (क) जी, हां ।

(ख) जहां वर्ष 1974–75 के दौरान कम्पनी का सम्पूर्ण उत्पादन नाइट्रोजन के लिये 83,000 मी० टन और पी$_2$ ओ$_5$ के लिये 48,000 मी० टन था वहां अप्रैल, 1975 से फरवरी, 1976 तक की अवधि के दौरान नाइट्रोजन का 133,000 मी० टन और पी$_2$ ओ$_5$ का 55,000 मी० टन उत्पादन हुआ।

श्री एस० ए० मुहगानन्तम: इन दो संयंत्रों की निर्धारित क्षमता क्या है । क्या कारखाने पूरी क्षमता से कार्य करने लगेंगे ? यदि नहीं तो क्या कारण हैं ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : कारखाने में उत्पादन धीरे-धीरे बढ़ रहा है । वर्ष 1971–72 में नाइट्रोजन के उपयोग की प्रतिशतता 51.52 प्रतिशत थी । 1975-76 में यह बढ़कर 88.4 प्रतिशत हो गया । पी$_2$ ओ$_5$ के मामले में यह उपयोग प्रतिशतता 28.2 प्रतिशत थी अब यह बढ़कर 64.7 प्रतिशत हो गई है ।

श्री बी० वी० नायर : सभा पटल पर पूछे गये दूसरे प्रश्न के उत्तर के अनुसार इस देश में उत्पादन तथा आयात पर चर्चा हुई है । टर्मिनल स्थानों तथा प्रत्येक उत्पादन एककों की इन्वेन्टरीज में हमारे पास नाइट्रोजन तथा पी$_2$ ओ$_5$ का भारी स्टाक है । किन्तु 20 लाख या 15 लाख टन हम तैयार उर्वरक का आयात कर रहे हैं। हम अधिक उत्पादन के लिये अपनी अधिक क्षमता का उपयोग क्यों नहीं कर रहे और ऊंचे मूल्यों पर विदेशी बाजारों से इसका आयात क्यों कर रहे हैं ?

अध्यक्ष महोदय : यह बहुत ही विस्तृत प्रश्न है । इसकी अनुमति नहीं दी जाती । अगला प्रश्न । कोई भी सदस्य उपस्थित नहीं है । प्रश्न सूची समाप्त हो गई है । अब हम अगली मद आरम्भ करेंगे ।

प्रश्नों के लिखित उत्तर
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

कच्चे तेल के आयात के लिये ईराक से करार

*201. श्री एस० आर० दामाणी : क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ईराक से अतिरिक्त कच्चे तेल का आयात करने के लिये कोई करार किया गया है ;

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

(ग) ईराक से उक्त करार के अन्तर्गत प्रति वर्ष कुल कितनी मात्रा में कच्चे तेल का आयात किया जाएगा ?

पैट्रोलियम मंत्री (श्री के० डी० मालवीय) : (क) से (ग). 1975 के दौरान 2.9 मिलियन मीट्रिक टन का आयात किया गया। 1976 के लिये औपचारिक समझौता होने तक सप्लाई 1975 के दौरान माल उठाने की स्तर पर जारी है।

मैसर्स जौरी एग्रो कैमिकल्स को दूषण नियंत्रण के लिये दिये गये निदेश

*202 **श्री इराज्मु द सैकैरा** : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार ने मैसर्स एग्रो कैमिकल्स को अल्पावधि और दीर्घावधि दूषण-नियंत्रण के लिये क्या निदेश दिये हैं ;

(ख) अब तक उनका किस सीमा तक पालन किया गया है ; और

(घ) निर्धारित स्तरों की देखभाल के लिये सरकार ने क्या प्रबन्ध किया है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) मैसर्स जुअरी एग्रो कैमिकल्स लिमिटेड का उर्वरक कारखाना संघ शासित राज्य गोआ में स्थित है। जहां तक संघ शासित राज्यों में जल-प्रदूषण रोकथाम नियंत्रण का सम्बन्ध है जल प्रदूषण निवारण और नियंत्रण के लिये केन्द्रीय बोर्ड को कानून के अन्तर्गत यह अधिकार दिया गया है कि वह मलविस्राव को बाहर फैंकने के लिये स्वीकृत तथा नये परमिष्ट जारी करें। इस प्रकार जब मैसर्स जुअरी एग्रो कैमिकल्स लिमिटेड ने केन्द्रीय बोर्ड को लिखा, 11-4-1975 को बोर्ड द्वारा आदेश जारी किये गये कि समुद्र में स्राव को फैंकने की अनुमति तभी दी जा सकेगी यदि कारखाने से निश्राव भारतीय मानक संस्थान के नमूने सं० आई० एस० 2490 (भाग-1) 1974 में बताये गये मानकों के अनुसार हो।

इसके बाद बोर्ड ने 26-6-1975 को निम्नलिखित कार्यों के लिये और विस्तृत आदेश जारी किये :—

(1) कारखाने के संयंत्रों से औद्योगिक निश्राव का उत्पादन निम्नलिखित मात्राओं से अधिक न हो :—

(क) **अमोनिया संयंत्र**

प्रति घंटे में अधिकतम निश्राव की दर	5000 एम³/दिन
	210 एम³

(ख) **यूरिया संयंत्र**

प्रति घंटे में अधिकतम निश्राव की दर	3600 एम³/दिन
	150 एम³

(ग) **शीतल जल सहित अन्य संयंत्र**

प्रति घंटे की अधिकतम निश्राव की दर	3600 एम³/दिन
	150 एम³

(2) उपयुक्त दांतेदार 'औजार' अथवा अन्य उपकरणों की व्यवस्था द्वारा उपरोक्त प्रवाह को नापने की व्यवस्थाओं की व्यवस्था की जायेगी।

(3) कोई भी निश्राव बिना नापे नहीं रहेगा।

(4) अमोनिया संयंत्र में सी० ओ$_2$ धारण पद्धति के स्थान पर वेनफील्ड पद्धति का प्रयोग किया जाएगा।

5. मुक्त अमोनिया निराकरण करने के लिए नियंत्रित व्यवस्था की जायेगी तथा वैसे यूरिया संयंत्र के प्रारम्भ किये जाने के बाद चालू किया जायेगा। इन निराकरण सम्बन्धी व्यावस्थाओं में श्रावक व्यवस्था, मिश्रण तथा प्रभावी खण्ड के लिए मिश्रण एवं रोक व्यवस्था शामिल है, इसमें सूचक, रिकार्ड करने वाला तथा नियंत्रक युक्त स्वचालित पी० एच० जांच यंत्र शामिल है।

6. विभिन्न संयंत्रों से निकाले गये निश्राव की किस्मों को निम्नलिखित मानकों से मेल खाना चाहिए :

(क)	ट्रीटमेंट के बाद यूरिया प्लांट निश्राव	पी० एच० 5.5 में 7 के बीच युक्त अमोनिया 1.2 एम० जी०/1
(ख)	अमोनिया प्लांट	पी० एच० 5.5 से 7 के बीच युक्त अमोनिया 1.2 एम० जी०/1 आरसेनिक नीचे 0.01 एम० जी० प्रति लिटर से अधिक
(ग)	अन्य निश्राव	पी० एच० 5.5 से 7 युक्त अमोनियम 1.2 एम० जी०/1
(घ)	अन्तिम निश्राव जिसके बाद में पाइपलाइन में कोई निश्राव नहीं जायेगा	पी०एच० 5.5 से 7 अमोनिया 1.2 एम० जी०/1 आरसेनिक जिसे 0.01 एम०जी० प्रति लिटर से अधिक नहीं होना है।

7. कारखाने से समस्त निश्राव को समुद्र में उस स्थान से छोड़ा जाता रहा है।

8. न्यूट्रालाइजेशन प्लांट के कार्यकरण तथा उपरोक्त निश्राव धाराओं से निश्राव की जांच कार्य को अधिकृत व्यक्तियों अर्थात् गोआ सरकार के प्रतिनिधियों की दिन प्रति दिन देखरेख के अन्तर्गत किया जायेगा तथा स्टाफ की व्यवस्था से सम्बन्धित खर्च का गोआ सरकार को पुनर्भुगतान किया जायेगा।

9. संयंत्र का कार्यकरण तथा देखरेख निर्धारित पद्धति के अन्तर्गत की जायेगी। साप्ताहिक रिकार्ड की प्रतियां जल प्रदूषण निवारण तथा नियंत्रण के केन्द्रीय बोर्ड द्वारा की जायेगी। उपरोक्त शर्त को संशोधित किया जायेगा यदि समुद्र में अन्तिम निश्राव को छोड़ते समय मुक्त अमोनिया प्रति लिटर 1.2 एम० जी० से अधिक पाये गये।

8–9–75 के आदेश से बोर्ड ने निम्न रूप में अनुमति दी है :—

(i) उपयुक्त चीज से निर्मित व आयामों वाली पाइपलाइन के लिए कोलाबे में वीलसो बीच पर वर्तमान निश्राव स्थल से समस्त निश्राव फैंकने के लिए, निश्राव फैंकने

के वास्तविक स्थल सहित, पाइपलाइन की लम्बाई एवं दिशा समुद्री विज्ञान के राष्ट्रीय संस्थान द्वारा आवश्यक जांच, जिसे कम्पनी की लागत पर किया जाना है, के बाद निश्चित की जायेगी।

(ii) अनुमति 31 मार्च, 1977 अथवा उस दिन तक जब कारखाने के निश्राव को फैंकने की स्थाई व्यवस्था पूर्ण हो इसमें से जो भी पूर्व हो, तक वैध होगी।

(iii) यह अनुमति इस शर्त पर दी जायेगी कि बोर्ड उसमें परिवर्तन अथवा संशोधन अथवा कम्पनी की पूर्व अनुमति के बिना किसी भी समय अपने विवेक से कारखाने निश्राव को फैंकने के लिए सभी शर्तें पूरी करे।

(ख) जल प्रदूषण निवारक एवं नियंत्रण के लिए केन्द्रीय बोर्ड ने सूचित किया है कि कम्पनी ने निश्राव को फैंकने के लिए अपने मध्यावधि प्रस्तावों को सफलतापूर्वक पूर्ण कर लिया है। इसमें कम्पनी के निश्राव का निराकरण तथा 2 कि०मी० लम्बी पाइपलाइन के माध्यम से समुद्र में फैंकने की अनुमति दी गई है। निश्राव के निराकरण का कार्य गत जून से किया जा रहा है। निश्राव का निराकरण सन्तोषजनक है, जिसे प्रति दिन के जांच कार्य से देखा गया है जिसे गोश्रा सरकार द्वारा नामित रसायन विज्ञ के तत्काल देख-रेख के अन्तर्गत किया जा रहा है। निष्प्रभावी किये हुए निश्राव को समुद्र के भीतर बिछाये गये पाइपलाइन के माध्यम से फैंका जा रहा है। जैसा कि कम्पनी द्वारा बताया गया है 31–1–1976 से पूर्व पाइपलाइन को बिछाने का कार्य पूर्ण हो गया था। कम्पनी ने बेनफील्ड पद्धति में भी जून, 1975 से परिवर्तन किया है जिसके परिणामस्वरूप सांखिय का प्रयोग समाप्त किया गया था।

निश्राव स्थायी आधार पर बोर्ड पर निर्धारित मानका क अनुकूल बनाने के उद्देश्य से कम्पनी को संयंत्र में एक हाइड्रोलाइसर तथा स्ट्रीपर की स्थापना करनी पड़ी थी। संयंत्र ने इन उपकरणों के लिए आर्डर पहले से ही दे दिये हैं तथा आवश्यक विदेशी मुद्रा पहले ही दे दी गई है। आशा है कि मार्च, 1977 तक ये उपाय पूर्ण हो जायेंगे।

(ग) 26–6–1975 को बोर्ड द्वारा जारी किये गये विस्तृत आदेश की शर्त सं० 8 एवं 9 जिसे भाग (क) में बताया गया है, द्वारा देखरेख सम्बन्धी व्यवस्था निर्धारित की गई है। जैसा कि बोर्ड के आदेशों द्वारा शर्त लागू की गई है, इस लघु एवं दीर्घ अवधि की व्यवस्थाओं के कार्यकरण का मूल्यांकन करने के लिए फर्म ने निर्धारित प्रपत्र में कार्यकरण तथा देखरेख सम्बन्धी आंकड़े दिये हैं। कम्पनी की लागत पर लगाये गये वैज्ञानिकों द्वारा देखरेख सम्बन्धी कार्य किया जा रहा है तथा इसका पर्यवेक्षण गोआ सरकार के पी०एच० प्रयोगशाला के मुख्य रसायनविज्ञ द्वारा किया जा रहा है।

इसके अतिरिक्त गोआ सरकार ने समय-समय पर लघु एवं दीर्घावधि दोनों प्रदूषण नियंत्रण के सम्बन्ध में तथा कारखाने से निश्राव के कारण हुए प्रदूषण के परिणामस्वरूप प्रभावित व्यक्तियों को राहत देने तथा सहायता की स्वीकृति के लिए अनुदेश जारी किये गये हैं। कम्पनी ने इस सम्बन्ध में तथा दीर्घावधि में प्रदूषण के प्रभावी नियंत्रण के लिए सुविधाओं की स्थापना हेतु उपयुक्त कार्यवाही की है।

कुट्टीपुरम-गुरुवायूर, रेलवे लाइन का सर्वेक्षण प्रतिवेदन

***203. श्री सी० के० चन्द्रप्पन :**
श्री सी० जर्नादनन :

क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को कुट्टीपुरम–गुरुवायूर रेलवे लाइन का सर्वेक्षण प्रतिवेदन प्राप्त हो गया है;

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

(ग) क्या इसी वित्तीय वर्ष में इस लाइन के बिछाने का काम आरम्भ किये जाने की संभावना है; और

(घ) यदि हां, तो वार्षिक योजना परिव्यय में इस प्रयोजन के लिए कितनी धनराशि नियत की गई है ?

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

(ख) गुरुवायूर के रास्ते कुट्टिपुरम से त्रिचूर तक रेलवे लाइन (लम्बाई 61 कि० मी०) के निर्माण की लागत का अनुमान 12 करोड़ रुपये लगाया गया है और डी० सी० एफ० प्रणाली से इससे 1.4 प्रतिशत प्रतिफल प्राप्त होगा।

(ग) सर्वेक्षण रिपोर्ट की जांच की जा रही है और जांच पूरी हो जाने के बाद इस सम्बन्ध में कोई विनिश्चय किया जायेगा।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

औषधियों का आयात

***204 श्रीमती विभाघोष गोस्वामी :** क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि स्वतंत्रता के 28 वर्ष बाद भी जन-साधारण के लिए 75 प्रतिशत औषधियां और दवाइयां अभी भी आयात की जाती हैं; और

(ख) यदि हां, तो देश में इनके उत्पादन को प्रोत्साहन देने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० स ी) : (क) और (ख). औषध और भेषज समिति ने भारत औषध उद्योग की वर्तमान स्थिति का अध्ययन किया है। इस रिपोर्ट में प्रपुंज औषध और सूत्रयोगों के उत्पादन तथा अधिक महत्वपूर्ण प्रपूंज औषधों, मध्यवर्ती पदार्थों के सम्बन्ध में सामग्री का भी उल्लेख है। जहां तक प्रपंज औषधों और दवाइयों की कुल बिक्री की रकम का सम्बन्ध है, उसके आयात से वर्तमान आयात 10 प्रतिशत कम है। प्रपूंज औषधों के देशीय उत्पादन को प्रोत्साहित करने के लिए सरकार द्वारा उठाये जा रहे कदमों को नीचे दिया गया है :

(1) प्रपूंज औषधों का निर्माण करने के लिए आई० डी० पी० एल० और एच० ए० एल० की योजनाओं को कार्यान्वित करने में पांचवीं योजना अवधि के दौरान 70 करोड़ का निवेश किये जाने का प्रस्ताव है।]

(2) भारतीय क्षेत्र औषध यूनिटों को दो वर्ष की प्रारम्भिक अवधि के दौरान इस प्रकार की औषधो के आधार सूत्रयोगों का निर्माण करने का कार्य शुरू करने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है जिस अवधि के दौरान इन प्रपुंज औषधों का मौलिक निर्माण के लिए उनसे सुविधाओं की स्थापना करने की आशा की जाती है।

(3) प्रपुंज औषधों का भावी निर्माण कार्यक्रम निम्नलिखित विचारों के आधार पर इन तीन प्रमुख क्षेत्रों अर्थात् सरकारी भारतीय और विदेशी क्षेत्र को सौंपा गया है :

(क) अनिवार्य औषधें विशेषकर एन्टीबायोटिक्स, जो राष्ट्रीय स्वास्थ्य कार्यक्रम के लिए महत्वपूर्ण हैं सरकारी क्षेत्र को उपलब्ध वित्तीय साधनों की कठिनाइयों के अन्तर्गत सौंप दी जानी चाहिए।

(ख) जहां अन्य क्षेत्रों का जहां प्रौद्योगिकी उपलब्ध है, और भारतीय क्षेत्र प्रौद्योगिकीय, प्रबन्धकीय और वित्तीय साधनों की व्यवस्था करने में समर्थ है, इसी सैक्टर को सौंपे जायें।

(ग) अधिक प्रौद्योगिकी उन्मुरत क्षेत्रों में जहां पर्याप्त निवेश की आवश्यकता है और जहां सरकारी क्षेत्र और भारतीय क्षेत्र मांग और उपलब्धता के बीच के अन्तर को पूरा करने में समर्थ न हो विशेषकर जो उष्ण प्रदेशीय रोगों से सम्बन्धित हो उन्हें भारतीय और विदेशी दोनों क्षेत्रों के लिए खुला रखा जाये।

कसौली और नागालैंड में तेल की गहन ड्रिलिंग योजना

*205. **श्री मोलाना इसहाक सम्भली** : क्या **पेट्रोलियम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कसौली क्षेत्र तथा नागालैण्ड में गहन ड्रिलिंग की कोई योजना सरकार के विचाराधीन है; और

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

पेट्रोलियम मंत्री (श्री के० डी० मालवीय) : (क) जी, हां। कसौली के निकट रामशहर और नागालैण्ड में।

(ख) रामशहर में प्रारम्भिक कार्य जैसे कार्यस्थल और पहुंच मार्ग का सर्वेक्षण, भूमि अर्जन आदि कार्य हाथ में है। अन्य प्रशासनिक ब्यौरे तैयार किये जा रहे हैं। 1976 के उत्तरार्ध में व्यधन कार्य शुरू होने की सम्भावना है।

नागालैण्ड में गुरुत्वाकर्षण–चुम्बकीय सर्वेक्षण कोहिमा जिलों में जारी है। चालू योजना अवधि के दौरान उस श्रेय में एक भूकम्पनीय सर्वेक्षण दल नियोजित किया जा रहा है असम में बडबोला और गलेकि संरचनाओं के भागों को नागालैण्ड तक बढ़ा दिया है। बडबोला में एक कुएं का व्यधन कार्य पहले से किया जा चुका है और तेल मिला था। बरसिला और तिरू पहाड़ी संरचनाओं का चालू योजना अवधि के दौरान योजना भी बनाई जाती है।

मदुरै एक्सप्रेस

*208. **श्री एस० एम० बनर्जी** : क्या **विधि, न्याय और कम्पनी कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दूसरे एक्सप्रेस के 30 अप्रैल, 1975 के अद्यतन सन्तुलन-पत्न के अनुसार उसने (मदुरै एक्सप्रेस) कुल 139.08 लाख रुपये का सार्वजनिक ऋण लिया था ;

(ख) यदि हां, तो क्या उक्त ऋण का समय पूरा हो गया है और उसे चुकाने का समय हो गया है ; और

(ग) सरकार ने इस सम्बन्ध में मदुरै एक्सप्रेस के विरुद्ध क्या कार्यवाही की है ?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री एच० आर० गोखले) : (क) यह प्रकल्पित किया जाता है कि माननीय सदस्य मैसर्स इण्डियन एक्सप्रेस (मदुरै) प्राइवेट लिमिटेड की संदर्भित कर रहे हैं। इस कम्पनी द्वारा कम्पनी (जमाओं की स्वीकृति) नियम, 1975 के नियम 10 के अन्तर्गत 30 अप्रैल, 1975 को प्रस्तुत जमाओं की विवरणी से 1,39,08,439 रुपये की जमाओं की अधिशेष राशि प्रदर्शित होती है ।

(ख) जमाओं की राशि जो परिपक्व हो चुकी थी और पूर्वोक्त तिथि को पुनः अदायगी के लिये देय थी, वह 9.93 लाख रुपये जिनका देय तिथि के पश्चात् दावा नहीं किया गया था, सहित 64.04 लाख रुपये प्रदर्शित की गई थी ।

(ग) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 629क के साथ पठित धारा 58क(3)(ग) 58क (5)और 58क (3)(क) के अन्तर्गत कम्पनी रजिस्ट्रार तमिलनाडु द्वारा तृतीय मैट्रोपोलिटन मजिस्ट्रेट, मद्रास के सम्मुख मुकदमें चलाये गये हैं ।

देश में बने उर्वरक

*209. **श्री बी० आर० शुक्ल** : क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 30 नवम्बर, 1975 तक देश में बने उर्वरकों की समूची मात्रा किसानों को बेच दी गई है ;

(ख) 30 नवम्बर, 1975 तक देश में बने उर्वरक की बेचने योग्य कितनी फालतू मात्रा उत्पादकों के पास पड़ी थी ; और

(ग) विगत कैलेण्डर वर्ष में विदेशों से कितनी मात्रा में उर्वरकों का आयात किया गया ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख). अप्रैल--नवम्बर, 1975 की अवधि के दौरान, देश में उर्वरकों का कुल उत्पादन 9.19 लाख मी० टन नाइट्रोजन और 2.07 लाख मी० टन फ़ास्फ़ेट (पी$_2$ ओ$_5$) हुआ । फ़ैक्टरी तहखानों (साइलो) गोदामों और अन्य वितरण केन्द्रों दोनों पर उनके पास भण्डार के संग्रह के सम्बन्ध में समय समय पर विभिन्न यूनिटों से रिपोर्ट मिलती है । पहले दिसम्बर, 1975 को लगभग 1.01 टन नाइट्रोजन और 58,000 मी० टन पी$_2$ ओ$_5$ का संग्रह हो गया था इन आंकड़ों उनकी फैक्टरी साइलों में

अथवा विभिन्न स्थानों पर बने उनके गोदामों में उन यूनिटों द्वारा रखे गये भण्डारों से ही सम्बन्ध है और उनमें माला नहीं दी है जो विभिन्न विपणन एजेन्सियों और अन्य वितरण केन्द्रों जिसमें फुटकर डिपो शामिल हैं, में अनबिक्री पड़ी है। चूंकि ये समस्त भारत में फैले हैं, संक्षिप्त रूप में यह कहना कठिन है कि अप्रैल से नवम्बर, 1975 की अवधि के दौरान तैयार किये गये उर्वरकों को देश के किसानों में सम्पूर्ण रूप से बेचा जाता है यहां इस बात का उल्लेख करना संगत है कि सीधी नाइट्रोजन उर्वरकों तथा यूरिया की मांग की उठाने में देरी है लेकिन स्टेट और कम्प्लेक्स फ़ास्फ़ेट की मांग निरन्तर मंद रही है और सरकार ने उर्वरकों की उठान में सुधार करने के लिये अनेक उपाय किये हैं। इसमें निम्नलिखित शामिल हैं :—

(i) 1 दिसम्बर, 1975 से आयातित फ़ास्फोरिक एसिड के शुल्क में 30 प्रतिशत में 15 प्रतिशत तक कमी।

(ii) 1 दिसम्बर, 1975 में सिंगल सुपरफ़ास्फ़ेट पर उत्पाद शुल्क में 15 प्रतिशत से $7\frac{1}{2}$ प्रतिशत तक कमी।

(iii) म्यूरिएट आफ़ पोटाश (एम ओ पी) के मूल्यों में 1085 रुपये में 900 रुपये प्रति मी० टन तक कमी।

(iv) फ़ास्फ़ेटिक उर्वरक के मूल्य में पी$_2$ ओ$_5$ के प्रति मीटरी टन पर 1250 रुपये की सीमा तक कमी।

(v) इसके अतिरिक्त कृषकों के लिये यूरिया के निर्धारित मूल्य को 1850 रुपये से 1750 रुपये प्रति मीटरी टन तक कम किया गया है।

(ग) तैयार उत्पादों के रूप में लगभग 19.62 लाख मी० टन।

प्रत्येक राज्य में औषध निर्माण एककों की स्थापना

*213. **श्री मनोरंजन हाजरा** : क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार जनता की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये प्रत्येक राज्य में औषध निर्माण एकक स्थापित करने पर विचार कर रही है ; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख). प्रत्येक राज्य में औषध निर्माण एकक लगाने के लिये सरकार के सामने इस समय कोई प्रस्ताव नहीं है। औषध एवं भेषजों पर समिति की एक सिफ़ारिश यह थी कि राज्य सरकारों को स्थापित कम्पनियों तथा तकनीकी उद्यमों के सहयोग से संयुक्त क्षेत्र में उद्यमों की स्थापना करनी चाहिये। इस सिफ़ारिश पर सरकार निःसन्देह विचार करेगी।

Proposal to abolish First Class Coaches

*214. **Shri Pannalal Barupal:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state whether Government propose to abolish first class coaches to bring about equality in travel ?

The Minister of State in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi): No, Sir.

Explosion in Compartment of a Train between Bhopal and Bina

*216. **Shri Nathu Ram Ahirwar:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether there was an explosion in a compartment of a passenger train between Bhopal and Bina on 15th February, 1976;

(b) whether a fire broke out in the compartment as a result of this explosion and a person is also reported to have died; and

(c) if so, the action taken by the Railway administration so far in this regard ?

The Minister of State in the Ministry of Railways (Shri Mohd. Shafi Qureshi): (a) While 355 Down, Itarsi—Jhansi Passenger train was running between Sumer and Gulabganj stations, there was an incident of bursting of crackers which were being carried by a marriage party in a coach.

(b) There was no fire. It was a sudden bursting of crackers. An old man jumped out in panic as soon as the train was brought to a stop by pulling alarm chain. He was closely followed by others who fell on him. Consequently the old man sustained serious internal injuries and later succumbed to death.

(c) The matter is under police investigations.

पाँचवी योजना के दौरान अशोधित तेल और गैस का उत्पादन

*219. **श्री वाई० ईश्वर रेड्डी :**

श्री भोगेन्द्र झा :

क्या **पेट्रोलियम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तेल तथा प्राकृतिक गैस आयोग ने पांचवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान अशोधित तेल और गैस का उत्पादन करने के लिये योजना बनाई है ; और

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

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

(ख) तेल एवं प्राकृतिक गैस आयोग असम, गुजरात, पंजाब, बेसिन, गंगा घाटी, पश्चिमी बंगाल तथा त्रिपुरा आदि में भूमि पर अन्वेषण कार्यों को तेज कर रही है । इस वर्ष के अप्रैल अथवा मई से बाम्बेहाई तेल क्षेत्रों में उत्पादन प्रारम्भ करने का प्रस्ताव है । अशोधित तेल के उत्पादन में 1978-79 में 10.95 मिलियन मी० टन तक वृद्धि हो जाने की आशा है जब कि 1973-74 में वास्तविक उत्पादन 4.03 मिलियन मी० टन था । गैस की सप्लाई 993 मिलियन घन मीटर तक बढ़ेगी जब कि 1973-74 में यह 386 मिलियन घन मीटर थी । पांचवीं योजना अवधि के दौरान अतिरिक्त 70 से 100 मिलियन मी० टन तक तेल प्राप्त होने वाले भंडारों का पता लगाने का विचार है ।

औषध निर्माण एककों की स्थापना

*220. **श्री नरेन्द्र कुमार सांघी :** : क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में औषध निर्माण एककों की स्थापना के लिये और लाइसेंस दिये जाने हैं ;

(ख) क्या वर्तमान निर्माण एकक अपनी उपलब्ध क्षमता तक उत्पादन कर रहे हैं ; और

(ग) यदि नहीं, तो इस लक्ष्य की प्राप्ति के लिये क्या कदम उठाये जा रहे हैं ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) से (ग) पांचवीं योजना अवधि के अन्त तक औषध उत्पादन के लिये टास्क फ़ोर्स द्वारा निर्धारित लक्ष्य को प्राप्त करने के लिये सरकारी क्षेत्र से उत्पादन सुविधाओं का विस्तार करने संगठित क्षेत्र में और अधिक क्षमता के लाइसेंस देने तथा औषध उद्योग में लघु क्षेत्र में अधिक उत्पादन के लिये प्रोत्साहन देने का प्रस्ताव है। सरकार अपना नीति के अन्दर सम्बन्ध एककों को अपनी लाइसेंस क्षमता प्राप्त करने के लिये उचित सुविधायें देती हैं।

New Railway Lines in backward and Tribal regions of Madhya Pradesh

1077. **Shri Bhagirath Bhanwar:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether it is proposed to make provision in the next plan for opening of new railway lines in backward and tribal regions of Madhya Pradesh which are not having railway links at all with a view to ensure development of backward areas;

(b) whether there is any proposal to conduct a survey for the construction of those railway lines in Indore, Dohad, Khandwa and Khargon which were referred to by the State Minister of Industries in the Madhya Pradesh Assembly during February, 1976; and

(c) whether the interests of backward and tribal regions will be kept in view while formulating any future scheme for laying new railway lines ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh): (a) to (c) Proposals for the construction of the following new rail links falling partly/wholly in the backward tribal areas of the state of Madhya Pradesh, are under construction/consideration; in pursuance of the accepted policy of the Ministry of Railways for construction of new lines in backward areas of the country:

S. No.	Name of the Line	Present position
1	Guna—Maksi B.G. line (193 kms. Cost Rs. 10·51 crores)	Line is under construction and is expected to be completed by April, 1976.
2	Dhalli Rajhara—Jagdalpur B.G. line (234 kms. Cost Rs. 46 crores)	Final Location Surveys have been completed and the reports are under examination.
3	Hirdagarh—Damua B.G. line (14·3 kms. Cost Rs. 2·25 crores)	Work has been approved and included in the Budget for 1975-76.
4	Mahoba—Khajuraho B.G. line (75 kms.) .	Survey in progress.
5	Ranchi—Korba B.G. line (300 kms.) .	Do.
6	Ratlam—Banswada B.G. link (90 kms) .	Do.

The question of taking up surveys for more lines or the construction of those lines which have been surveyed already will depend upon the funds to be made available to the Railways for construction of new lines in backward areas of the country in the 5th Plan when it is finalised.

मैसर्स मे एण्ड बेकर ग्रुप के माम[illegible] की केन्द्रीय जाँच ब्यूरों की जाँच

1078. **श्री के० एस० चावड़ा :** : क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैसर्स मे एण्ड बेकर ग्रुप का मामला, जो भारतीय पूंजी में भाग लेने के उनके केस/प्रस्ताव से सम्बन्धित फ़ाइल के गुम हो जाने के बारे में है, केन्द्रीय जांच ब्यूरो को सौंप दिया दिया गया था ;

(ख) केन्द्रीय जांच ब्यूरो को सौंपे गये निर्देश-पद तथा मुद्दे क्या हैं ; और

(ग) क्या जांच फ़ाइल के गुम हो जाने के बारे में की जानी थी अथवा देश को विदेशी मुद्रा की हानि के बारे में ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) से (ग) भारतीय पूंजी को शामिल करने के विषय में सम्बन्धित मैसर्स मे एण्ड बेकर की फ़ाइल गुम हो जाने का मामला सभी सम्बन्धित तथ्यों के साथ जांच के लिये केन्द्रीय जांच ब्यूरो को सौंपा गया था। केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने कहा है कि चूंकि फ़ाइल गुम हो जाना किसी फ़ौजदारी अपराध का संकेत नहीं मिलता अतः वहां इस विषय में जांच के मामले को नहीं ले जा सकते ।

गोल्चा प्रापर्टीज प्राइवेट लिमिटेड

1079 **श्री विश्वनाथ झुनझुनवाला** : क्या **विधि, न्याय और कम्पनी कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गोल्चा प्रापर्टीज प्राइवेट लिमिटेड के परिसमापकों के पास कुल कितनी धनराशि जमा है ;

(ख) कम्पनी द्वारा अपने लेनदारों को अभी तक कुल कितनी धनराशि देनी बाकी रहती है ;

(ग) क्या परिसमापकों के अन्तर्गत गोल्चा की सभी कम्पनियां लाभ कर रही हैं ; और

(घ) यदि हां, तो इन लेनदारों की बकाया राशि का भुगतान कब तक कर दिये जाने की सम्भावना है ?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बेदब्रत बरुआ) : (क) 29 फ़रवरी, 1976 तक शासकीय समापक, जोधपुर के पास 26,05,974.34 रुपये की धनराशि संचय हो गई है ।

(ख) लगभग 42 लाख रुपये ।

(ग) शासकीय समापक जोधपुर के प्रभारान्तर्गत गोल्चाओं की कोई अन्य कम्पनी नहीं है। तथापि, मैं० गोल्चा प्रोपर्टीज (प्राइवेट) लिमिटेड (परिसमापन में) से सम्बन्धित, बम्बई तथा दिल्ली के दोनों सिनेमाघर, लाभ कमा रहे हैं।

(घ) राजस्थान उच्च न्यायालय ने, अपने दिनांक 15-12-1975 के आदेश द्वारा, कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 391 के अन्तर्गत एक विन्यास योजना स्वीकृत की है, जिसके अन्तर्गत लेनदारों की शेष धनराशि देनी हैं। कथित आदेश की तारीख से, अपील प्रस्तुत करने की विहित अवधि की समाप्ति तक, न्यायालय के आदेश में वर्णित निबन्धनों के परिपूर्ण होते ही, यह योजना चालू हो जायेगी। आयकर विभाग को देय, 30 लाख रुपयों से अधिक की वर्तमान देनदारियो, जो 2,000 रुपये प्रति दिन की दर से बढ़ रही है, के साथ ही इस योजना के अन्तर्गत शासकीय समापक को देय, लागतों प्रभारों तथा व्ययों को दृष्टि में रखते हुए यह कहना कठिन है कि लेनदारों को शेष धन राशि को देने में यह कब तक समर्थ हो सकेगा।

फाइजर द्वारा औद्योगिक लाइसेंस का दुरुपयोग

1080. **श्री भालजी भाई परमार** : क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या फ़ाइजर द्वारा जून, 1975 तक भारतीय पूंजी शामिल करने की शर्त को अस्थगित कर दिया गया है ;

(ख) क्या इस कम्पनी ने निर्यात बांड का निष्पादन नहीं किया है हालांकि 1975 में यह आश्वासन दिया गया था कि बांड का निष्पादन किया जायेगा और वह भूतलक्षी प्रभाव से लागू होगा ;

(ग) फाइजर पर लगाई गई शर्त के आधार पर इसने हर वर्ष कितने मूल्य की टेटरासाईक्लीन का निर्यात किया और विस्तार लाइसेंस दिये जाने के बाद से उन्होंने ओक्सिटेटरासाइक्लिन और इसके फ़ार्मुलेशन का वास्तव में कितना निर्यात क़िया ; और

(घ) फ़ाइजर द्वारा औद्योगिक लाइसेंस की शर्तों को न पूरा करने और औद्योगिक लाइसेंस का दुरुपयोग करने के लिये सरकार का इस कम्पनी के विरुद्ध क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) मैसर्स फ़ाइजर को कम्पनी में 40 प्रतिशत तक भारतीय साझेदारी बढ़ाने के लिये 10 जून 1975 से दो वर्षों की वृद्धि की अनुमति दी गई है।

(ख) आयात तथा निर्यात के मुख्य नियंत्रक ने निर्यात कार्य निष्पादन के लिये सांविधिक करार के निष्पादन के प्रश्न पर, जैसे सम्बन्धित औद्योगिक लाइसेंस में निर्धारित है, कम्पनी के साथ प्रयास जारी रखे हैं।

(ग) और (घ) वर्ष 1966 से 1974 तक मैसर्स फ़ाइजर द्वारा टेट्रासाइक्लिन का वास्तविक उत्पादन और निर्यात कार्य निष्पादन नीचे दिया गया है ।

मैसर्स फाइजर द्वारा टेट्रासाइक्लिन का उत्पादन

वर्ष	आक्सीटेट्रा-साइक्लिन	टेट्रासाइक्लिन	कुल	निर्यात का मूल्य (रुपयों में)
1966	9794	640	10434	11,98,701
1967	9523	772	10295	6,97,155
1968	10339	1280	11619	7,23,379
1969	13661	120	13781	24,70,745
1970	28786	--	28786	78,88,222
1971	30815	--	30815	68,88,401
1972	36590	--	36590	68,64,650
1973	39720	--	39720	65,93,469
1974	31759	966	32725	73,10,217

सम्बन्धित प्राधिकारियों से निर्यात दायित्व को पूरा करना अथवा न करने के बारे में सूचना एकत्र की जा रही है। सूचना यथा समय प्राप्त होने पर सभा पटल पर रख दी जायेगी।

रूपसा-बाँगरी पोसी मीटर गेज रेलवे लाइन सम्बन्धी विकास परियोजना

1081. **श्री श्याम सुन्दर महापात्र** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रूपसा-बांगरी पोसी (उड़ीसा) मीटर गेज लाइन पर विकास परियोजनाओं को उक्त जोन के लाभ के लिये इस वर्ष के दौरान लिया जायेगा; और

(ख) यदि हां, तो वे कौन कौन सी है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) रूपसा-बांगरी पोसी एक छोटी लाइन है न कि मीटर लाइन। सीमित वित्तीय साधनों के कारण विकास सम्बन्धी कोई परियोजना इस वर्ष शुरू करना सम्भव नहीं है।

Improvement on Khandwa-Ajmer Line (Western Railway)

1082. **Shri G. C. Dixit:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether any amount has been sanctioned for making improvements on the Khandwa-Ajmer line in Western Railway during the Fifth Five Year Plan;

(b) if so, the amount spent and the improvements made on that line during 1974-75; and

(c) the provisions made for the improvement on that line during 1975-76 ?

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

(b) Rs. 54·93 lakhs.

The improvements effected include extension of loop lines at seven stations, provision, of three new crossing stations, provision of additional loops at four stations, replacement of worn-out signalling and interlocking gear at six stations, raising of standard of inter locking at four stations and remodelling of two major yaards.

(c) Rs. 55·52 lakhs.

Refund of fare for unused Railway Tickets on Northern Railway

1084. **Shri Hari Singh:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state the number of persons who claimed refund of fare for their unused railway tickets on Northern Railway during the last one year and number of those, out of them, who were refunded money?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh): 4630 persons claimed refund of fare and 3091 were granted refund of money for their unused tickets over Northern Railway during the year 1975.

कैंसर औषधियों का उत्पादन

1085. **श्री नानूभाई पटेल** : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान वर्ष 1963 में अनुमोदित की गई कैंसर औषधियों अर्थात् अलगारइकोन तथा ग्लाइकोसिड का उत्पादन क्या था और वर्ष 1967 में संशोधित की गई मदों का मदवार उत्पादन क्या था ;

(ख) क्या इस बारे में औद्योगिक लाइसेंस के अनुसार काम पूरा न करने के लिये विधि मंत्रालय का कोई मत लिया गया था ; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) दिनांक 16–5–67 के पत्र द्वारा संशोधित लाइसेन्स से एल-22/166/63–कैं०पी० 0–111 दिनांक 21–8–63 के अन्तर्गत पदार्थों का 1972 से 1974 तक वास्तविक उत्पादन निम्न प्रकार था :—

क्रम सं०	पदार्थ का नाम	(आंकड़ें किलो ग्राम में) उत्पादन		
		1972 में	1973 में	1974 में
1	सेया के कार्यशील मुख्य पदार्थ . .	2852	689	587
2	बेलाडोना के कार्यशील मुख्य पदार्थ . .	120	8015	7463
3	ओ नाईट्रोफेनोल का संश्लेषण . .	525	2638	4170
4	एमीनोफ़नोल का संश्लेषण .	254	2327	1837
5	हाईड्रोओक्सीकिवनोलाइन 8 का संश्लेषण .	661	2857	3043

अन्य मदों यानी (i) 8 हाईड्रोओक्सीकिक्वनोलाइन का संश्लेषण (ii) पोडोफ़ीलम के कार्यशील पदार्थों (गिलाईको साइड तथा एगलांकोन प्रक्शिन) का कोई उत्पादन नहीं हुआ था।

(ख) जी, हां ।

(ग) विधि मंत्रालय विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी विभाग सी० एस० ग्राई० ग्रार० डी० जी० टी० डी० ग्रादि के साथ विचार विमर्श करके मामले के विभिन्न पहलुग्रों की जांच की गई है ग्रौर समस्त स्थिति को विचार में रखते हुये, रोकी हुई राशि का बाहर भेजे जाने की स्वीकृति देने के लिये कहा गया है ।

कसारा ग्रौर इगतपुर के बीच बनाई जा रही नई रेल लाइन पर काम कर रहे मजदूरों को मजूरी का भुगतान

1086. **श्री जेड० एम० काहनडोल** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार इस ग्राशय के समाचारों से ग्रवगत है कि मध्य रेलवे (जिला नासिक) महाराष्ट्र में कसारा ग्रौर इगतपुर जंक्शन के बीच बनाई जा रही नयी रेल लाइन पर काम कर रहे निर्धन ग्रादिवासी मजदूरों को मजूरी नियमित रूप से नहीं दी जा रही है ग्रौर उन्हें मजूरी भी पूरी नहीं दी जा रही है ; ग्रौर

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने विभागीय तथा सतर्कता विभाग के ग्रधिकारियों के सहयोग से वहां के ठेकेदारों के लेखों की जांच के लिए पर्याप्त व्यवस्था की है ?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता । तथापि रेल प्रशासनों को इस सम्बन्ध में विचार करके उपयुक्त कार्रवाई करने के लिए लिखा गया है ।

हाथी समिति का प्रतिवेदन

1087. **श्री एम० कतामुत्तु :**
श्री चन्द्र शेलानी :

क्या **रसायन ग्रौर उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या ग्रौषध उद्योग पर हाथी समिति के प्रतिवेदन की सभी सिफ़ारिशों के बारे में सरकार ने ग्रंतिम निर्णय कर लिया है ; ग्रौर

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

रसायन ग्रौर उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

रेल कर्मचारियों ग्रौर श्रमिकों के विरुद्ध मामलों को वापिस लिया जाना

1088. **श्री सरोज मुखर्जी :**
श्री श्याम सुन्दर महापात्र :

क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ऐसे रेल कर्मचारियों ग्रौर श्रमिकों के जोनवार नवीनतम ग्रांकड़े क्या हैं जिन्हें गत हड़ताल के पश्चात् ग्रब तक निलम्बित रखा गया है ग्रौर जिन्हें ग्रभी तक काम पर वापिस नहीं लिया गया है;

(ख) गत हड़ताल के बाद बरखास्त किये गये कर्मचारियों और श्रमिकों की जोनवार कुल संख्या कितनी है; और

(ग) क्या मंत्रालय की रेलवे कर्मचारियों के विरुद्ध सभी मामलों को वापिस लेने और अब तक निलम्बित किये गये और बरखास्त किये गये सभी कर्मचारियों को सेवा में बहाल करने की कोई योजना है ?

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

(ग) सभा में सरकार की नीति बार-बार स्पष्ट हो गयी है कि जिन कर्मचारियों पर हिंसा, तोड़-फोड़ अथवा डराने-धमकाने का आरोप नहीं था, उनकी व्यक्तिगत अपीलों पर विचार करके उन्हें ड्यूटी पर वापस ले लिया जायेगा। इस नीति को कार्यान्वित किया जा रहा है।

रेलवे	मई 1974 की हड़ताल के सन्दर्भ में अभी तक निलम्बित कर्मचारियों की संख्या	मई 1974 की हड़ताल के सन्दर्भ में बर्खास्त किये गये/सेवा से हटाये गये/सेवा समाप्त किये गये कर्मचारियों की संख्या	मई, 1974 की हड़ताल के सन्दर्भ में अभी तक बर्खास्त किये गये/सेवा से हटाये गये/सेवा समाप्त किये गये कर्मचारियों की संख्या
मध्य	12	1,704	54
पूर्व .	—	2,848	246
उत्तर . .	2	1,389	27
पूर्वोत्तर .	—	826	9
पूर्वोत्तर सीमा .	—	3,336	163
दक्षिण	—	521	26
दक्षिण-मध्य .	—	580	6
दक्षिण-पूर्व	14	2,108	221
पश्चिम	3	3,507	55
रे०इं०का	—	44	—
डी०रे०इं० का	—	11	4
स डि का	—	24	3
जोड़	31	16,898	814

पेट्रोल पम्पों का आवंटन

1089. **श्री मान सिंह भौरा :**
श्रीमती भार्गवी तनकप्पन :

क्या **पैट्रोलियम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में 1 जनवरी, 1975 को कितने पैट्रोल पम्प थे;

(ख) वर्ष 1975 में कितने नये पैट्रोल पम्पों की मंजूरी दी गई; और

(ग) वर्ष 1975 में अनूसूचित जातियों और अनूसूचित जनजातियों के व्यक्तियों को कितने पैट्रोल पंम्प मंजूर किये गये ?

पैट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) और (ख). देश भर में फुटकर पम्पों की कुल संख्या नीचे दी गई है :—

	1–1–75 के अनुसार	1–1–76 के अनुसार
1. आई०ओ०सी० .	3553	3587
2. भारत शोधनशालायें	3173	3157
3. एच० पी० सी० . . .	1868	1872
4. काल्टेक्स . .	1206	1201
5. आई०बी०पी० . .	480	578
6. ए०ओ०सी०	164	164
	10444	10559

नये पम्पों को खोलने के स्थान पर अधिक पम्पों को बन्द करने के कारण 1–1–76 को कुछ कम्पनियों के आंकड़ों में कमी हुई है।

(ग) 1–1–1974 से केवल इण्डियन आयल कारपोरेशन द्वारा संचालित और स्वामित्व प्राप्त फुटकर पम्पों की 25 प्रतिशत डीलरशिप अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के व्यक्तियों के लिये आरक्षित है। वर्ष 1975 के दौरान अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के व्यक्तियों को 7 फुटकर पम्पों के लिये नियुक्ति-पत्र जारी किये गये हैं।

दो अतिरिक्त तेल शोधक कारखानों की स्थापना का प्रस्ताव

1090. **श्री पी० रंगानाथ शिनाय** : क्या **पैट्रोलियम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश के तटवर्ती क्षेत्र में दो अतिरिक्त तेल शोधक कारखाने स्थापित करने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो क्या प्रस्तावित तेल शोधक कारखानों में से एक कर्नाटक में स्थापित किया जायेगा ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

पिछड़े क्षेत्रों में नई रेल लाइनें

1091. श्री एस० एल० पेजे :
श्री शंकरराव सावन्त :

क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछड़े क्षेत्रों में नई रेल लाइनें बिछाने के लिये पांचवीं पंचवर्षीय योजना में कोई व्यवस्था की गई है;

(ख) क्या नई रेल लाइनें बिछाने की दृष्टि से सरकार ने पिछड़े क्षेत्रों में प्राथमिक सर्वेक्षण कार्य आरम्भ कराया है;

(ग) यदि हां, तो पांचवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान आरम्भ कराई जाने वाली प्रस्तावित नई रेल लाइनों का ब्यौरा क्या है; और

(घ) क्या सरकार का विचार समुद्रतटीय मंगलौर रेलवे के एक भाग आप्टा-दासगांव रेल लाइन बिछाने का कार्य आरम्भ करने का है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ग). पिछड़े क्षेत्रों में नयी रेलवे लाइनें बनाने के लिए प्रस्तावित पांचवीं पंचवर्षीय योजना में कोई विशिष्ट व्यवस्था नहीं की गयी है। नयी लाइनों के निर्माण के लिए 100 करोड़ रुपये की व्यवस्था है और निर्माणाधीन/निर्माण के लिए अनुमोदित लाइनों की एक सूची संलग्न है।

(ख) जी, हां।

(घ) आप्ता-दसगांव रेल सम्पर्क के लिए अन्तिम मार्ग निर्धारण सर्वेक्षण पूरा किया जा चुका है। इस रेल सम्पर्क का यातायात सर्वेक्षण और वित्तीय मूल्यांकन 1976–77 में करवाये जाने का प्रस्ताव है। इसे बनाने के प्रश्न पर केवल तभी विचार किया जा सकता है जब पर्याप्त धन राशि उपलब्ध हो।

विवरण

पांचवीं पंचवर्षीय योजना की सम्पूर्ण अवधि में नयी रेलवे लाइनों के निर्माण से सम्बन्धित प्रस्तावों पर अभी अन्तिम निर्णय नहीं हुआ है। लेकिन देश के पिछड़े क्षेत्रों में निम्नलिखित नयी

रेलवे लाइनें बनाने/लाइनों को फिर से बिछाने का काम या तो हो रहा है या उनके निर्माण के लिए अनुमोदन किया जा चुका है :—

क्रम सं०	परियोजना का नाम	आमान	लम्बाई (कि० मी० में)
1.	भूतपूर्व हवड़ा–आमता लाइट रेलवे से सम्बन्धित क्षेत्र में बड़ी लाइन	बड़ी लाइन	73.53
2.	भूतपूर्व हवड़ा–शियाखला लाइट रेलवे से सम्बन्धित क्षेत्र में बड़ी लाइन . .	बड़ी लाइन	17.10
3.	भूतपूर्व शाहदरा–सहारनपुर लाइट रेलवे से सम्बंधित क्षेत्र में बड़ी लाइन . .	बड़ी लाइन	161.00
4.	छितौनी–बगहा लाइन को फिर से बिछाना	मीटर लाइन	28.41
5.	गोहाना–पानीपत लाइन को फिर से बिछाना	बड़ी लाइन	43.27
6.	डलमऊ–दरियापुर लाइन को फिर से बिछाना	बड़ी लाइन	26.00
7.	रोहतक–भिवानी नयी बड़ी लाइन .	बड़ी लाइन	49.30
8.	भंझारपुर–लौकहा बाजार नयी लाइन .	मीटर लाइन	42.30
9.	सकरी–हसनपुर . . .	मीटर लाइन	74.40
10.	रामनगर और काठगोदाम के लिए नयी बड़ी लाइन	बड़ी लाइन	168.66
11.	नाडिकुडे–बीबीनगर नयी लाइन	बड़ी लाइन	153.00
12.	बांसपानी–जाखापुरा	बड़ी लाइन	176.00
13.	हिरदागढ़–दमुआ . . .	बड़ी लाइन	14.30

पांचवीं योजना में धन की अत्यधिक कमी के कारण पिछड़े क्षेत्रों में और अधिक रेलवे लाइनों का निर्माण शुरू करना सम्भव नहीं है। पिछड़े क्षेत्रों में कुछ रेलवे लाइनों के लिए सर्वेक्षणों का आदेश दे दिया गया है ताकि धन की उपलब्धता की स्थिति सुधरते ही इन परियोजनाओं के निर्माण के प्रश्न पर विचार किया जा सके।

चितौनी घाट पुल के निर्माण में प्रगति

1092. **श्री हरी किशोर सिंह** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गंडक नदी पर चितौनी घाट पुल के निर्माण की धीमी प्रगति के क्या कारण हैं;

(ख) क्या पुल का निर्माण समयावलि के अनुसार पूरा होने की संभावना है; और

(ग) यदि नहीं, तो स्थिति को सुधारने के लिए क्या कदम उठाये जायेंगे ?

रेल मंत्रालय मे उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग). गंडक पुल के निर्माण का काम तभी शुरू किया जा सकता है जब नदी को नियंत्रित करने का कार्य जो बाढ़ नियंत्रण-कार्य के रूप में उत्तर प्रदेश सरकार के खर्च पर किया जायेगा, पूरा हो जायेगा। इस परियोजना के लिए धन की

व्यवस्था करने के वास्ते उत्तर प्रदेश सरकार और योजना आयोग से अनुरोध किया जा रहा है। इस परियोजना के तैयार हो जाने की लक्ष्य तिथि बताना अभी सम्भव नहीं है।

राम नाथ गोयंका द्वारा अपनी कम्पनियों के प्रबंध निदेशक का पद सम्भालना

1093. **श्री डी० के० ंडा :** क्या **विधि, न्याय और कम्पनी कार्य** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या समवाय विधि बोर्ड ने अपने उस पूर्व निर्णय का पुनरीक्षण किया है जिसके अनुसार राम नाथ गोयंका अपनी किसी कम्पनी में प्रबन्ध निदेशक के पद पर नहीं रह सकते थे; और

(ख) यदि हां, तो इसके कारण क्या हैं ?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बेदब्रत बरुआ) : (क) तथा (ख). सरकार को परामर्श दिया गया था कि प्रबन्धक या पूर्ण कालिक निदेशक को देय पारिश्रमिक वह पारिश्रमिक है जिसका वह निदेशक होने के नाते हकदार होता है और इसलिए जब तक कि निदेशक को देय पारिश्रमिक, उस पारिश्रमिक से जो वह प्रबन्धक या पूर्ण कालिक निदेशक के रूप में हकदार होगा, से अधिक और ऊपर है, उसका पद धारण कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 314 के अर्थ में कम्पनी के अन्तर्गत हित का पद धारण या स्थान नहीं समझा जाएगा। अतः यह पाया गया था कि कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 314 (ख) के उपबन्ध श्री रामनाथ गोयंका पर लागू नहीं होते थे।

Accidents on Ramghat Road and G. T. Road Railway Crossings

1094. **Shri Chandra Shailani:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) The number of accidents which took place during the last one year on the Ramghat road railway crossing and the G. T. Road railway crossing in Aligarh and the number of persons killed and injured in these accidents;

(b) whether Government propose to construct overbridges on both these railway crossings to check such accidents; and

(c) if so, by what time?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh): (a) During 1975-76 *i.e.* from April, 1975 to February, 1976, there was one accident at Ramghat Road level crossing in which one person was injured. There was, however, no accident at G. T. Road level crossing during the said period.

(b) and (c). Railways provide road over bridges/under bridges in replacement of level crossings at the request of the State Governments.

In case of the level crossing No. 109-A at Ramghat Road, Aligarh, the State Government have recently submitted a proposal for construction of a road over bridge in replacement of the level crossing and the matter is under examination.

So far there has been no proposal from the State Government for construction of a road over bridge in replacement of the level crossing on the G. T. Road.

For a road over bridge at Ramghat Road, the State Government have been asked to submit a complete scheme for the proposed road over bridge alongwith the approaches for taking further action. As this proposal is in the preliminary stage of examination, it is too early to indicate any target date for completion.

नई दिल्ली स्टेशन पर तथा दिल्ली/नई दिल्ली स्टेशनों से चलने वाली गाड़ियों से यात्रियों के सामान की चोरी

1095. **श्री के० सूर्यनारायण** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में नई दिल्ली स्टेशन पर तथा दिल्ली/नई दिल्ली से चलने वाली गाड़ियों से यात्रियों के सामान की चोरी की अनेक घटनायें हुई हैं;

(ख) यदि हां, तो गत तीन मास में; इस प्रकार की कितनी घटनायें हुई और कितने मामलों में चोरों को पकड़ा जा सका; और

(ग) स्टेशनों एवं गाड़ियों पर सुरक्षा उपाय सुदृढ़ करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) पिछले तीन महीनों में अर्थात् दिसम्बर, 1975, जनवरी और फ़रवरी, 1976 में दिल्ली रेलवे पुलिस के पास यात्रियों के सामान की चोरी के निम्नलिखित 75 मामले दर्ज कराये गये थे :—

	रेलवे पुलिस के पास दर्ज कराये गये यात्रियों के सामान की चोरी के मामलों की संख्या	उन अवसरों की संख्या जिन में अपराधियों को पकड़ा जा सका
दिल्ली मेन रेलवे स्टेशन	37	3
नयी दिल्ली रेलवे स्टेशन	38	4

(ग) सुरक्षा के निम्नलिखित उपाय किये गये हैं :—

(1) यात्रियों की सम्पत्ति की निगरानी के लिए प्लेटफ़ार्मों पर वर्दीधारी पुलिस द्वारा गश्त लगाई जाती है।

(2) गाड़ियों के आने पर भीड़ भाड़ के समय विशेष गश्त लगाई जाती है।

(3) बदमाशों की निगरानी करने के लिए सादा वस्त्रों में विशेष पुलिस तैनात की जाती है।

(4) आवारा और निरुद्देश घूमने वाले व्यक्तियों की गतिविधियों पर निरन्तर निगाह रखी जाती है।

(5) महिलाओं के डिब्बों की ओर विशेष ध्यान दिया जाता है तथा वहां निगरानी के लिए पुलिस के सिपाही भी रखे जाते हैं।

(6) अपराधियों को रंगे हाथ पकड़ने के लिए प्लेटफ़ार्मों पर तथा गाड़ियों में चोर-फ़दों की व्यवस्था की गयी है।

(7) महत्वपूर्ण स्थानों पर बदमाशों की धर-पकड़ के लिए 'नाकाबन्दी' की जाती है।

(8) चोरों को पकड़ने के लिए गाड़ियों के दूसरी ओर भी आदमी तैनात किये जाते हैं।

(9) टिकट खिड़कियां तथा आरक्षण ग्रहों आदि में निगरानी के लिए वर्दीधारी तथा सादा वस्त्रों में पुलिस के सिपाही रखे जाते हैं।

(10) बदमाशों के सम्बन्ध में उपयोगी सूचना प्राप्त करने के लिए जनता में से ही विशेष स्रोत बनाये गये हैं।

(11) विशेष पूछताछ कर्मचारी बदमाशों का पता लगाते है और सामान उठाने वाले गिरोहों का पता लगाने के लिए जाने पहचाने चोरों से पूछताछ करते हैं।

(12) दिल्ली में सक्रिय बदमाशों से सम्बन्धित सूचना का पड़ोसी राज्यों के साथ आदान प्रदान किया जाता है ताकि ये बदमाश बेरोक टोक न आ जा सकें।

(13) सामान उठाने वालों तथा जेबकतरों से सावधान रहने के लिए सदाशयी यात्रियों में व्यापक प्रचार किया जाता है।

आन्ध्र प्रदेश में उर्वरक का उत्पादन

1096. **श्री के० राम कृष्ण रेड्डी : क्या रसायन और उर्वरक मन्त्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आन्ध्र प्रदेश में 1972–73, 1973–74 और 1975–76 में उर्वरकों का कुल कितना उत्पादन हुआ; और

(ख) इस राज्य में उत्पादन में वृद्धि करने के लिय क्या प्रस्ताव है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख) इस समय एक वृहदाकार यूनिट विभाग में उत्पादन कार्यकर रहा है, इसके अतिरिक्त आन्ध्र प्रदेश में एक लघु सुपर-फास्फेट यूनिट भी है। 1972–73, 1973–74 और 1975–76 की अवधि के दौरान उनका उत्पादन निम्न प्रकार है :—

यूनिट का नाम	1000 मी० टन में उत्पादन					
कोरोमण्डल	1972–73 'एन' पी$_2$ ओ$_5$		1973–74 'एन' पी$_2$ ओ$_5$		1975–76 (अप्रैल, 75–फ़रवरी, 76) 'एन' पी$_2$ ओ$_5$	
फ़र्टिलाइजर्स लिमिटेड . .	59	62	54	61	42	44
हैदराबाद कैमिकल्स और फ़र्टिलाइजर्स	—	1.0	—	2.3	—	0.6

इसके अतिरिक्त, 900 मी० टन अमोनिया प्रतिदिन उत्पादन करने की क्षमता वाले कोयले पर आधारित सन्यन्त्र कार्यान्वयन की स्थिति काफ़ी आगे बढ गई। अब जुलाई, 1977 में इस प्रायोजना के कार्य शुरू किये जाने की आशा की जाती है।

दास नगर के निकट डाउन राँची हावड़ा एक्सप्रैस गाड़ी का दुर्घटना ग्रस्त होना

1097. **श्री सरदार स्वर्ण सिंह सोखी** : क्या **रेल** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 8 फरवरी, 1975 को प्रातः डाउन रांची-हावड़ा एक्सप्रैस गाड़ी दक्षिण पूर्व रेलवे के हावड़ा-खड़गपुर सेक्शन पर दास नगर के निकट दुर्घटनाग्रस्त हुई थी;

(ख) यदि हां, तो इसमें कितने यात्री हताहत हुए थे और मरने वाले व्यक्तियों के उत्तराधिकारियों को क्या क्षतिपूर्ति दी गई थी; और

(ग) दुर्घटना के कारण क्या थे और ऐसी दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति रोकने के लिए सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) 84 डाउन हटिया-रांची हावड़ा- एक्सप्रैस गाड़ी की 8–2–1976 को दाशनगर हाल्ट पर टक्कर हो गयी थी ।

(ख) इस दुर्घटना में 10 यात्री घायल हुए थे जिनमें से एक को सख्त चोटें आयी थीं ।

क्षतिपूर्ति के किसी दावे का भुगतान नहीं किया गया और न ही अब तक कोई दावा प्राप्त हुआ है ।

(ग) इस दुर्घटना की जांच रेल संरक्षा के अपर आयुक्त दक्षिण पूर्वी क्षेत्र, कलकत्ता ने की है और उनकी रिपोर्ट अभी नहीं मिली है । तथापि उनके अन्तिम निष्कर्ष के अनुसार यह दुर्घटना रेल कर्मचारियों की गलती से हुई है । उनकी रिपोर्ट मिलने पर उपयुक्त कार्रवाई की जायेगी ।

रेलों पर बनाये गये संरक्षा संगठनों का काम गाड़ियों के संचालन से सम्बन्धित कर्मचारियों में संरक्षा की भावना जागृत करना और यह सुनिश्चित करना कि कर्मचारी संरक्षा नियमों का उल्लंघन न करें अथवा लाघवकारी तरीके न अपनायें। सभी दुर्घटनाओं की पूरी-पूरी जांच की जाती है और उसी तरह की दुर्घटनाओं को फिर से न होने देने के लिए समुचित उपचारात्मक उपाय किये जाते हैं। सुधरी हुई सिगनल और अन्तर्पाश व्यवस्था, रेल-पथ परिपथन, आदि के रूप में यथा सम्भव प्रौद्योगिक सुधार भी किये गये हैं । दोषी कर्मचारियों के विरुद्ध कड़ी कार्रवाई की जाती है ।

हुबली करवार रेल लाइन के लिए सर्वेक्षण

1098. **श्री बी० वी० नायक** : क्या **रेल** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आयातित पैट्रोलियम के अधिक मूल्यों को देखते हुए हुबली-करवार रेल लाइन के लिए तकनीकी व्यवहार्यता सर्वेक्षण की आवश्यकता है; और

(ख) यदि हां, तो इस दशा में सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) हुबली से करवार तक रेल सम्पर्क के लिए हाल में एक प्रारम्भिक इंजीनियरी और यातायात सर्वेक्षण कराया गया है । सर्वेक्षण रिपोर्टों की जांच से पता चला है कि इस लाइन की लम्बाई 191.20 कि० मी० होगी और इस पर अनुमानतः 34.8 करोड़ रुपये की लागत आयेगी तथा इससे 0.19 प्रतिशत (डी० सी० एफ०) का प्रतिफल मिलेगा । इसलिए इस प्रस्ताव को छोड़ दिया गया है ।

हावड़ा सब-वे में उपनगरीय यात्रियों के लिए बुकिंग सुविधाएं

1099 **श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर :** क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हावड़ा सब-वे में उपनगरीय यात्रियों के लिए टिकट बुकिंग की पर्याप्त सुविधायें नहीं हैं; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार वहां पर काउन्टरों की संख्या बढाने का विचार कर रही है ?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

कम्पनियों के प्रमुख अधिकारियों के वेतन ढांचे और उनकी परिलब्धियों की जाँच

1100. **श्री सरजू पांडे :**
सरदार महेन्द्र सिंह गिल :

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

(क) क्या सरकार ने कम्पनियों के प्रमुख अधिकारियों के वेतन ढांचे और उनकी परिलब्धियों की जांच करने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो कम्पनियों के नाम क्या हैं ?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बेदब्रत बरुआ) : पब्लिक लिमिटेड कम्पनियों तथा उनकी अनुषंगिकों में प्रबन्धकीय कार्मिकों का पारिश्रमिक, जो कम्पनी अधिनियम की धारा 309/198 द्वारा विनियमित होता है, के विपरीत, कम्पनी कर्मचारियों को दिया जाने वाला पारिश्रमिक, इस अधिनियम द्वारा विनियमित नहीं होता है । तथापि, प्रबन्धकीय पारिश्रमिक की बाबत, विधि न्याय एवं कम्पनी कार्य मन्त्रालय, उद्योग एवं नागरिक आपूर्ति मन्त्रालय, तथा वित्त मन्त्रालय के प्रतिनिधियों को सम्मिलित कर एक अनौपचारिक समूह इस प्रश्न को परीक्षा करने के लिये गठित किया गया है कि क्या पब्लिक लिमिटेड कम्पनियों तथा उनकी अनुषंगिकों में, प्रबन्धकीय कार्मिकों को, कम्पनी अधिनियम की धारा 309/108 के अनुसरण में, प्रबन्धकीय पारिश्रमिक तथा परिलब्धियों की देनदारी के लिये, कम्पनी अधिनियम, 1956 के कार्य-कलापों पर, 14वीं तथा 17वीं वार्षिक रिपोर्टों के अध्याय 4 में वर्णित विद्यमान मार्गदर्शक नियमों को संशोधित करना आवश्यक है या नहीं ।

(ख) उत्पन्न नहीं होता ।

हावड़ा पूर्व और दक्षिण पूर्व रेलवे के लिए बुकिंग टर्मिनल स्टेशन

1101 **श्री समर मुखर्जी :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार हावड़ा पर दो टर्मिनल स्टेशन एक पूर्व रेलवे के लिए सलखिया पर और दूसरा दक्षिण पूर्व रेलवे के लिए चान्दमारी पुल के निकट, बनाने का कार्य आरम्भ करने के बारे में विचार कर रही है ; और

(ख) यदि हां तो वहां इस बारे में कब तक कार्य आरम्भ किए जाने की संभावना है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख) पूर्व रेलवे की उपनगरीय गाड़ियों के लिए हावड़ा क्षेत्र में एक अलग टर्मिनल बनाने का प्रस्ताव है । यह काम विभिन्न चरणों में किया जायेगा । प्रथम चरण में वर्तमान बेलूर स्क्रैप यार्ड को डानकुनि ले जाने तथा हावड़ा स्थित जनरल स्टोर और सिगनल कारखाने को बेलूर में खाली हुए स्थान पर ले जाने का काम शामिल है ।

दक्षिण पूर्व रेलवे के लिए एक अलग उपनगरीय टर्मिनल बनाने के लिए सर्वेक्षण किया जा रहा है ।

कोटाबलासा-कोंरिडूल रेलवे लाइन का विद्युतीकरण

1102 **श्री के० मल्लाना** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कोटाबलासा-कोंरिडूल रेलवे लाइन के विद्युतीकरण का कार्य कब तक पूरा हो जायेगा ;

(ख) क्या यह निर्धारित समय में पूरा नहीं हुआ है ; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) 1978-79

(ख) जी हां ।

(ग) देरी के मुख्य कारण निम्नलिखित हैं :—

(i) प्रति वर्ष 60 लाख मीटरिक टन की ढुलाई के प्रारम्भिक निर्धारण की बजाय 120 लाख मीटरिक टन की ढुलाई करने के लिए अयस्क गाड़ियों का वहन-भार बढा कर खण्ड की क्षमता में वृद्धि करने के उद्देश्य से बिजलीकरण की योजना के पुनर्वलोकन की आवश्यकता ; तथा

(ii) धन का अभाव ।

Economy in Petrol Consumption in Government Departments

1103. **Shri Anant Prasad Duhsia:** Will the **Minister of Petroleum** be pleased to state:

(a) whether instructions had been issued to all Government departments from time to time to effect economy in petrol consumption, if so, the main points thereof and whether they were complied with and if not, the reasons therefor; and

(b) comparative statement of petrol consumption in respect of each department of the Central Government for January, 1975 and January, 1976?

The Deputy Minister in the Ministry of Petroleum (Shri Ziaur Rahman Ansari):

(a) Yes, Sir. The Ministry of Finance (Department of Expenditure) have issued instructions regarding economy in administrative and non-Plan expenditure of Government, including travelling allowances and contingencies. These instructions cover expenditure on petrol also.

(b) The information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

न्यायालयों में मामलों के निपटाने के बारे में प्रधान मंत्री का वक्तव्य

1104 **श्री शशि भूषण** : क्या विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या प्रधान मंत्री ने पश्चिम बंगाल विधि वेत्ता सम्मेलन को दिए गए अपने संदेश में इस बात की आवश्यकता पर बल दिया कि न्यायालयों में मामले शीघ्र निपटाए जाने चाहिएं तथा उन्होंने यह भी कहा कि मामलों को काफ़ी समय तक नहीं पड़ा रहने दिया जाना चाहिए और यदि आवश्यक हो तो कानूनी प्रक्रिया में परिवर्तन किए जाएं; और

(ख) इस बारे में उनके मंत्रालय की क्या प्रतिक्रिया है और इस सम्बन्ध में क्या कदम उठाये गए हैं ?

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

(ख) दण्ड प्रक्रिया संहिता, 1973 में महत्वपूर्ण परिवर्तन किए गए हैं जो मामलो को शीघ्रता से निपटाने में सहायक हैं । सिविल प्रक्रिया संहिता (संशोधन) विधेयक, 1974 में अनेक परिवर्तन इस उद्देश्य से किए गए हैं कि मामलों को शीघ्रता से निपटाया जा सके ।

नई रेलवे लाइनों के निर्माण में राज्यों की भागीदारी के स्वरूप में विविधता

1105 **श्री अर्जुन सेठी** : क्या रेल मंत्री उड़ीसा राज्य में जखपुरा-बांसपानी रेल सम्पर्क के निर्माण के बारे में 6 जनवरी, 1976 के तारांकित प्रश्न संख्या 60 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नई रेलवे लाइनों के निर्माण में राज्यों की भागीदारी के स्वरूप में क्या विविधता है;

(ख) क्या आर्थिक दृष्टि से पिछड़े किसी विशेष राज्य के मामले में कोई अपवाद है; और

(ग) ऐसे मामले में क्या कार्यवाही की जाती है जब कोई राज्य सरकार आर्थिक दृष्टि से पूंजी लागत का 50 प्रतिशत भी वहन करने में समर्थ नहीं होती है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख). एक विवरण संलग्न है जिसमें नयी रेलवे लाइनों के निर्माण में साझेदारी के लिए विभिन्न राज्य सरकारों से प्राप्त प्रस्तावों अथवा उन प्रस्तावों का उल्लेख किया गया है जिनमें साझेदारी के लिए राज्य सरकारों को लिखा गया है । [ग्रन्थालय में रखा गया । **देखिये** संख्या एल० टी० 10507/76]

(ग) इन मामलों पर गुणावगुण के आधार पर विचार करना होगा ।

Wagons Manufactured by M/s. Arther Butler Factory at Muzaffarpur

1106. **Shri K. M. Madhukar** : Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether orders for a large number of wagons have been placed recently on the units manufacturing wagons; and

(b) if so, the number of railway wagons for the manufacture of which an order has been placed on Arther Butler Factory at Muzaffarpur in North Bihar which has been taken over by Government recently ?

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

(a) Yes.

(b) 720 wagons in terms of four wheeler units.

लाइन कर्मचारियों (स्टाफ) और कम वेतन प्राप्त करने वाले कर्मचारियों के सम्बन्धियों की नियुक्ति (उत्तर रेलवे)

1107 **श्री राजदेव सिंह** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मई, 1974 की हड़ताल के बाद रेलवे बोर्ड के अधिकारियों, जनरल मैनेजर के कार्यालयों और डिवीजनल सुपरिन्टेंडेंट के कार्यालय ने अपने पुत्रों, पुत्रियों और अन्य निकट तथा दूर के सम्बन्धियों को उच्च पदों पर नियुक्त किया है जब कि लाइन कर्मचारी (स्टाफ़) और कम वेतन प्राप्त करने वाले कर्मचारियों की पूर्णतया उपेक्षा की गई ;

(ख) क्या शिशिक्षुओं अधिनियम के अन्तर्गत भी रेलवे कर्मचारियों के पुत्रों और पुत्रियों को केवल 20 प्रतिशत स्थानों पर नियुक्त किया गया था और बाकी रिक्त स्थानों पर रेलवे बोर्ड के अधिकारियों, जनरल मैनेजर के कार्यालयों और डिवीजनल सुपरिन्टेंडेंट के कार्यालयों के तथा उच्च वेतन प्राप्त करने वाले अधिकारियों के सम्बन्धियों को, लाइन कर्मचारियों (स्टाफ़) की उपेक्षा कर, नियुक्त किया गया था ;

(ग) क्या पक्षपात, भाई-भतीजावाद और जातिवाद को रोकने के लिये सरकार का विचार नियुक्ति का कार्य सरकारी सेवा आयोग की भांति एक एजेंसी को सौंपने का है ; और

(घ) उत्तर रेलवे में वफ़ादार कर्मचारी कोटा और शिशिक्षुओं अधिनियम के अन्तर्गत नियुक्त किये गये कर्मचारियों की डिवीजनवार संख्या कितनी है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी नहीं, वफ़ादार कर्मचारियों के बच्चों के लिये 20 प्रतिशत प्रतिनियुक्तियों का कोटा रखा गया था । उन पर की गई कुल 2100 से अधिक नियुक्तियों में से अधिकारियों के पुत्र/पुत्रियां 46 हैं जिनमें से 13 पुत्र/पुत्रियां श्रेणी 1 के अधिकारियों के हैं ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) वफ़ादार कर्मचारियों को दी जाने वाली नियुक्ति सहायता की योजना 31-3-76 से समाप्त की जा रही है ।

जहां तक प्रशिक्षुओं की भर्ती का सम्बन्ध है, रोजगार कार्यालय, अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति के मान्यता-प्राप्त एसोसिएशनों द्वारा अग्रेसित नामों और रेलवे कर्मचारियों के आश्रित उम्मीदवारों की चयन बोर्ड द्वारा भर्ती करने के वर्तमान प्रणाली में किसी प्रकार का परिवर्तन करना आवश्यक नहीं समझा जाता हैं ।

(घ) मंडल	वफ़ादार कर्मचारियों के पुत्र/पुत्रियां	31-12-75 को अप्रेंटिस अधिनियम के अधीन
मुख्यालय	312	—
दिल्ली	200	—
फ़िरोज़पुर	94	—
इलाहाबाद	289	—
मुरादाबाद	180	—
लखनऊ	136	—
बीकानेर	413	—
जोधपुर	117	—
अन्य कार्यालय	382	—
कारखाने :		
अमृतसर	—	242
जगाधरी	—	315
लखनऊ चारबाग	—	320
लखनऊ आलमबाग	—	271
बीकानेर	—	70
जोधपुर	—	222
गाजियाबाद	—	9
डब्ल्यू० ए० ई० ई०, जगाधरी	—	32
मुद्रण और लेखन सामग्री अधीक्षक शकूरबस्ती	—	48
उप मुख्य बिजली इंजीनियर, लखनऊ	—	46

डी० बी० के० रेलवे लाइन पर माल तथा यात्री यातायात का प्रस्ताव

1108 श्री कुमार मांझी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डी० बी० के० रेलवे लाइन पर माल तथा यातायात की अनुमति देने का कोई प्रस्ताव है ; और

(ख) क्या वारबिल रेलवे स्टेशन पर यात्री यातायात की अनुमति देने का कोई प्रस्ताव है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) इस लाइन पर परियोजित लौह अयस्क यातायात जिसके लिये मूलत: इसका निर्माण किया गया था, को सम्हालने की क्षमता होने के कारण,

फिलहाल, इस खंड को आम माल यातायात के लिये खोलने का कोई प्रस्ताव नहीं है। तथापि, सीमित संख्या में सवारी गाड़ियां चलाने का प्रश्न सामयिक रूप से विचाराधीन है।

(ख) जी नहीं।

आसान शर्तों पर कच्चे तेल का आयात

1109 **श्रीमती रोजा विद्याधर, देशपांडे** : क्या **पेट्रोलियम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत आसान शर्तों पर कच्चे तेल का आयात करने की कोशिश कर रहा है ;

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

(ग) क्या ईरान ने कच्चे तेल का मूल्य कम कर दिया है ;

(घ) क्या पैट्रोलियम निर्यातक देशों के संगठन के किसी अन्य सदस्य ने कच्चे तेल का मूल्य कम करने का निर्णय किया है ; और

(ङ) यदि हां, तो उसकी मुख्य बातें क्या हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) और (ख). अब तक 1976 के दौरान आयात के लिये निम्नलिखित प्रबन्ध सुनिश्चित किये गये हैं :--

देश का नाम	मात्रा मिलियन मीटरी टनों में
संयुक्त अरब इमाइरेट	1.00

इस सप्लाई का प्रबन्ध द्विपक्षीय आधार पर किया गया है। अन्य विवरण जन हित में नहीं है।

कुछ अन्य तेल उत्पादक देशों के साथ बातचीत जारी है। (ग) से (ङ). प्रेस रिपोर्ट से पता चला है कि कुछ तेल उत्पादक देशों ने भारी कच्चा तेल के मूल्यो मे कमी की है।

गरीब लोगों को निःशुल्क कानूनी सहायता

1110 **श्री वसन्त साठे** : क्या **विधि, न्याय और कम्पनी कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने समाज के आर्थिक दृष्टि से कमजोर वर्गों को निःशुल्क कानूनी सहायता देने के प्रस्ताव के संदर्भ में आगे कोई प्रगति की है ;

(ख) यदि हां, तो इसकी मुख्य बातें जैसे इस पर होने वाला कुल खर्च और इसके लिये प्रस्तावित संगठन की रूपरेखा क्या है ;

(ग) क्या सरकार का विचार इस योजना को बड़े पैमाने पर लागू करने से पूर्व गरीबों को कानूनी सहायता देने के लिये चुने हुये क्षेत्रों में कोई मार्गदर्शी परियोजना आरम्भ करने का है ; और

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

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री एच० आर० गोखले) : (क) से (घ). कानूनी सहायता के स्वरूप, उसकी परिधि और उसके दिये जाने की सीमा के बारे में सरकार विचार कर रही है।

Replacement of Private catering system by Departmental one at Katihar

1111. **Shri G. P. Yadav:** Will the **Minister of Railways** be pleased to state:

(a) whether private catering system at Katihar station on North Eastern Railway was to be replaced by departmental catering system with effect from Ist October, 1975; and

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

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Snigh): (a) & (b). The catering arrangements at Katihar have been done on a combined basis for a considerable time and constant effort was made to departmentalise it. At one stage in 1975 a decision was taken and orders were issued in favour of replacement of the private catering contractor at Katihar by fully departmentalising the catering arrangement at the station. But on receipt of several representations from Members of Parliament against this decision and also in view of the fact that the loss on Departmental Unit was progressively increasing, the matter was re-examined and it has been decided not to departmentalise these units at present.

Increase in Food Prices by Railways

1112. **Shri Shankar Dayal Singh:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether rates of food articles in the hotels and restaurants in the country have been reduced to some extent during the last one year in view of the fall in foodgrain prices; and

(b) if so, the justification for the inscrease in food prices by Railways during this period?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh): (a) Rates of a few items of food are reported to have been reduced by a few hotels and restaurants after declaration of emergency.

(b) Only the prices of vegetarian and non-vegetarian thali meals and 'ready to serve' meals were increased marginally from 18-6-75 before the declaration of emergency when the costs of raw materials were high. There has been no increase in the tariff in general after the declaration of the emergency and in fact the prices of many of the A-la-carte items in most of the Railways have been reduced.

फैजाबाद और झांसी के बीच एक्सप्रेस गाड़ी का किराया लिया जाना

1113. **श्री आर० के० सिन्हा** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एक ऐसी रेलगाड़ी है जो बरास्ता लखनऊ और झांसी अहमदाबाद को जाती है और जो सप्ताह में दो दिन वाराणसी से और पांच दिन फैजाबाद से चलती है ;

(ख) क्या यह रेलगाड़ी फैजाबाद और झांसी के बीच पैसेंजर गाड़ी के रूप में और फिर अहमदाबाद तक एक्सप्रेस गाड़ी के रूप में चलती हैं परन्तु फैजाबाद से झांसी तक की दूरी के लिए एक्सप्रैस गाड़ी का किराया लिया जाता है ;

(ग) फैजाबाद और झांसी के बीच के मार्ग के लिये यात्रियों से एक्सप्रैस गाड़ी का किराया लिये जाने के क्या कारण हैं ; और

(घ) क्या सरकार का विचार इस असंगति को दूर करने का है ?

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

(ख) से (घ). इस मार्ग पर लाइन क्षमता पर तंगी के कारण, फैजाबाद–लखनऊ, कानपुर-झांसी, झासी-भोपाल, भोपाल-रतलाम और दराहोद-बड़ोदा खंडों की सवारी गाड़ियां में कुछ को मिलाकर अहमदाबाद; फैजाबाद/वाराणसी एक्सप्रैस गाड़ियां चलायी गयी हैं । जिन खंडों पर ये गाडियां सवारी गाड़ियां के रूप में चलती हैं, वहां सवारी गाड़ियों का सामान्य किराया ही वसूल किया जाता है ।

उर्वरक कारखाने

1114. श्री पी० गंगादेव :
श्री चन्द्र शैलानी :

क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि सरकार निकट भविष्य में और अधिक उर्वरक कारखानों की स्थापना करने की योजना बना रही है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : पांचवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान भटिण्डा, पानीपत और ट्राम्बे में सरकारी क्षेत्र में तीन बड़े पैमाने के कारखानों की तथा सहकारी क्षेत्र में फूलपुर (उत्तर प्रदेश) तथा तारापुर (महाराष्ट्र) में दो कारखाने लगाये जा रहे हैं । ये उन 13 प्रायोजनों के अतिरिक्त हैं जो पांचवीं योजना के आरम्भ में कार्यान्वियन किये जा रहे थे ।

काकीनाडा (आन्ध्र प्रदेश), गुजरात स्टेट फर्टिलाइजर कम्पनी (बड़ौदा), एनौर (तमिलनाडु) और कोटा एक्सपेंशन (राजस्थान) में गैर-सरकारी क्षेत्र क्षमता के विकास के लिये आशय-पत्न जारी किये गये हैं ।

आप्टा–दासगाँव रेल लाइन पर व्यय

1115. श्री शंकर राव सावन्त : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि आप्टा और दास गांव के बीच रेल लाइन पर चालू वर्ष के दौरान कितना व्यय किया गया है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : वर्तमान वित्तीय वर्ष में इस परियोजना पर कोई खर्च नहीं किया गया है । इस परियोजना के सम्बन्ध में किये गये अन्तिम मार्ग-निर्धारण सर्वेक्षण की रिपोर्टों की जांच करते समय आप्टा-दासगांव रेल सम्पर्क का यातायात सर्वेक्षण और वित्तीय दृष्टि से, मूल्यांकन कराना आवश्यक समझा गया । 85,000 रुपये की प्रत्याशित लागत पर इस काम को 1976-77 के रेलवे बजट में शामिल कर लिया गया है । इसलिये, प्रस्तावित सर्वेक्षण और वित्तीय दृष्टि से मूल्यांकन का काम पूरा हो जाने के बाद इस परियोजना का निर्माण-कार्य शुरू करने के प्रश्न पर विचार किया जाएगा, बशर्ते कि इसके लिये धन उपलब्ध हुआ ।

सरकारी क्षेत्र द्वारा बनाई जाने वाली औषधियों के मूल्य में कमी

1116. श्री डी० डी० देसाई : क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकारी क्षेत्र के संगठनों में बनाई जाने वाली औषधियों के मूल्य में भारी कमी हुई ;

(ख) यदि हां, तो कमी से पहले और कमी के बाद इन औषधियो के खुदरा मूल्य क्या थे ;

(ग) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी विवरण क्या है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) तथा (ख). सरकारी क्षेत्रों के उपक्रमों द्वारा निर्मित प्रपुंज औषधों के सम्बन्ध में सामान्य मूल्यों में कोई कमी नहीं की गई है। तथापि आई० डी० एल० ने स्वेच्छा से फैक्टरी के बाहर प्रपुंज औषधो के लिये सल्फागनीडाइन की फूल्ड प्राइस में 115.68 रुपये प्रति किलोग्राम से 100 रुपये प्रति किलोग्राम में कमी है एल० टी० सी० द्वारा धारणीबद्ध की जाने वाली क्लोरेनफेनीकल और एमपिसिलिन के मूल्यों में कमी के फलस्वरूप निम्नलिखित सूत्रयोगों के मूल्यों में कमी की गई :

क्रमांक	सूत्रयोग का नाम	पैक साइज	कमी से पूर्व का फुटकर मूल्य	कमी के पश्चात् फुटकर मूल्य
			रुपये	रुपये
(1)	क्लोरेम्फेनीकल कैप्सूल्स 250 मी० ग्रा०	100 कैप्सूल्स	43.46	37.43
(2)	क्लोरेनफेनीकल स्ट्रैप्टोमाइसीन कैप्सूलज	50 कैप्सूल	20.00	18.54
(3)	बरोसिल कैप्सूलज 250 मि० ग्राम	25 × 4 कैप्सुलसस्ट्रिप	119.60	96.39

20-5-75 से सरकार ने भी इमन्डोपा गोलियों (250 मिलिग्राम) का कम से कम फुटकर मूल्य 61.33 रुपये 10 × 10 स्ट्राइप अनुमोदित किया तथापि आई० डी० पी० एल० ने 4-6-75 से न्यूनतम फुटकर मूल्य 61.33 रुपये से 53 रुपये प्रति 10 × 10 गोलियां कम किया है।

(ग) और (घ). 1976 के दौरान मूल्यों को बढ़ा कर संशोधन न करने के बारे में सरकारी क्षेत्र के उपक्रम अर्थात् इंडियन ड्रग्स एण्ड फार्मास्यूटिकल्स लिमिटेड और हिन्दुस्तान एण्टि-बाइयोटिक्स लिमिटेड द्वारा प्रपुंज औषधों और सूत्रयोगों के निर्माण की सूची दिखाने वाला एक-विवरण पत्र संलग्न है। [ग्रंथालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०--10508/76]।

जाखपुरा-बाँसपाणी रेलवे लाइन का निर्माण

1117. **श्री चिन्तामणि पाणिग्रही** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जाखपुरा-बांसपाड़ी रेलवे लाइन का निर्माण कार्य शीघ्र आरम्भ किया जायेगा;

(ख) यदि हां, तो कब तक ; और

(ग) वर्ष 1976-77 में कितने किलोमीटर रेलवे लाइन बनाने का काम आरम्भ किया जाएगा और क्या वह जाखपुरा से डैटारी तक आरम्भ किया जाएगा ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग). बांसपाणी-जाखपुरा रेलवे लाइन के निर्माण के लिये अन्तिम मार्ग-निर्धारण सर्वेक्षण हाल ही में पूरे किये गये हैं। 1976-77 में इस परियोजना के लिये 1 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है और इस परियोजना का निर्माण-कार्य आगामी वित्तीय वर्ष में शुरू करने का प्रस्ताव है। इस परियोजना को चरणबद्ध करने और इस पर होने वाले खर्च में उड़ीसा राज्य सरकार द्वारा कितना खर्च वहन किया जाएगा इस बात का पता लगाने के लिये योजना आयोग के तत्वाधान में होने वाली किसी अन्तर्मन्त्रालयी बैठक में विचार विमर्श करनेका विचार है। आशा है इस सम्बन्ध में फैसला शीघ्र ही हो जाएगा।

राज्यों में कानूनी सहायता की व्यवस्था

1118. **श्री दशरथ देव :** क्या **विधि, न्याय और कम्पनी कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गरीबों और अनुसूचित जातियों तथा अनुसुचित जनजातियों के मुकदमा करने वाले व्यक्तियों को कानूनी सहायता देने के लिये विभिन्न राज्यों में कोई व्यवस्था की गई है ;

(ख) जिन राज्यों में इस प्रकार की कानूनी सहायता देने की व्यवस्था नहीं है उनमें ऐसी व्यवस्था तुरन्त करने के लिये राज्यों को सहमत करने हेतु क्या कार्यवाही की जा रही है; और

(ग) क्या सरकार का विचार कानूनी सहायता देने के लिये प्राइवेट एजेंसियों को भी प्रोत्साहन देने का है ?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (डा० वी० ए० सईद मोहम्मद) : (क) कानूनी सहायता को स्कीम द्वितीय पंचवर्षीय योजना के समय से कई राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों में छोटे पैमाने पर प्रवृत्त रही है। उपलब्ध जानकारी के अनुसार कानूनी सहायता की स्कीम अभी आन्ध्र प्रदेश, बिहार, केरल, गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, जम्मू-कश्मीर, मध्यप्रदेश, उत्तर प्रदेश, महाराष्ट्र, कर्नाटक, उड़ीसा, पंजाब, राजस्थान, तमिलनाडु, त्रिपुरा, पश्चिमी बंगाल, दादरा, नगर हवेली, गोवा, दमन, और दीव और पांडिचेरी में प्रवृत है।

(ख) और (ग). कानूनी सहायता के एकीकृत कायक्रम में राज्य सरकारों और स्वैच्छिक अभिकरणों की भूमिका पर सरकार विचार कर रही है।

Tenders invited for construction of Bridge at Chitauni over Gandak River

1119. **Shri Ram Deo Singh:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether Railways had invited tenders from registered contractors for construction of a bridge over the Gandak river in Chitauni on the North-Eastern Railway; nda

(b) if so, whether contract for the construction of the brigde has since been awarde?

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

(b) The tenders had to be cancelled subsequently as the U. P State Government, who are to bear the cost of the river training work for Gandak bridge could not make the required funds available to the Railways.

सोडा राख के उठाने में कमी

1120. **श्री धामनकर** : क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उपभोक्ताओं द्वारा सोडा राख उठाने में हाल ही में हुई भारी कमी के क्या कारण हैं, जिसके परिणामस्वरूप निर्माताओं की कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है और वे अपना भारी स्टाक कम करने के लिये मूल्यों में भारी कमी कर रहे हैं ;

(ख) यह सुनिश्चित करने के लिये कि निर्माताओं को उचित लाभ हो तथा उद्योगों को हानि न हो, क्या कार्यवाही की जा रही है ; और

(ग) क्या उक्त मद के निर्यात से प्रतिबन्ध हटाकर उद्योग के निर्यात की अनुमति देने का विचार है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : सरकार का सोडा राख के मूल्य और वितरण पर कोई नियन्त्रण नहीं है। निर्माताओं के पास सोडा राख के भण्डार का जमा व उपभोक्ता उद्योगों द्वारा उठाने में बहुत थोड़ी गिरावट के कारण और हाल के मासों में हुये उत्पादन में आंशिक वृद्धि के कारण है। अलकली निर्माता संघ द्वारा यथा पेश की गई उत्पादकों की कठिनाइयों को देखा जा रहा है। उत्पादन बनाये रखने के लिये निर्माताओं को समर्थ करने के लिये सीमित मात्रा का निर्यात करने की अनुमति दी जाये बशर्ते कि आन्तरिक मांग पूर्वतः पूरी हो ।

Uniform Secular Code

1121. **Dr. Laxminarayan Pandeya:** Will the Minister of **Law, Justice and Company Affairs** be pleased to state:

(a) Whether his Ministry has prepared a draft plan with the cooperation of Manpower Research Institute under which a uniform secular code for all sections of society has been proposed;

(b) whether there are uniform laws in this draft plan in regard to prevention of child marriages, monogamy, registration of all marriages and adoption; and

(c) if so, the broad features thereof and the measures proposed to be taken for its implementation?

The Minister of State in the Ministry of Law, Justice and Company Affairs (Dr V. A. Sayid Muhammad): (a) No, Sir.

(b) & (c) Do not arise.

पेट्रोलियम कर्मचारियों की स्थिति

1122. **श्रीमती पार्वती कृष्णन्** क्या **पेट्रोलियम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में गैसोलिन फ़िलिंग स्टेशन, तेल शोधक कारखाने, पेट्रोरसायन समूहों तथा अन्य स्थानों में पेट्रोलियम उत्पादों के कार्य में लगे हुये कर्मचारियों के स्वास्थ्य को गम्भीर खतरा रहता है ; और

(ख) यदि हां, तो इन कर्मचारियों को स्वास्थ्य के गंभीर खतरे से बचाने के लिये सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) और (ख). सूचना एकत्र की जा रही है एवं सभा पटल पर प्रस्तुत की जायेगी।

Uneconomic Railway Yielding Profits

1123. **Shri Hari Singh:** Will the Minister oi **Railways** be pleased to state:

(a) whether some railways were running in loss for some years;

(b) if so, whether some of these railways have now started yielding profit to Government; and

(c) whether the number of passengers has increased on these railway lines?

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

(b) The position for the current year 1975-76 would be known only after the closing of the accounts for the year.

(c) Yes.

धनबाद डिवीजन (पूर्व रेलवे) में स्थानापन्न कर्मचारियों की बहाली

1124. **श्री रामावतार शास्त्री** : क्या रेल मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मई, 1974 की हड़ताल के सम्बन्ध में पूर्व रेलवे की धनबाद डिवीजन से रेलवे के प्रत्येक विभाग से कितने स्थानापन्न कर्मचारी सेवा से हटाये गये ;

(ख) स्थानापन्न कर्मचारियों को बहाल करने के सम्बन्ध में मन्त्रालय की नीति क्या है;

(ग) उनमें से कितने कर्मचारी 29 फरवरी, 1976 तक सेवा में वापस ले लिये गये हैं; और

(घ) सभी कर्मचारियों को बहाल न किये जाने के क्या कारण हैं ?

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

विदेशी तथा भारत औषध कम्पनियों द्वारा अर्जित लाभ

1125. **श्री विश्वनाथ झुनझुनवाला** : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) औषध निर्माता विदेशी और भारतीय कम्पनियों ने गत तीन वर्षों में, वर्षवार, पृथक्-पृथक् कितना-कितना लाभ कमाया है;

(ख) कमाये गये इस लाभ में से कितनी धनराशि विदेशी कम्पनियों द्वारा स्वदेशों में भेजी गयी;

(ग) भारतीय कम्पनियों द्वारा कमाये गये लाभ में से उन्होंने कितनी धनराशि औषधियों के मूल्यों में कमी लाने तथा अनुसन्धान प्रयोजनों के लिये उद्योग में ही लगा दी गयी; और

(घ) क्या सरकार का विचार विदेशी कम्पनियों द्वारा स्वदेश भेजी जाने वाली राशि की कोई सीमा निर्धारित करने का है और यदि हां, तो कब ?

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

मैसर्स सीबा अतुल और सीबा गेगी द्वारा औषध मध्यवर्तियों का निर्माण

1126. **श्री सोमचन्द सोलंकी** : क्या **रसायन और उर्वरक** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सीबा अतुल और अतुल ऐसी औषध-मध्यवर्तियों का निर्माण करते हैं जिनके मूल्य पर कोई नियन्त्रण नहीं है और सीबा गेगी उन्हें अत्यधिक मूल्यों पर बेचती है;

(ख) क्या सीबा गेगी इन मध्यवर्तियों को परिवर्तित कर लेती है अथवा उन्हें अपना मुनाफ़ा लेकर अन्य कम्पनियों से ऋण लाइसेंसों पर बदलवा लेती है;

(ग) क्या इस प्रकार अनेक बार लाभ कमाया जाता है तथा इससे मूल्य-नियन्त्रण सम्बन्धी उपबन्धों का उल्लंघन किया जाता है; और

(घ) इस व्यवस्था में कौन-कौन सी मदें शामिल हैं, किस लाइसेंस संख्या तथा तारीख के अधीन शामिल हैं और गत तीन वर्षों के दौरान मद-वार कितना उत्पादन हुआ ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी): (क) से (घ). मामले पर नियन्त्रित व्यापार करार के पंजीकार द्वारा दिये गये आवेदन पर एम० आर० टी० पी० में जांच हो रही है।

विदेशी औषध फर्मों द्वारा कच्चे माल का आयात

1127. **श्री सोमचन्द सोलंकी** : क्या **रसायन और उर्वरक** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 26 प्रतिशत से अधिक अंशपूंजी वाली विदेशी फ़र्मों को कितने आयातित कच्चे माल की अनुमति दी जाती है;

(ख) क्या कच्चे माल के आयात की सिफ़ारिश करते हुए अधिकारियों ने भारतीय एककों से अनापत्ति-पत्र प्राप्त किये;

(ग) गिलिबेन्क्लेमाइड के आयात की अनुमति किसने दी और क्या मैसर्स काडिला ने इस तर्क के आधार पर इसके विरुद्ध अभ्यावेदन दिया है कि वे देश की मांग को पूरा करने के लिये उक्त माल का पर्याप्त मात्रा में उत्पादन कर रहे हैं; और

(घ) गत तीन वर्षों में प्रत्येक फ़र्म ने कितनी मात्रा में गिलिबेन्कलेमाइड का आयात किया जिसकी स्वीकृति का आयात पर प्रभाव पड़ा और इस पर कितनी विदेशी मुद्रा खर्च हुई ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) से (ख). कुछ कच्चे माल हैं जिनकी सभी निर्माण फ़र्मों द्वारा आयात करने की अनुमति है और इसके साथ साथ 26 प्रतिशत से अधिक विदेशी साम्य पूंजी वालों को भी समय-समय से लागू आयात व्यापार नियन्त्रण नीति के अनुसार आयात की अनुमति दी जाती है। कच्चे माल के आयात विषयवार मूल्य तथा मात्रा भारत के विदेशी व्यापार की सांख्यकी मासिक पत्रिका में वाणिज्यिक सतर्क विभाग, कलकत्ता द्वारा प्रकाशित किए जाते हैं।

(ग) 1974-75 के दौरान लागू आयात व्यापार नियन्त्रण नीति के अनुसार ग्लाईबेनक्लेमाइड के आयात की अनुमति दी गई थी। आयात की अनुमति उक्त नीति के अनुसार दी गई थी। जनवरी 1974 में केडीला रसायन प्राइवेट लि० ने इस मन्त्रालय को सूचित किया है कि उन्होंने इस विषय का उत्पादन आरम्भ किया था और आयात के लिए रोक के लिए भी अनुरोध किया है। इस सन्यन्त्र की क्षमता और उनके उत्पाद की कोटि को ध्यान में रखने के बाद 13-1-75 को सी० सी० आई० और ई० से अनुरोध किया गया था कि ग्लाईबेनक्लेमाइड को प्रतिबन्धित सूची पर रखा जाए। तदनुरूपी ग्लाईबेनक्लेमाइड का वर्ष 1975-76 के लिए आयात व्यापार नियन्त्रण नीति की प्रतिबन्धित सूची में रखा गया था। ग्लाइबेनक्लेमाइड को अगस्त, 1975 से आयात के लिए प्रतिबन्धित सूची में रखा गया है।

(घ) गत तीन वर्षों के दौरान विभिन्न कम्पनियों द्वारा आयातित ग्लाइबेनक्लेमाइड की मात्रा जिसके अन्तर्गत आयात किए गए थे और इस पर कितनी विदेशी मुद्रा लगी थी के बारे में ब्यौरे एकत्र किए जा रहे हैं और सभा पटल पर रख दिये जाएंगे।

अशोधित तेल के उपलब्ध न होने के कारण उर्वरक परियोजनाओं में संकट

1128. **श्री श्याम सुन्दर महापात्र** : क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अशोधित तेल के उपलब्ध न होने के कारण हमारी उर्वरक परियोजनाओं के सामने कोई संकट उत्पन्न हुआ है; और

(ख) क्या सरकार अशोधित तेल को छोड़कर आधार के रूप में अन्य उत्पादों के साथ अधिक सन्यन्त्रों की स्थापना पर विचार कर रही है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी): (क) और (ख). उर्वरक एककों में कच्चे तेल का प्रयोग नहीं किया जाता परन्तु वे नैफ्था और भट्टी के तेल जैसे पैट्रोलियम पदार्थों का कच्चे माल तथा भाप बढाने के लिये किया जाता है और उद्योग को इन पदार्थों की सप्लाई पूर्ण रूप से बनाये रखी जा रही है। परन्तु सरकार की यह नीति है कि उर्वरक उत्पादन यथा सम्भव स्थिति तथा अन्य तकनीकी आर्थिक बातों को ध्यान में रखते हुए स्थानीय कच्चे माल पर आधारित होना चाहिये। वास्तव में चालू होने वाले/कार्यान्वयन होने वाले कुछ कारखाने गैस कोयला आदि जैसे कच्चे माल पर आधारित होंगे।

Railway Stations without electricity in Ratlam Division

1129. **Dr. Laxminarayan Pandeya:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) the names of those railway stations in Ratlam Division which have not been provided with electricity although there are electric lines in areas nearby;

(b) the reasons for the delay in making such arrangements; and

(c) whether the local commuters at certain railway stations have also drawn the attention of the authorities to this problem?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh): (a) The following 10 stations in Ratlam Division, which have electric supply available, nearby, have not yet been electrfied:

(*i*) Phanda
(*ii*) Harniyakheri
(*iii*) Nimarkheri
(*iv*) Ajanti
(*v*) Asloda
(*vi*) Bisalwaskalan
(*vii*) Shambupura
(*viii*) Berach Jn.
(*ix*) Tajpur
(*x*) Chandhelav

(b) & (c): There have been representations urging electrification of some of the above stations from Members of the Divisional Railway Users' Consultative Committee residing in the area. Out of the above 10 stations, Phanda, Harniyakheri and Nimarkheri are programmed for electrification and work is in progress at Phanda station. Electrification of stations are planned on a programmed basis. However, due to paucity of funds it has not been possible to programme and progress electrification of all stations where electric supply is available.

Heavy Traffic of Goods on Ratlam-Ajmer Section (Western Railway)

1130. **Dr. Laxminarayan Pandeya:** Will the **Minister of Railways** be pleased to state:

(a) whether there is heavy traffic of goods on Ratlam-Ajmer section in Ratlam Division of the Western Railway as 3 cement factories, 2 sugar mills, 2 textile mills, distillery, straw board factories and other factories are located there;

(b) whether due to heavy traffic of goods of these factories, wagons are not avilable for other traders resulting in a lot of inconvenience to them; and

(c) whether a complaint in this regard was made to the Divisional Officer at Ratlam in May, 1975 and if so, the action taken thereon?

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

(b) & (c): In the past, difficulty in supply of wagons occasionally arose when preference had to be given to clearance of programmed traffic. A few repsesentations to this effect were also received. Supply of wagons has since been stepped up and all wagon demands from this section are now being currently met.

Railway Lines in Madhya Pradesh

1131. **Dr. Laxminarayan Pandeya:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) the areas in Madhya Pradesh for which the State Government have asked for the construction of railway lines;

(b) the areas in the State where survey is being conducted on the proposed lines and the areas where the construction work is in progress; and

(c) since when these lines are under construction and when these are likely to be completed?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh): (a) to (b): A statement is attached. [Placed in the Library. *See* No. LT-10509/76].

Import of Baw Material by Indian Drug and Pharmaceuticals Limited

1132. **Dr. Laxminarayan Pandeya:** Will the **Minister of Chemicals & Fertilizers** be pleased to state:

(a the amount spent by the Indian drug and Pharmaceuticals Limited on the import of raw materials required for drug manufacture during the past two years;

(b) whether it is likely that such raw materials will be produced in India ;

(c) whether some more drug manufacturing units are proposed to be set up in the country to achieve this end ;

(d) if so, the places at which these units will be set up ; and

(e) the places at which such units are functioning at present and the nature of drugs produced therein ?

The Minister of Chemicals & Fertilizers (Shri P. C. Sethi) : (a) The c. i. f. value of raw materials imported by Indian Drugs and Pharmaceuticals Limited for drug manufacture during the last two years is as follows :—

1973-74	Rs. 48·885 lakhs.
1974-75	Rs. 156·43 lakhs.

(b) to (e). Some of the raw materials /intermediates such as Citric Acid, Paranitro-chloro-Benzene and Para-Nitro Benzoic Acid which were until recently being imported are now being manufactured in the country. Para nitrochloro Benzene is being manufactured by M/s. Hindustan Organic Chemicals Limited, Rasayani, and Citric Acid by M/s. Citric Indian Limited, Andhra Pradesh. It is likely that manufacture of some more chemicals/intermediates may be taken up indigenously. This would however, depend upon the demand, economics etc. of manufacturing such products. It is not possible at this stage to indicate the places at which the manufacture of these chemicals will be undertaken by the prospective entrepreneurs or by the existing chemical and drug manufacturers.

Arrangements for wagons at station of Bhusawal Division, Central Railway

1133. **Shri G. C. Dixit** : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether traders have complained about the non-existence of proper arrangements for short trips and wagons at various stations of Bhusawal Division in Central Railway;

(b) whether certain quota is generally fixed for short trips for each station by the management therefor is different ; and

(c) if so, the steps taken to remove this difficulty ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : (a) No.

(b) No.

(c) Does not arise.

गुजरात में चल रहे लाइनें बिछाने सम्बन्धी कार्य

1134. **श्री डी० डी० देसाई** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुजरात में लाइनें बिछाने के कौन कौन से कार्य चल रहे हैं ;

(ख) गुजरात में नई लाइनों के लिये यदि कोई संभाव्यता/इंजीनियरी सर्वेक्षण का कार्य प्रगति पर है तो उस का ब्यौरा क्या है ;

(ग) उन परियोजनाओं को पूरा करने के लिये क्या तारीखें निश्चित की गई और उन के किस किस तारीख को पूरा हो जाने की आशा है ; और

(घ) इस कार्य में यदि कोई विलम्ब हुआ है तो उसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) गुजरात में निम्नलिखित निर्माण-कार्य चल रहे हैं :–

(i) वीरामगाम ओखा/पोरबन्दर मीटर लाइन का बड़ी लाईन में बदलाव ।

(ii) साबरमती-गांधीनगर नयी बड़ी लाइन का निर्माण ।

(iii) गुजरात में इन लाइनों के लिये निम्नलिखित सर्वेक्षण किये जा चुके हैं/किये जा रहे हैं :—

(i) नडियाद कापड़गंज छोटी लाइन का बड़ी लाइन में बदलाव और इसका मोडासा तक विस्तार या मोडासा के रास्ते शामलाजी रोड से कापड़गंज तक एक नयी मीटर लाइन का निर्माण ।

(ii) गांधीधाम-लखपत नयी मीटर/बड़ी लाइन ।

(iii) भावनगर तारापुर नयी बड़ी लाइन ।

(ग) और (घ). इन परियोजनाओं को पूरा करने की निर्धारित तिथि और इन परियोजनाओं की वर्तमान स्थिति इस प्रकार है :—

निर्माण कार्य का नाम	पूरा करने की निर्धारित तिथि	वर्तमान स्थिति
1. साबरमती - गांधीनगर नयी बड़ी लाइन	31–12–1975 (माल यातायात के लिये)	माल यातायात के परिवहन के लिये अपेक्षित निर्माण-कार्य 1–1–1976 को पूरा हो गया और यह खण्ड माल यातायात के लिये खोल दिया गया ।
2. वीरामगाम-ओखा/पोरबन्दर मीटर लाइन का बड़ी लाइन में बदलाव	वीरामगाम से राजकोट तक के खण्ड के लिये 31–3–1978 (पहला चरण) बशर्ते पर्याप्त धन समय पर मिलता रहे, राजकोट से कानलुस तक 115 किलोमीटर के दूसरे चरण को 31–3–1978 के बाद खोला जायेगा ।	कुल प्रगति लगभग 40 प्रतिशत हुई है ।

निर्माण कार्य का नाम	पूरा करने की निर्धारित तिथि	वर्तमान स्थिति
3. नडियाद कापड़गंज छोटी लाइन का बड़ी लाइन में बदलाव और मौडासा तक विस्तार/ शामलाजी रोड मौडासा मीटर लाइन के लिये मार्ग निर्धारित इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण ।	सर्वेक्षण पूरे हो चुके हैं ।	सर्वेक्षण रिपोर्टों पर विचार किया जा रहा है ।
4. गांधीधाम-लखपत नयी बड़ी लाइन के लिये प्रारम्भिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण ।	सर्वेक्षण पूरे हो चुके हैं ।	सर्वेक्षण रिपोर्टों पर विचार किया जा रहा है ।
5. भावनगर-तारापुर नयी बड़ी लाइन के लये प्रारम्भिक इंजीनियरी एवं यातायात सर्वेक्षण ।	30–6–76	सर्वेक्षण रिपार्टें मिल जाने के बाद इस प्रस्ताव पर आगे विचार किया जायेगा ।

Proposal to construct overbridges at Gwalior, Morena and Dabra Railway Station Crossings

1135. **Shri Hukam Chand Kachwai** : Will the **Minister of Railways** be pleased to state : (a) whether proposals for the construction of over-bridges at Gwalior, Morena and Dabra railway station crossings have been submitted by the Madhya Pradesh Government and if so, when these proposals were received by the Central Government and the action taken thereon;

(b) the expenditure involved on each over-bridge; and

(c) the time by which the Government propose to complete the work in this regard ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : (a) to (c). Proposals for construction of Road overbridges at Gwalior and Morena were received from the State Government. No proposal has so far been received for construction of road overbridge at Dabra.

Proposal for construction of a road over bridge at Gwalior in lieu of level crossing at kms 1223/1213 on Gwalior-Jhansi road was received in May, 1973, and is still under preliminary stages of examination between the Railways and the State Government.

The proposal for construction of a road overbridge at Morena in lieu of level crossing No. 450 at Kms. 1263/89 was considered in 1965-66. After the proposal was considered by the State Government and the Railways the State Government has dropped the proposal in July, 1969.

At present, therefore, the only, proposal under consideration is construction of a road over bridge at Gwalior which is under examination. The cost of the bridge as well as the programme for construction can be finalised only after the detailed examination is completed by the State Government and the Railways.

Cases pending in Gwalior High Court.

1136. **Shri Hukam Chand Kachwai** : Will the **Minister of Law, Justice and Company Affairs** be pleased to state :

(a) the number of cases pending with the Gwalior High Court for more than a year ; and

(b) whether Government propose to take any action for the expeditious disposal of the cases pending with the Court for more than five years ?

The Minister of Law, Justice and Company Affairs (Shri H. R. Gokhale) : (a) As on 12-3-1976, 5636 cases were pending in Gwalior Bench of Madhya Pradesh Higl Court for more than a year.

(b) On the same date there were 1237 cases pending for more than five years. Vigorous effort are being made to dispose of the old cases, as early as possible.

Cases pending in Indore High Court

1137. **Shri Hukam Chand Kachwai** : Will the **Minister of Law, Justice and Company Affairs** be pleased to state :

(a) the number of pending cases in Indore High Court which were filed more than a year ago ; and

(b) whether there is a large number of pending cases in that High Court whic are moee than five years old and whether Central Government have taken any steps for expeditious disposal of those cases within the prescribed time ?

The Minister of Law, Justice and Company Affairs (ShriH R. Gokhale) : (a) As on 1-1-76, 5196 cases were pending for more than a year in the Indore Bench of Madhya Pradesh High Court.

(b) Out of these 1394 cases were pending for more than 5 years. Vigorous effors are being made to dispose of the old cases as early as possible.

बिना टिकट यात्रा करने की प्रवृत्ति रोकने के लिए अभियान

1138. **श्री बसन्त साठे** : (क) क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे ने हाल मेंरेल गाड़ियों में भिखारियों तथा अन्य व्यक्तियों की बिना टिकट यात्रा करने की प्रवृत्ति को रोकने के लिय विशेष अभियान चलाया है ; और

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में अब तक जोनवार क्या उपलब्धियां हैं ?

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

(ख) एक विवरण संलग्न है जिसमें 1–8–1975 से 31–1–1976 तक की अवधि में बिना टिकट या गलत टिकटों पर यात्रा करते हुए पकड़े गये व्यक्तियों की संख्या वसूल की गयी रेलवे को देय रकम, उन व्यक्तियों को संख्या जिन पर मुकदमा चलाया गया और वसूल किये गये अदालती जुर्माने का ब्यौरा दिया गया है। बिना टिकट यात्रा करते हुए पकड़ गय भिखारियों के आंकड़े अलग से नहीं रखे जाते हैं।

विवरण

रेलवे		बिना टिकट या गलत टिकटों पर यात्रा करते हुए पकड़े गये व्यक्तियों की संख्या	वसूल की गयी रेलवे की देय रकम (रुपये)	उन व्यक्तियों की संख्या जिन पर मुकदमा चलाया गया	अदालती जुर्माने के रूप में वसूल की गयी रकम
मध्य	.	1,59,484	26,12,689	16,597	1,34,780
पूर्व	.	2,71,171	30,87,092	57,643	3,44,736
उत्तर	.	1,15,850	19,22,610	17,496	7,53,190
पूर्वोत्तर	.	86,097	9,85,648	14,452	4,53,155
पूर्वोत्तर सीमा		51,190	6,67,127	965	27,883
दक्षिण	.	88,426	15,46,857	2,939	14,097
दक्षिण मध्य	.	77,391	13,59,660	4,612	7,813
दक्षिण पूर्व		1,63,853	17,97,130	7,315	23,120
पश्चिम	.	2,26,983	28,32,382	29,947	58,456
जोड़	.	12,40,445	1,68,11,195	1,51,966	18,17,230

मध्य प्रदेश में मिलावटी पेट्रोल की बिक्री

1139. **श्री बसंत साठे** : क्या **पट्रोलियम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश और देश के अन्य भागों में कुछ एजेंसियां मिलावटी पैट्रोल तथा अन्य मिलावटी पेट्रोलियम उत्पाद बेचते हुए पाई गई हैं ;

(ख) यदि हां, तो इन विक्रेताओं के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है; और

(ग) क्या सरकार इस प्रकार की गतिविधियों को जो आम बताई जाती हैं, रोकने के लिए विशेष कार्यवाही करने पर विचार कर रही है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउरहमान अंसारी) : (क) और (ख) अपेक्षित सूचना एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

(ग) वितरण पम्पों और पेट्रोल, हाई स्पीड डीजल और कुछ अन्य तरल ईन्धन और स्नेहक तेलों के वितरण के लिए विक्रेताओं के स्थानों पर अपनाए गए अन्य उपायों की वर्ष में कम से कम एक बार राज्य सरकारों की तोल तथा उपाय प्राधिकारियों द्वारा जैसे राज्यों के तोल तथा उपाय (प्रवर्तन) अधिनियम और उसके अन्तर्गत बनाए गए नियमों में निर्दिष्ट है के अनुसार पुष्टि और जांच की जाती है । उसके अलावा वितरण पम्पों आदि के ीक कार्य को देखने और विक्रेताओं द्वारा

यदि कोई हेराफेरी की गई है का पता लगाने के लिए निरीक्षण प्राधिकारी स्थानों का बार बार दौरा भी करते हैं । इसके अलावा निरीक्षण प्राधिकारी लोगों द्वारा कम तोल के बारे में की गई शिकायतों पर भी कार्रवाई करते हैं ।

तेल की खोज के बारे में प्रगति

1140. **श्री एस० आर० दामाणी :** क्या **पैट्रोलियम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वाणिज्यिक आधार पर तेल की खोज के लिए किन संसाधनों को अभी तक उपयुक्त ठहराया गया है ;

(ख) उन पर कार्य शुरू करने के लिए बनाये गए कार्यक्रम की मुख्य बातें क्या हैं ; और

(ग) उसके अन्तर्गत कितना अतिरिक्त उत्पादन होगा और उत्पादन की प्रति यूनिट लागत अनुमानतः कितनी होगी ?

पैट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) गुजरात और असम के कई क्षेत्र पहले से ही वाणिज्यिक आधार पर तेल का उत्पादन कर रहे हैं । हाल ही में अरुणाचल प्रदेश में तथा थालों से दूर और कुछ समय पहले ही वाणिज्यिक भण्डारों की खोज के लिए अपर असम और बम्बई हाई में अन्वेषणी खुदाई की जा रही है ।

(ख) बम्बई हाई द्वारा शीघ्र ही उत्पादन प्रारम्भ किये जाने की आशा है, असम में अमगुरी चाराली और बोरहोल्ला संरचनाएं वर्ष 1977–78 से उत्पादन करना शुरू कर देंगी । थाल संरचना तथा अरुणाचल देश में तेल की खोज के लिए अन्वेषणी-व-मूल्यांकन खुदाई किये जाने की आवश्यकता है ।

(ग) चालू वर्ष के दौरान कच्चे तेल का कुल स्वदेशी उत्पादन 8.3 मि० मी० टन होने की आशा है जिससे 1978-79 में 14 मि0 मो0 टन तक वृद्धि होगी ।
तेल की उत्पादन लागत क्षेत्र आकार तथा उत्पादकता से सम्बन्धित है और विभिन्न क्षेत्रों में 200 पये से 350 रुपये तक प्रति मी० टन होगी ।

बहु-राष्ट्रीय फर्मों की गतिविधियाँ

1141. **श्री बी० आर० शुक्ल** : क्या **पैट्रोलियम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बहु-राष्ट्रीय फर्में सरकारी अधिकारियों और अन्य लोगों को चोरी छिपे रिश्वत तथा विभिन्न प्रकार के अन्य लालच देकर भारत में अपने व्यापार को बढ़ा रही हैं ; और

(ख) क्या सरकार ने रिश्वत तथा भ्रष्टाचार में लगी ऐसी बहु-राष्ट्रीय फर्मों की गतिविधियों पर निगरानी रखने के लिए किसी एजेंसी की स्थापना की है ?

पैट्रोलियम मंत्रालय म उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) सरकार की जानकारी में इस प्रकार का कोई उदाहरण नहीं है ।

(ख) जब सरकारी कर्मचारियों के विरुद्ध भ्रष्टाचार के आरोपों की ओर सरकार का ध्यान दिलाया जाता है तो केन्द्र और राज्यों में विद्यमान सतर्कता संगठन की मार्फत उनकी जांच करायी जाती है ।

अमरीकी फर्मों की भारत में कथित गतिविधियाँ

1142. **श्री सी० के० चन्द्रप्पन :**
श्री वीरेन्द्र सिंह राव :
श्री नरेन्द्र कुमार सांघी :
श्री समर गुह :
श्री इन्द्रजीत गुप्त :

क्या पट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 15 फरवरी, 1976 के 'हिन्दुस्तान टाइम्स' में "इंडियन आफिश्यल्स गाट पे-आफ्स फ्राम यू० अस० फर्मस" शीर्षक से प्रकाशित समाचार की ओर दिलाया गया है ;

(ख) क्या यह आरोप लगाया गया है कि अमरीका की फिलिप्स पैट्रोलियम कम्पनी ने कानून का उल्लंघन करके भारत में फिलिप्स सुविधाओं के निर्माण हेतु कुछ भारतीय अधिकारियों को काफी बड़ी धनराशि हस्तांतरित की है ; और

(ग) यदि हां, तो उक्त मामले के तथ्य क्या हैं और इस संबंध में क्या कार्यवाही की गई है ?

पैट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) से (ग) समाचार पत्रों में बताये गये तथ्यों के बारे में सरकार को कोई सूचना नहीं है । पश्चातवर्ती प्रैस रिपोर्ट के अनुसार फिलिप्स पैट्रोलियम कम्पनी ने आरोपों को मानने से इन्कार कर दिया है ।

चंडीगढ़ और राजपुरा के बीच रेलवे लाइन

1143. **श्री रघुनन्दन लाल भाटिया :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चंडीगढ़ और राजपुरा के बीच रेलवे लाइन बनाने के लिए पंजाब सरकार ने रेलवे विभाग को प्रस्ताव भेजा है ; और

(ख) यदि हां, तो क्या रेलवे विभाग ने प्रस्ताव स्वीकार कर लिया है ?

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

(ख) आवश्यक सर्वेक्षण शीघ्र ही पंजाब की राज्य सरकार के खर्च पर कराये जाने का प्रस्ताव है । सर्वेक्षण पूरे हो जाने और उनकी रिपोर्टों की सभी दृष्टिकोणों से जांच कर लिये जाने के बाद ही इस परियोजना के बारे में आगे विचार किया जायेगा ।

भारत रिफाइनरीज में सुधार लाना

1144. **श्री रघुनन्दन लाल भाटिया :** क्या पैट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बम्बई हाई के अशोधित तेल को साफ़ करने के लिए भारत रिफ़ाइनरीज में सुधार तथा परिवर्तन लाने में कुल कितनी लागत आयेगी ?

पैट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : बम्बई हाई क्रूड को साफ़ करने के लिये भारत शोधनशाला में किये जाने वाले संशोधनों और परिवर्तनों में निहित लागत के लिये 200 लाख रुपये की परिकल्पना की गई है, जो तीन स्तरों में खर्च किया जायेगा । प्रथम स्तर के लिये 90 लाख रुपये की लागत का अनुमान है, जिस पर कार्यवाही हो रही है। 2 और 3 स्तरों के खर्च की आवश्यकता पर विचार किया जा रहा है।

नाइट्रोजीनस उर्वरकों का उत्पादन

1145. **श्री रघुनन्दन लाल भाटिया** : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस वर्ष देश में नाइट्रोजीनस उर्वरकों का उत्पादन बढ़ जायेगा;

(ख) यदि हां, तो क्या देश की नाइट्रोजीनस उर्वरकों की आवश्यकता की पूर्ति के लिये कुछ मात्रा में नाइट्रोजीनस उर्वरकों का आयात अब भी करना पड़ेगा; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) वर्तमान वर्ष (1975-76) में 15.3 लाख मी० टन नाइट्रोजन के उत्पादन की आशा है। जबकि 1974-75 के दौरान उत्पादन 11.85 लाख मी० टन था। आगामी वर्ष (1976-77) के लिए उत्पादन लक्ष्य का इस समय अनुमान 18.5 लाख मी० टन नाइट्रोजन है।

(ख) और (ग). संभावित उत्पादन तथा उपलब्ध स्टाक को ध्यान में रखते हुए देश में नाइट्रोजन की कुल उपलब्धता वर्ष के दौरान खपत की स्तर से कुछ कम होगा जिसके लिए आवश्यक सीमा तक आयात किया जायेगा ।

वर्ष 1975-76 के दौरान उर्वरकों का उत्पादन

1146. **श्री रघुनन्दन लाल भाटिया** :
श्री पी० गंगादेव :

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

(क) क्या वर्ष 1975-76 के दौरान देश में उर्वरकों के उत्पादन में वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हां, तो कितने प्रतिशत वृद्धि हुई है;

(ग) क्या फ़ास्फ़ेटिक उर्वरकों का उत्पादन कम हुआ है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख). जी हां । अप्रैल, 1975 से फ़रवरी, 1976 के दौरान उर्वरक का उत्पादन (नाइट्रोजन के सम्बन्ध में) 13.7 लाख मी० टन था जब कि पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि के दौरान 10.6 लाख मी० टन था जिससे 29 प्रतिशत की (लगभग) वृद्धि हुई है। वर्ष 1975-76 के अन्त तक नाइट्रोजन के 15 लाख

मी० टन से थोड़ा ऊपर कुल उत्पादन की संभावना है जबकि 1974–75 के दौरान 11.85 लाख मी० टन था।

(ग) और (घ) तथापि फ़ास्फ़ेटिक उर्वरक (पी$_2$ ओ$_5$) का उत्पादन पिछले वर्ष से न्यूनतम कम हुआ था। अप्रैल 1975 से फ़रवरी 1976 तक के दौरान पी$_2$ ओ$_5$ का उत्पादन 2.86 लाख मी० टन था जबकि 1974–75 की तदनुरूपी अवधि के दौरान 2.93 लाख मी० टन था। यह न्यूनतम कमी मुख्यतः विशेषकर सुपरफ़ास्फ़ेट की मांग में कमी के कारण हुई थी।

साबुन बनाने के लिए बनस्पति तेल का योग

1147. **श्री एम० राम गोपाल रेड्डी** : क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का साबुन बनाने के लिये बनस्पति तेल के प्रयोग की अनुमति न देने का विचार है; और

(ख) यदि हां, तो उसके क्या कारण हैं; और साबुन निर्माताओं को क्या विकल्प सुझाया गया है?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख), नहाने के साबुन में थोड़ी सी मात्रा में प्रयोग होने वाले नारियल के तेल को छोड़कर सठंगठित क्षेत्र में साबुन उद्योग में खाद्य तेलों का प्रयोग नहीं किया जाता। लघु क्षेत्र में साबुन उद्योग को वनस्पति तेलों तथा चरबी के स्थान पर लघु तेलों का प्रयोग करने के लिये प्रोत्साहित किया जाता है।

ल कोच फैक्टरी पैराम्बूर का पू ी क्षमता पर कार्य करना

1148. **श्री एम० राम गोपाल रेड्डी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इन्टेग्रल कोच फ़ैक्टरी अपनी पूर्ण क्षमता पर नहीं चल रही है;

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

(ग) रेलवे विभाग का इसको पूर्ण क्षमता का उपयोग करने के लिए क्या उपचारी उपाय करने का विचार है?

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

(ख) चल-स्टाक कार्यक्रम के सम्बन्ध में बजट में कम धन आबंटित किये जाने के कारण सवारी डिब्बों के उत्पादन को घटा दिया गया है।

(ग) सवारी डिब्बा कारखाने में उसकी पूरी क्षमता के अनुरूप सवारी डिब्बों का उत्पादन नहीं किया जा रहा है, और उसमें उपलब्ध क्षमता का उपयोग अन्य कामों, अर्थात सामान्यतः रेलवे अनुरक्षण कारखानों में की जाने वाली कोचिंग स्टाक की पुनःस्थापना मरम्मत करने, अब तक व्यापारियों आदि से लिये जाने वाले संघटकों का निर्माण करने और निर्यात आदेशों को पूरा करने के लिए किया जा रहा है।

मथुरा में बनाये जाने वाले तेल शोधक कारखाने का ताज महल पर प्रभाव

1149. श्री एम० राम गोपाल रेड्डी :
श्री चन्द्र शेलानी :
श्री जनेश्वर मिश्र :

क्या पैट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मथुरा में स्थापित किये जाने वाले तेल शोधक कारखाने से राष्ट्रीय स्मारक ताज महल और धना वन्य पशु शरण स्थल में वन्य जीवों के जीवन तथा मथुरा के पर्यावरण पर गम्भीर प्रभाव पड़ेगा;

(ख) क्या इस बारे में कोई अध्ययन किया गया है; और

(ग) पैट्रोलियम कारखाने के कुप्रभावों को समाप्त करने के लिये सरकार का क्या कदम उठाने का विचार है?

पैट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जैड० आर० अंसारी): (क) से (ग). मथुरा शोधनशाला से प्रदूषण की संभावना भरतपुर में धना सेंक्चूरी में पक्षियों के जीवन सहित आगरा और मथुरा के वातावरण पर बुरा प्रभाव डालेगा और इसकी पेट्रोलियम मंत्रालय, इण्डियन आयल कारपोरेशन, प्रायोजना प्राधिकारियों द्वारा जांच की जा रही है। आइ०ओ०सी० दोनों देश और देश से बाहर कई संगठनों के साथ संपर्क स्थापित कर रही है ताकि उन्हें पर्याप्त मार्गदर्शन मिल सके जिससे इस बात को सुनिश्चित किया जाये कि प्रदूषण को बुरा प्रभाव डालने से रोका जाये।

2. आई०ओ०सी० द्वारा प्रस्तावित तथा उठाये जाने वाले कदम संक्षिप्त रूप में निम्नलिखित हैं :—

(i) शोधनशाला से प्रदूषण के प्रकार दो श्रेणियों में विभाजित किये जा सकते हैं; एक जो भूमि पर छोड़ा जाता है और दूसरा जो वायुमण्डल में छोड़ा जाता है। भूमि पर छोड़े गये प्रदूषण को गंदा पानी कहा जाएगा जिसमें प्रदूषण तेल, फ़िनोल और सल्फाइडस शामिल हैं। शोधनशाला में की जाने वाली प्रस्तावित सुविधाएं यह सुनिश्चित करेंगी कि इन वस्तुओं को वर्तमान नदी के पानी में छोड़े जाने वाले औद्योगिक प्रदूषण के लिए चालू भारतीय मानक नमूनों द्वारा विशिष्ट सीमाओं को कम किया जाए। अपेक्षित उपचार सुविधाओं की व्यवस्था करने के लिए देश में उत्पादन क्षमता पर्याप्त प्रौद्योगिकी और जानकारी उपलब्ध है। प्रयोग किए हुए गंदे पानी को मथुरा की ओर जमुना नदी में छोड़ने का प्रस्ताव है और प्रदूषण का नदी के पानी के साथ पूरी तरह मिल जाने की सुविधाएं की प्रदूषण को छोड़ने वाले स्थान पर व्यवस्थाएं की जायेंगी। प्रयोग किये हुए पानी को सिंचाई के लिए प्रयोग करना विचाराधीन है।

(ii) वायुमण्डल में छोड़े गये प्रदूषण में पेट्रोलियम वैपर्स, कैटलिस्ट पार्टीकल्म और फिलू गैस शामिल है। फिलोरिंग रूफ स्टोरेज टैंकों के प्रयोग के कारण पेट्रोलियम

वैपर्स छोड़े होंगे। थोड़ी मात्रा में पैट्रोलियम वैपर्स के होने के कारण से स्वास्थ्य के लिए हानिकारक नहीं है। पाऊडर के रूप में छोड़े गये कैटलिस्ट कण इनर्ट सिन्थेटिक सामग्री जो क्ले के समान रसायन है वे कोई बुरा प्रभाव नहीं डालेंगे।

(iii) वायुमण्डल में फिलू गैस में मुख्य प्रदूषण शोधनशाला में भट्टी से सल्फ़र डाइ-आक्साइड के रूप में छोड़ा जाता है। सल्फ़र डाइआक्साइड गैस में नमी मिश्रित है जिससे एसिड बनता है जो संगमरमर का संरक्षण करेगी। फिलू गैस में सल्फर डाइआक्साइड कच्चे तेल में विद्यमान सल्फर से और इसके साथ-साथ शोधनशाला भट्टी में जली हुई इन्धन से भी उठती है। आई०ओ०सी० की सल्फर डाइआक्साइड के कम नकल की निम्नलिखित योजनाएं हैं :—

(क) शोधनशाला बहुत कम सल्फर बम्बई हाई-क्रूड का 50 प्रतिशत साफ करेगी। और इस कच्चे तेल से केवल कम सल्फर ईंधन तेल शोधनशाला की भट्ठी में प्रयोग किया जायगा।

(ख) सल्फर डाइआक्साइड को मिटाने के लिए फिलू गैस साफ की जायगी।

(ग) स्टेक की ऊंचाई 80 मीटर तक बढ़ाई जाएगी ताकि वायुमण्डल में सल्फ़र डाइआक्साइड को ठीक तरह छोड़ा जा सके।

(iv) मथुरा शोधनशाला से निस्सरण जो आगरा से जहाज द्वारा 40 कि०मी० की दूरी पर है, के कारण आगरा क्षेत्र में सल्फ़र डाइआक्साइड का भूमि स्तर पर इकट्ठे होने को ध्यान में रख कर भारत मौसम विज्ञान विभाग विस्तृत जांच कर रहा है। इसमें मौसम विज्ञान के आंकड़ों और वायुमण्डल में सल्फर डाइआक्साइड के फैलाव को तैयार करने के लिए कम्पूटर का प्रयोग शामिल है। अब तक किया गया अध्ययन अन्य देशों में स्थरांक विकास और ठीक माडलों के प्रयोग पर आधारित है। और अधिक जांच की जा रही है ताकि स्थानीय मौसम विज्ञान परिस्थितियों के अन्तर्गत इन स्थरांकों के सही होने की पुष्टि की जाए।

(v) चूंकि संगमरमर के मकबरों आदि पर सल्फर डाइआक्साइड के प्रभाव पर इटली में काफी कार्य किया गया है, आई०ओ०सी० ने इटेलियन फर्म, जो सरकारी स्वामित्व प्राप्त आइ०एन०आइ० की सहायक है, मैसर्स टेक्नीको के साथ करार किया है जो प्रदूषण और उसके नियंत्रण पर कार्य कर रही है। टेक्नीको की सेवाओं के क्षेत्र में दो मुख्य भाग हैं :

(क) प्रदूषण वातावरण के ध्यान से विशेष मौसम विज्ञान परिस्थितियों को निर्धारित करना और विशेष रूप में आगरा में भूमि स्तर पर प्रदूषण के इकट्ठे होने का मूल्यांकन करना।

(ख) आगरा क्षेत्र में प्रदूषण के वर्तमान स्तर और मकबरों के अनुरक्षण के लिएवर्तमान स्तर को निर्धारित करना टेक्नीकों के निशेष के आगरा —मथुरा क्षेत्र में पहले ही कार्य कर रहे हैं।

(vi) टेक्नीकों से विशेषज्ञ सलाह के अलावा आई०ओ०सी० ने रिटायर्ड भारत पुरातत्व सर्वेक्षण के मुख्य रसायनविज्ञ डा० बी० बी० लाल को ग्रुप लीडर के रूप में, के साथ प्रायोजना ग्रुप गठित किया है। यह ग्रुप मकबरों के आरक्षण और अन्य विभाग जैसे भारत मौसम विज्ञान विभाग (आई०एम०डी०) भारत पुरातत्व सर्वेक्षण, विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी, ए०सी०एस०आई०आर० आदि के साथ समन्वय से सम्बन्धित सभी पहलुओं पर विचार करेगी।

(vii) आई०ओ०सी० को, जो प्रायोजना प्राधिकरण है, सतत आधार पर मथुरा शोधन-शाला के प्रदूषण प्रभाव को ताजमहल और अन्य ऐतिहासिक मकबरों पर बिल्कुल कम करने के लिये किये जाने वाले उपायों के बारे में सलाह देने के लिये एक विशेषज्ञ समिति का गठन किया गया है। आई०पी०सी०एल० के अध्यक्ष डा० एस० वरदाराजन की अध्यक्षता में गठित इस समिति में पेट्रोलियम मंत्रालय, आई०एम०डी०, वातावरण संबंधी योजना और समन्वय पर राष्ट्रीय समिति, राष्ट्रीय वातावरण संबंधी इंजीनियरिंग अनुसंधान संस्थान, इंडियन इंस्टीट्यूट आफ़ पेट्रोलियम और उत्तर प्रदेश सरकार के प्रतिनिधि शामिल हैं। भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण और भारतीय मानक संस्थान जैसे अन्य संगठनों के प्रतिनिधियों को समिति की बैठकों में आवश्यकतानुसार बुलाया जा रहा है। यह विशेषज्ञ समिति, प्रदूषण के वर्तमान स्तरों, मौसम विज्ञान संबंधी विवरण आदि का संकलन, पत्थर और संगमरमर के मकबरों के विशेष संदर्भ में विश्व में उपलब्ध सूचना की तुलना और व्याख्या करने सम्बन्धी अध्ययन के बारे में सभी कार्यवाहियों का समन्वय कर रही है और आई०ओ०सी० द्वारा अपनाये जाने के लिये उपायों की सिफारिश कर रही है।

3. अतः यह देखा जा सकता है कि सरकार समस्याओं से घिरी हुई है और शोधनशाला से निकलने वाले दूषित पदार्थ को न केवल कम करने के लिये उपयुक्त कार्यवाही कर रही है अपितु दूषित पदार्थ का इस प्रकार उपचार कर रही है ताकि इससे विशेषकर आगरा स्थित ऐतिहासिक मकबरों और आमतौर पर वातावरण पर प्रतिकूल प्रभाव न पड़े। इस समय चल रहे अनेक अन्वेषणों और अध्ययनों से आई०ओ०सी० इस उद्देश्य को प्राप्त करने के लिए सभी आवश्यक कदम उठाने में समर्थ हो जायेगी।

Amendments made by State Governments in Laws relating to Dowry

1151. **Shri Pannalal Barupal :** Will the Minister of **Law, Justice and Company Affairs** be pleased to state the names of the States which have made amendments in their laws relating to dowry and the results achieved so far ?

The Minister of State in the Ministry of Law, Justice and Company Affairs (Dr. V.A. Seyid Muhammed) : The Dowry Prohibition Act, 1961, has been amended in its application to the States of Bihar, Orrissa and West Bengal recently by the States concerned. The Haryana State Legislature has also passed a Bill to repeal and re-enact the provisions of that Act with certain modifications. It is too early to assess the results of those amendments.

Persons apprehended for coal theft

1152. **Shri Pannalal Barupal :** Will the Minister of **Railways** be pleased to state the number of persons apprehended by the Railway department during 1972, 1973, 1974 and 1975 for stealing coal and the punishment awarded to them ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : The year-wise statistics of the persons apprehended by the Railways for stealing coal during the years 1972 to 1975 are given below :—

Year	No. of persons apprehended
1972	6937
1973	7576
1974	7940
1975	12537

The persons apprehended were prosecuted or dealt with departmentallya ccording to the evidence available in each case.

Passenger trains discontinued at Jhansi

1153. **Shri Nathu Ram Ahirwar:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) the names of the Passenger trains starting from Jhansi which have been discontinued as a result of introduction of Sabarmati-Ahmedabad-Lucknow Express trains ; and

(b) the number of bogies attached to the Sabarmati Express ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : (a) Due to strained line capacity on this route Sabarmati Express has been introduced between Ahmedabad-Faizabad/Varanasi by a combination of a series of existing trains, including 51/52 Jhansi-Bhopal passenger and 107/108 passengers from Jhansi, with suitable adjustments in timings, where necessary.

(b) The load of Sabarmati Express varies from 10 coaches to 13 coaches from section to section.

गोहाटी रेलवे स्टेशन के निकट रेलवे भूमि पर अनधिकृत कब्जा

1154. **श्री विश्वनारायण शास्त्री** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम में भारालु पुल से गोहाटी रेलवे स्टेशन तक की रेलवे पटरी के दोनों ओर काफी अनधिकृत झोंपड़ियां बनी हुई हैं ;

(ख) यदि हां, तो इन अनधिकृत कब्जे वालों को बेदखल करने और अनधिकृत निर्माण को गिराने के लिये क्या कदम उठाये गये हैं ;

(ग) क्या ये अनधिकृत कब्जाधारी कुछ रेल कर्मचारियों द्वारा प्रोत्साहित किये गये हैं जो इन कब्जाधारियों से किराया वसूल करते हैं ; और

(घ) यदि हां, तो उन रेल कर्मचारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की जा रही है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) 1974 के अन्त तक भारलुमुख से गुवाहाटी रेलवे स्टेशन तक रेल पथ के दोनों ओर रेलवे की भूमि पर अनधिकृत कब्जे के 528 मामले हुए थे ।

(ख) जनवरी, 1975 से अब तक ऐसे 302 अनधिकृत कब्जों को हटा दिया गया है। अनधिकृत कब्जे के शेष 226 मामलों में बेदखली के लिए कार्यवाही की जा रही है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

ब्राड गेज लाइन को न्यू बोंगाई गाँव से गोहाटी तक बढ़ाना

1155. **श्री विश्वनारायण शास्त्री** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ब्राड गेज लाइन को न्यू बोंगाई गांव से गोहाटी तक बढ़ाने के लिये निर्माण कार्य कब प्रारम्भ होगा ; और

(ख) इस परियोजना के लिये कितनी धनराशि का उपबन्ध किया गया है और अब तक कितना व्यय हुआ है और कितनी प्रगति हुई है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) रंगिया से गुवाहटी तक समानान्तर बड़ी लाइन का निर्माण प्रारम्भ किया जा चुका है और बोंगाईगांव तथा रंगिया के बीच शीघ्र ही प्रारम्भ किये जाने की आशा है।

(ख) इस परियोजना के लिये चालू वित्तीय वर्ष में की गयी 30 लाख रुपये की व्यवस्था में से 20.6 लाख रुपये अब तक व्यय किये जा चुके हैं। 1976-77 के रेलवे बजट में इस परियोजना के लिये 2 करोड़ रुपये आवंटित किये गये हैं। कुल मिलाकर इस परियोजना की प्रगति 2 प्रतिशत हुई है।

इण्डियन ट्यूब कम्पनी

*1156. **श्री विश्वनायण शास्त्री** : क्या **विधि, न्याय और कम्पनी कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एकाधिकार तथा निर्बन्धनकारी व्यापार प्रक्रिया आयोग ने इण्डियन ट्यूब कम्पनी और इसके उत्तर भारत में वितरकों के विरुद्ध कार्यवाही पूरी कर ली है ;

(ख) यदि हां, तो निर्बन्धात्मक व्यापार प्रक्रियाओं में ग्रस्त एकाधिकार गृह पर नियंत्रण रखने के लिये एकाधिकार तथा निर्बन्धात्मक व्यापार प्रक्रिया आयोग के द्वारा क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ; और

(ग) इस मामले में जांच निदेशक की प्रथम जांच सम्बन्धी रिपोर्ट की मुख्य बातें क्या हैं ?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बेदब्रत बरुआ) : (क) नहीं श्रीमान जी।

(ख) पूर्वोक्त (क) के उत्तर को देखते हुये, यह उत्पन्न नहीं होता है।

(ग) जैसा कि आयोग के समक्ष जांच कार्यवाहियां अभी तक पूर्ण नहीं हुई हैं और जांच के सम्बन्ध में मामले सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष अनिर्णीत अपीलों की विषय-वस्तु है इसलिये इस मामले में जांच-निदेशक की प्रथम रिपोर्ट की प्रमुख बातों को प्रगट करना सम्भव नहीं है।

आयातित औषधियों के लाभ की सीमा

1157. **श्री एस० ए० मुरुगनन्तम :**
श्री शशि भूषण :

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

(क) क्या राज्य व्यापार निगम अपने द्वारा आयात की जा रही औषधियों के लाभ की सीमा को कम करने को राजी हो गया है ;

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

(ग) क्या इन औषधियों के खुदरा मूल्य भी तदनुसार घटाये जायेंगे ; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख). जी, हां। राज्य व्यापार निगम वास्तविक उपयोग कर्ताओं के लिये आयातित औषध पर अपने सेवा खर्चों में सी० आई० एफ० मूल्य के 5 प्रतिशत से 4 प्रतिशत तक कटौती करने के लिये सहमत हो गया है।

(ग) और (घ). ब्यौरे इस समय उपलब्ध नहीं हैं क्योंकि कटौती भविष्य में प्रभावी होगी।

आवश्यक औषधियों की सूची

1158. **श्री नरेन्द्र कुमार साँघी:** क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने देश के सार्वजनिक स्वास्थ्य पद्धति के लिये आवश्यक वस्तुओं की सूची तैयार की है ;

(ख) यदि हां, तो उनकी संख्या क्या है ; और

(ग) क्या देश की औषधियों की आवश्यकताएं आन्तरिक उत्पादन से पूरी हो जाती हैं और क्या सार्वजनिक उपलब्धता के लिये उनकी निरन्तर सप्लाई सुनिश्चित करने के लिये उनका उत्पादन सार्वजनिक क्षेत्रों के कारखानों में करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) से (ग). औषध और भेषज उद्योग पर समिति (हाथी समिति) ने 117 औषधियों को अनिवार्य औषधियों के रूप में मान लिया है जो उनके विचार में दोनों शहर और ग्रामीण क्षेत्रों में अधिक मात्रा में चिकित्सकों द्वारा प्रयोग की जाती है। इन औषधों के उत्पादन के लिये अपेक्षित प्रपुंज औषध/मध्यवर्ती को देश की आवश्यकताएं अंशतः आयात और अंशतः देशी उत्पादन द्वारा पूरी की जाती है। सरकार ने समिति

द्वारा पता लगाये गये कुछ अनिवार्य औषधों के निर्माण हेतु विस्तार के लिये सरकारी क्षेत्र के प्रस्ताव पहले ही स्वीकार किये हैं। कुछ और औषधों का निर्माण भी इन उपक्रमों द्वारा किया जाएगा।

सरकारी क्षेत्र के उर्वरक संयंत्रों को हानि

1159. **श्री डी० डी० देसाई** : क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकारी क्षेत्र के किसी उर्वरक संयंत्र अथवा संयंत्रों को वर्ष 1975–76 के दौरान भारी हानि हुई है ; और

(ख) यदि हां, तो उक्त हानि कितनी हुई है और इसके क्या कारण हैं ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख). 1975–76 के दौरान सरकारी क्षेत्र की निम्नलिखित उर्वरक कम्पनियों को हानि होने की आशा है, जैसा कि नीचे दिया गया है :—

कम्पनी का नाम	हानि की राशि (रुपये करोड़ों में)	हानि के कारण
1. फर्टिलाइजर कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड	20.97	नैप्था, ईंधन तेल, कोयला, सल्फर, बिजली आदि जैसे कच्चे माल की लागत में वृद्धि और निर्धारित लगत जैसे वेतन और मजदूरी तथा मरम्मत और अनुरक्षण में वृद्धि, हानि के मुख्य कारण हैं। मेथानौल और एन पी के उर्वरक के मूल्यों में कटौती भी हानि का एक कारण है।
2. फर्टिलाइजर एण्ड कैमिकल्स ट्रावनकोर लिमिटेड	13.23	उर्वरक के मूल्यों में अत्यधिक कटौती के साथ-साथ कच्चे माल और अन्य निवेशों, जैसे राक फास्फेट, ईंधन तेल और विद्युत् के मूल्य में वृद्धि, उत्पादन लागत का सांविधिक बिक्री मूल्य से अधिक होने के कारण अमोनियम सल्फेट में आवर्ती हानि और कोचीन प्रभाग में मुख्य रूप से तकनीकी खराबी के कारण यूरिया उत्पादन का बन्द न होना, हानि के मुख्य कारण हैं।
3. नवेली लिगनाइट कारपोरेशन लिमिटेड	4.00	संचालन और प्रौद्योगिकी समस्याओं के कारण क्षमता का बहुत कम उपयोग।

पेट्रोल के मूल्य में कमी करने का प्रस्ताव

1160. **श्री सरोज मुखर्जी** : : क्या **पेट्रोलियम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पेट्रोल के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य में कमी को देखते हुये सरकार का विचार कारों और अन्य वाहनों के उपयोग के लिये पैट्रोल के मूल्य में कमी करने का है ; और

(ख) यदि हां, तो कितनी कमी किये जाने की सम्भावना है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अंसारी) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

जीवनदायिनी औषधियां तथा उनकी उपलब्धता

1161. **श्री सरोज मुखर्जी** : क्या **रसायन और उर्वरक** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जीवनदायिनी औषधियों के मूल्यों में कमी करने के लिये उनके मन्त्रालय का विचार क्या कदम उठाने का है;

(ख) क्या सभी राजधानी शहरों, जिला नगरों तथा ग्रामीण केन्द्रों में जीवन दायनी औषधियां सुलभ कराने की कोई योजना है; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) से (ग). श्री जयसुखलाल हाथी की अध्यक्षता में औषध और भेषज उद्योग पर गठित समिति ने निम्नलिखित औषधों और भेषजों के मूल्यों को सुव्यवस्थित करने के लिये अनेक सिफारिशें की हैं:—

प्रपुंज औषध : समिति ने सिफारिश की है कि सभी प्रपुंज औषधों को निम्नलिखित छूटों की शर्त पर मूल्य नियन्त्रण के अधीन रखा जाना चाहिये :—

(क) उन प्रपुंज औषधों को जिनका देश में भी उत्पादन किया जा रहा है और आयात भी किया जा रहा है। मूल्य नियन्त्रण में युक्त किया जाना चाहिये बशर्ते कि निर्माता उनको राज्य व्यापार निगम द्वारा आयातित उत्पादों के बिक्री मूल्यों से अधिक मूल्य पर न बेचें।

जिन प्रपुंज औषधों की कुल बिक्री प्रति वर्ष 25 लाख रुपये से अधिक न हो उनको मूल्य नियन्त्रण से छूट दी जाये।

प्रपुंज औषधों के उत्पादन को बढ़ावा देने के लिये समिति ने सिफारिश की है कि निर्माताओं को उत्पादन की सम्पूर्ण लागत तथा साम्य पूंजी पर कर से पूर्व 12 से 14 प्रतिशत लाभ की अनुमति दी जानी चाहिये ।

सूत्रयोग : सूत्रयोगों के मामले में समिति ने मूल्य नियन्त्रण से निम्नलिखित छूटों का सुझाव दिया है :—

(क) समिति द्वारा पता लगाये गये आवश्यक औषधों पर आधारित सूत्रयोगों को सामान्य नामों के प्रयोग के लिये मूल्य नियन्त्रण से छूट दी जाये;

(ख) एम० आर० टी० पी० अधिनियम के अन्तर्गत आने वाले एककों को छोड़कर जिन एककों की कुल बिक्री एक करोड़ रुपये से कम है, उनको छूट दी जानी चाहिये।

(ग) उन सभी सूत्रयोगों को भी छूट दी जानी चाहिये जिनकी कुल बिक्री प्रति वर्ष 15 लाख रुपये से कम हो। 15 लाख रुपये से अधिक बिक्री वाले सूत्रयोगों को यहां तक कि जिन एककों की बिक्री 1 करोड़ रुपये से कम है उनको भी मूल्य नियन्त्रण के अन्तर्गत लाया जाना चाहिये।

सूत्रयोगों के मूल्य निर्धारण के प्रयोजन के लिये समिति ने लागत जांच हेतु एक निश्चित प्रणाली की सिफारिश की है। सूत्रयोगों को चिकित्सा सम्बन्धी मूल्य के बराबर उत्पाद समूहों में एक साथ रखा जाना चाहिये और प्रमुख उत्पादकों के मामले में विशेष रूप से मूल्य निर्धारण किया जाना चाहिये। तत्पश्चात् प्रमुख उत्पादकों को मूल्य निर्धारण के लिये दी गई अनुमति के आधार पर मूल्य निर्धारण किया जाना चाहिये। अन्य सभी उत्पादकों को मूल्य निर्धारण के मामले में मुक्त कर देना चाहिये। बशर्ते कि अधिकतम मूल्य प्रमुख उत्पादकों के मूल्यों के बराबर ही निर्धारित किये जायें।

लागत की पूर्ण संगणना के अतिरिक्त समिति ने मूल्य निर्धारण की गुंजाइश के लिये निम्नलिखित प्रणाली की सिफारिश की है।

सूत्रयोगों पर लाभ प्रदत्ता के लिये ऐसे उपाय किये जाने चाहियें जिससे विभिन्न श्रेणियों के निर्माताओं अर्थात् बड़े, मध्यम और लघु पैमाने के निर्माताओं की कुल बिक्री पर 8 प्रतिशत से 13 प्रतिशत के बीच लाभ की अधिकतम सीमा निर्धारित की जा सके और जो इस तथ्य पर निर्भर हो कि क्या ऐसे निर्माता अपने कार्यकलापों में प्रपुंज औषधों के निर्माण और/अथवा अनुसन्धान को भी शामिल करते हैं अथवा नहीं।

मार्क अप के रूप में समिति की सिफारिशों में 60 प्रतिशत से 75 प्रतिशत तक के मार्क अप निहित होंगे। यह सुनिश्चित करने के लिये कि लाभ प्रदत्त की अधिकतम सीमा से निर्माण एककों, विशेषकर भारतीय क्षेत्र को कोई हानि न हो, समिति ने यह सिफारिश भी की है कि एक वैकल्पिक सिद्धान्त के रूप में लाभ की अधिकतम सीमा को शुद्ध मूल्य पर कराधान के पश्चात् लाभ के 10 प्रतिशत से 12.5 प्रतिशत के बीच निर्धारित किया जाना चाहिये।

इस तथ्य को ध्यान में रखते हुये कि प्रमुख ग्रुप में न आने वाले निर्माताओं के मूल्य लागत से काफी अधिक होंगे, समिति ने अधिक लाभ की वर्तमान निधीयन योजना को सरकार द्वारा निर्दिष्ट प्रयोजनों के लिये उपयोग किये जाने हेतु जारी रखने की सिफारिश की है।

यह पाया गया है कि इन सिफारिशों को स्वीकार करने से कुछ मामलों में मूल्यों में कमी करने में सहायता मिलेगी। लेकिन इससे अधिकतर आवश्यक औषधों के मामले में मूल्य वृद्धि होगी। इन कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुये सरकार सम्पूर्ण मूल्य निर्धारण के प्रश्न और समिति की सिफारिशों पर ध्यानपूर्वक विचार कर रही है। सरकार इन सिफारिशों पर शीघ्र ही निर्णय लेगी।

इस समय औषधों के मूल्य, औषध (मूल्य नियन्त्रण) आदेश, 1970 के अन्तर्गत नियन्त्रित किये जाते हैं। जिसमें औषधों के मूल्य को उचित स्तर पर निर्धारित करने की विस्तृत प्रक्रिया की व्यवस्था है।

उद्योगिक लागत मूल्य ब्यूरो द्वारा लागत जांच के परिणामस्वरूप अनेक प्रपुंज औषधों के मूल्यों में संशोधन किया गया है। तथापि विगत समय में निम्नलिखित औषधों के मूल्यों में कटौती की गई है :—

क्रम संख्या	औषध का नाम	यूनिट	संशोधन पूर्व मूल्य (रुपये)	सरकार द्वारा अब निर्धारित किये गये मूल्य (रुपये)
1.	विटामिन बी-12	ग्रा०	100.00	95.00 (30-6-75 से लागू)
2.	रिबोफलेविन-5 फास्फेट सोडियम	कि० ग्रा०	2500.00 फ्रांस इण्डियन 2800.00 (निवेदिता) 3000.00 (आई डी पी एल)	235.00 (सबके लिये) (10-7-1975 से लागू)
3.	केजीथिन पैंसेलिन	कि० ग्रा०	1263.00 (एच०ए० एल०) 2000.00 ज्योफरी मैनर्स	1375 (सब के लिये) (10-2-75 से लागू)

विश्व बाजार में औषधों के मूल्यों में हुई कटौती के आधार पर राज्य व्यापार निगम ने भी निम्नलिखित प्रपुंज औषधों के मूल्यों में 30–4–75 से कटौती की है :—

क्रम सं०	औषध का नाम	संशोधन पूर्व मूल्य (रुपये प्रति किलोग्राम)	संशोधित मूल्य (रुपये प्रति किलोग्राम)
1.	एम्पीसिलिन सनाहाड्स	2030.00	1540.00
2.	एम्पीसिलिन सोडियम	1670.00	1300.00
3.	एम्पीसिलिन ट्राइहाइड्रेट	1425.00	1105.00
4.	क्लोरमफैनीकल पाउडर (एकीकृत मूल्य)	646.00	524.00
5.	क्लोरम फेनीक पाल्यीटेट	670.00	522.00
6.	क्लोरम फेनीकल सोडियम सबसीनेट	1060.00	748.00
7.	इण्डोमेथासिन	1316.00	816.68

इन प्रपुंज औषधों पर अनेक सूत्रयोग आधारित हैं और इन औषधों पर आधारित सूत्रयोगों के मूल्यों में परिणामस्वरूप कटौती हुई है।

औषध और भेषज उद्योग पर गठित समिति ने जीवन रक्षक औषधों के वितरण के बारे में भी कुछ सिफारिशें की हैं। ये सिफारिशें विचाराधीन हैं तथापि औषधों के वितरण पर कुछ सिफारिशों को कार्यान्वित करने के लिये कदम उठाये जा चुके हैं।

भारतीय पेट्रो-रसायन निगम की ओलफाइन्स परियोजना के के लिए धनराशि का नियतन

1162. **श्री भान सिंह भौरा** : क्या **पेट्रोलियम और रसायन** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने भारतीय पेट्रो-रसायन निगम को ओलफाइन्स परियोजना को अगले वित्तीय वर्ष के लिये आवश्यक धनराशि नियत कर दी है;

(ख) क्या ब्रिटिश फर्म द्वारा उपकरणों की देरी से सप्लाई किये जाने के कारण इस परियोजना के चालू होने में विलम्ब हो गया है; और

(ग) तत्सम्बन्धी तथ्य क्या हैं और इस परियोजना के कब तक पूरा होने की सम्भावना है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) भारतीय पेट्रोरसायन निगम के ओलफिन प्रायोजना के लिये आवश्यक धन राशि की 1976–77 के बजट अनुमानों में व्यवस्था की गई है।

(ख) और (ग). यू० के० केन्डरों द्वारा यन्त्रों की सप्लाई में विलम्ब उन कई कारणों में से एक है जिसके कारण प्रायोजना के चालू होने में विलम्ब हुआ है।

यांत्रिक रूप से प्रायोजना 1977 के आरम्भ तक पूरा होने की आशा है।

मंगलौर और बम्बई के बीच नई रेलवे लाइन

1163. **श्री पी० रंगनाथ शिनाय** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हाल ही में चलाई गई जयन्ती जनता एक्सप्रेस रेल गाड़ी द्वारा पश्चिमी तट पर त्रिवेन्द्रम और मंगलौर के बीच के स्थानों से बम्बई तक यात्रा करने वाले यात्रियों की दैनिक औसत संख्या क्या है;

(ख) इन स्थानों से और मंगलौर के उत्तर में पश्चिमी तट में स्थानों से बम्बई तक प्रतिदिन यात्रा करने वाले यात्रियों की दैनिक औसत संख्या क्या है;

(ग) क्या पश्चिमी तट से बम्बई तक चक्करदार तथा कठिन मार्गों पर इस समय यात्रा करने वाले यात्रियों की बड़ी संख्या तथा माल के भारी यातायात को ध्यान में रखते हुए सरकार का विचार मंगलौर से बम्बई तक रेलवे लाइन बिछाने का है; और

(ग) यदि हां, तो उक्त लाइन बिछाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जयन्ती जनता एक्सप्रेस द्वारा प्रतिदिन बम्बई और मार्गवर्ती स्टेशनों के लिए बुक किये गये यात्रियों की औसत संख्या लगभग 700 है।

(ख) मंगलूर के उत्तर में कोई रेलवे लाइन नहीं है। सड़क परिवहन के द्वारा यात्रा करने वाले यात्रियों की औसत संख्या रेलवे के पास उपलब्ध नहीं है।

(ग) और (घ). आप्टा से दासगांव तक अन्तिम स्थान-निर्धारण सर्वेक्षण किया जा चुका है और दासगांव से रत्नगिरी तक अन्तिम स्थान निर्धारण सर्वेक्षण और रत्नगिरी तथा मंगलूर के बीच मोके की जांच का काम हो रहा है आप्टा-दासगांव रेल सम्पर्क के लिए 1976–77 के दौरान इंजीनियरी एवं

यातायात और वित्तीय दृष्टि से मूल्यांकन करने का भी प्रस्ताव है। सर्वेक्षण पूरे हो जाने और उनकी रिपोर्टों की जांच कर लिये जाने के बाद इस प्रस्ताव पर विचार किया जायेगा।

समुद्र—जल से रसायनों का उत्पादन

1164. **श्री पी० रंगनाथ शिनाय** : क्या **रसायन और उर्वरक** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) समुद्र—जल से किस-किस प्रकार के रसायनों का उत्पादन हो सकता है; और

(ख) इन रसायनों का वाणिज्यिक स्तर पर उत्पादन करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है और करने का विचार है ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) समुद्र पानी में, घुल जाने वाली स्थिति में, इन ओर्गेनिक रसायन जैसे कि आम लवण, (सोडियम क्लोराइड) कैल्शियम कारबोनेट, कैलशियम सल्फेट, पोटाशिम क्लोराइड, मैगनीशियन सल्फेट, मैगनीशियम क्लोराइड, मैगनेशिम ब्रोमाइड आदि शामिल हैं। अत: इन संघटकों की संख्या को समूल करना किफाइती नहीं है ।

(ख) इस समय भारत में घरेलू नमक की बड़ी मात्रा में (सोडियम क्लोराइड) समुद्र पानी से प्राप्त की जा रही है। कैल्शियम क्लोराइड की कुछ मात्रा के अलावा मैगनीशियम क्लोराइड, मैगनेजिम ब्रोमाइड, मैगनीशियम कारबोनेट, पोटेशियम क्लोराइड, कैल्शियम सल्फेट, ब्रोमाइन और ब्रोमाइड्स आदि भी प्राप्त किए जाते हैं।

वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसन्धान परिषद् के अधीन कार्य कर रहा केन्द्रीय तथा जहाजरानी अनुसन्धान संस्थान भवनगर, समुद्र पानी कटिबटर्न से रसायन के उत्पादन के लिए आर्थिक प्रक्रिया और उचित विकास में लगा हुआ है।

अशोधित तेल का उत्पादन

1165. **श्री पी० रंगनाथ शिनाय** :
श्री शंकर राव सावन्त :

क्या **पेट्रोलियम** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में 1974–75 और 1975–76 में अब तक अशोधित तेल का कुल कितना उत्पादन हुआ ;

(ख) तेल के नये स्रोतों की उपलब्धता को देखते हुये 1978–79 में कितने उत्पादन का अनुमान है; और

(ग) क्या अनुमानित अशोधित तेल को साफ करने की पर्याप्त क्षमता है ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) :

(1) 1974–75 में अशोधित तेल का उत्पादन = 7.68 (मिलियन मी० टन)

(2) 1975–76 के 11 महीनों में अशोधित तेल का उत्पादन = 7.69 (मिलियन मी० टन)

(ख) 1978-79 में अशोधित तेल का अनुमानित उत्पादन 14.1 मिलियन मी० टन तक होने की आशा है।

(ग) जी हां।

बारसात अंचल पंचायत के अन्तर्गत नेताजी नगर कालोनी से शरणार्थियों का हटाया जाना

1166. **श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बारसात अंचल पंचायत (पश्चिमी बंगाल के 24 परगना) के अन्तर्गत नेताजी नगर कालोनी सं० 1 और 2 में रह रहे 2,000 शरणार्थियों परिवारों के हटाये जाने के बारे में सरकार को कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ;

(ख) यदि हां, तो किस प्रकार की मांगें की गयी हैं ; और

(ग) इस प्रकार हटाये जाने को रोकने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग). बारसात और कमड़ा कदम्बगाछि स्टेशनों के बीच कि० मी० 1/11 से 2/14 तक और कि०मी० 3/11 से 4/10 तक रेलवे लाइन के दोनों तरफ़ रेलवे भूमि के बहुत बड़े भाग पर अनधिकृत रूप से कब्जा कर लिया गया है। अनधिकृत कब्जा करने वालों को बेदखल करने के लिये रेल प्रशासन ने कार्यवाही शुरू कर दी है। बेदखली को रोकने के लिये अनधिकृत रूप से कब्जा करने वालों से अभ्यावेदन प्राप्त हुआ था। राज्य सरकार ने भी रेल प्रशासन को लिखा है। फ़लस्वरूप कार्यवाही रोक दी गई है और इस सम्बन्ध में पश्चिम बंगाल सरकार के साथ पत्र-व्यवहार किया जा रहा है।

दुर्गापुर में 'ड्रग इन्टरमीडियेट' उद्योग समूह का विकास

1167. **श्री डी० के० पंडा** : क्या रसायन और उर्वरक मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाथी समिति ने दुर्गापुर में ड्रग इन्टरमीडिएट उद्योग समूह के विकास की सिफ़ारिश की है ; और

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

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) और (ख). औषध और भेषज उद्योग पर गठित समिति ने अपनी रिपोर्ट में यह टिप्पणी देते हुये, कि कोल तार आसवान उत्पादों से रसायनों की वसूली दुर्गापुर में अत्यधिक मात्रा में की जा रही है, यह सिफ़ारिश की है कि उपलब्ध डाउनस्ट्रीम उत्पादों का प्रयोग करने के लिये दुर्गापुर में प्रपुंज औषधों के निर्माण के लिये नये एककों की स्थापना करनी चाहिये। समिति ने यह भी सिफ़ारिश की है कि दुर्गापुर और अन्य स्थानों में स्थित कोल कार्बनाइजेशन काम्प्लैक्स की सम्भावनाओं का केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों द्वारा पूर्ण रूप से अन्वेषण किया जाना चाहिये।

इन सफ़ारिशों के आधार पर दुर्गापुर कैमिकल्स लिमिटेड ने चालू योजना के दौरान 60 करोड़ रुपये के अनुमानित परिव्यय पर औषधों रंजक मध्यवर्ती पदार्थों और रसायनों के लिए एक एकीकृत कोल तार रसायन प्रायोजना का प्रस्ताव किया है। इस प्रस्ताव पर अभी कोई निर्णय नहीं लिया गया है।

लारी मालिकों की सहकारी समितियों को 'डीलरशिप' का आँवटन

1168. **श्री के० सुर्यनारायण** : क्या **पेट्रोलियम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सरकारी क्षेत्र की तेल कम्पनियों के उत्पादों की बिक्री के लिये खुदरा 'एककों' के आवंटन में लारी मालिकों की सहकारी समितियों को प्राथमिकता देने का निर्णय किया है ;

(ख) यदि हां, तो भारतीय तेल निगम के उत्पादों के लिये ऐसी कितनी समितियों को डीलरशिप दी है ; और

(ग) क्या सरकारी क्षेत्र की तेल कम्पनियों के पास नये अथवा अतिरिक्त खुदरा एककों के लिए किसी ऐसी समिति के आवेदन पत्र अनिर्णित पड़े हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) जी, नहीं। लारी मालिकों की सहकारी समितियों को कोई विशेष प्राथमिकता नहीं दी जाती। उनसे प्राप्त प्रार्थना पत्रों पर अन्य उपभोक्ता सहकारी समितियों के प्रार्थना पत्रों की तरह सामान्य पद्धति के अनुसार विचार किया जाता है।

(ख) सामान्य पद्धति के अन्तर्गत भारतीय तेल निगम ने अब तक लारी/टर्क मालिकों की सहकारी समितियों को 22 फुट कर बिक्री केन्द्र दिये हैं।

(ग) सरकारी क्षेत्र में तेल कम्पनियों के पास ऐसी सहकारी समितियों के कुछ प्रार्थना पत्र पड़े हुये हैं पर ये नीति/पद्धति के अनुसार विचार करेगी।

उड़ीसा समुद्र तट से दूर तेल के लिए छिद्रण

1170. **श्री श्याम सुन्दर महापात्र** : क्या **पेट्रोलियम** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा दी गई घोषणा के अनुसार उड़ीसा समुद्र तट से दूर तेल के लिये छिद्रण कार्य आरम्भ हो गया है ; और

(ख) क्या बालासोर समुद्र-तट के क्षेत्रों का भी सर्वेक्षण किया गया है ; और यदि हां, तो इस पर कार्य कब आरम्भ होगा ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) बंगाल की खाड़ी में पश्चिम बंगाल तथा उड़ीसा तट से दूर एक कुएं की खुदाई का काम पूरा हो चुका है और एक और कुएं की खुदाई हो रही है।

(ख) इस क्षेत्र का सर्वेक्षण किया गया है और प्राप्त जानकारी के आधार पर इस समय वहां खुदाई आरम्भ करना आवश्यक नहीं समझा जाता ।

एल्लेप्पी-कायमकुलम लाइन का तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण

1171. **श्री सी० जनार्दनन :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल सरकार एल्लेप्पी से कायमकुलम तक लाइन के लिए तकनीकी-आर्थिक सर्वेक्षण की लागत वहन करने पर सहमत हो गई है ;

(ख) यदि हां, तो क्या एरणाकुलम से एल्लेप्पी (जहां इस समय कार्य चल रहा है) तक के सर्वेक्षण के साथ-साथ उक्त लाइन का भी सर्वेक्षण किया जाएगा ; और

(ग) तत्सम्बन्धी मुख्य बातें क्या हैं ?

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

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठता ।

कोचीन और एल्लेप्पी के बीच तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण की प्रगति

1172. **श्री सी० जनार्दनन :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस समय कोचीन और एल्लेप्पी के बीच रेल सम्पर्क का तकनीकी, आर्थिक और इंजीनियरी सर्वेक्षण किस स्थिति में है ;

(ख) इसके कब पूरा हो जाने की आशा है ; और

(ग) क्या इस लाइन का निर्माण इसी वित्तीय वर्ष के दौरान आरम्भ किये जाने का विचार है ; और यदि हां, तो वार्षिक योजना परिव्यय में इस प्रयोजन के लिए कितनी धनराशि रखी गयी है ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह): (क) सर्वेक्षण चालू है और कुल वास्तविक प्रगति 40 प्रतिशत हुई है ।

(ख) सर्वेक्षण के इस वर्ष के मध्य तक पूरा हो जाने की आशा है ।

(ग) चालू वित्तीय वर्ष के दौरान इस लाइन का निर्माण करने का कोई प्रस्ताव नहीं है ।

खुले समुद्र में तेल के 'रिगों' की सुरक्षा करने हेतु उपाय

1173. **श्री शशि भूषण :** क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि विदेशी नौकाओं द्वारा भारतीय जल सीमा का बड़े पैमाने पर उल्लंघन किया जाने को ध्यान में रखते हुए खुले समुद्र में तेल के रिगों, की सुरक्षा करने हेतु क्या कदम उठाये गए हैं ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : जब कभी तेल रिग तथा संयंत्रों की सुरक्षा के लिये जब आवश्यक हुआ यथेष्ट सावधानी ली जायेगी इन उपायों के सम्बन्ध में बताना जन हित में नहीं होगा ।

983 (ai) LS—6

दुमंजले रेल डिब्बों के लिए रेल की पटरी को मजबूत बनाना

1174. **श्री शशि भूषण** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या दुमंजले रेल डिब्बों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए इस बीच कितनी रेल की पटरी को मजबूत किया गया है ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : जिस दुमंजिले डिब्बे का डिज़ाइन तैयार किया है, वह वर्तमान बड़ी लाइन पर चल सकता है। इस प्रकार, पटरी को मज़बूत करने का अभी कोई विचार नहीं है।

राजखरस्वारन में उप-मार्ग का निर्माण

1175. **श्री अर्जुन सेठी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस्पात विभाग ने राजखरस्वारन में उप-मार्ग के निर्माण हेतु रेलवे के पास 50 लाख रुपये जमा करवा दिये है; और

(ख) यदि हां, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(ख) निर्माण कार्य अभी तक प्रारम्भ नहीं किया गया है क्योंकि इस्पात और खान मंत्रालय द्वारा इस निर्माण कार्य की आवश्यकता के सम्बन्ध में समीक्षा की जा रही है।

उड़ीसा में पारादीप रेलवे लाइन में सुधार

1176. **श्री अर्जुन सेठी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा की पारादीप रेलवे लाइन की स्थिति असुरक्षित रेल-मार्ग के कारण बहुत खराब है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं और यात्रियों के यातायात के लिये रेल मार्ग कब तक खोले जायेंगे ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) जी नहीं। रेल की पटरी असुरक्षित नहीं है।

(ख) इस खण्ड पर यात्री गाड़ियां चलाने के लिए यातायात सम्बन्धी सुविधाओं की व्यवस्था की जा रही है। इन सुविधाओं को 1976-77 में पूरा करने का प्रयास किया जायेगा।

Railway Net work to connect Hajipur with Lalganj, Vaishali, Sahibganj (North Eastern Railway)

1177. **Shri K. M. Madhukar:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state whether Government propose to conduct a survey for constructing a branch line on North Eastern Railway linking Hajipur with Lalganj, Vaishali, Sahibganj, Kesaria, Areraj and other places?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : It is not proposed to carry out this survey at present on account of the very limited availability of resources.

Capital Invested In Drug Industry

1178. **Shri K. M. Madhukar :** Will the Minister of **Chemicals and Fertilizers** be pleased to state :

(a) whether Government's attention has been drawn to the report that the industrialists, who have invested their capital in drug industry, have made a demand to Government that the capital of Government in the drug industry should be expanded without any delay and a memorandum to this effect has also been submitted to Government by them ;

(b) if so, Government's reaction thereto; and

(c) the time by which Government capital is likely to reach the decisive stage in drug industry ?

The Minister of Chemicals and Fertilizers (Shri P. C. Sethi) : (a) Yes, Sir.

(b) and (c). A provision of Rs. 70 crores has been made in the draft Fifth Five Year Plan for expansion of projects of Indian Drugs and Pharmaceuticals Limited and Hindustan Anti biotics Ltd. The expansion of these units on the basis of the feasibility reports envisaged the following :

Indian Drugs and Pharmaceuticals

(i) Expansion of the Synthetic Drugs Plant, Hyderabad, involving an investment of Rs. 21·79 crores which would increase the production capacity from 1988 tonnes to 3886 tonnes.

(ii) Establishment of a Nicotinamide Plant in Bihar involving an estimated capital outlay of Rs. 8·58 crores.

(iii) Establishment of a New Formulation Unit in Gurgaon, Haryana at an estimated capital outlay of Rs. 8·10 crores.

(iv) Expansion of the Antibiotics Plant, Rishikesh, involving an approximate investment of Rs. 15·69 crores.

Hindustan Antibiotics Limited

(i) Expansion of the capacity of Penicillin Plant involving an estimated capital outlay of Rs. 2·92 crores.

(ii) Expansion of the Streptomycin Plant at an estimated cost of Rs. 2·91 crores.

(iii) Expansion of Semi-Synthetic Penicillin Plant at an estimated cost of Rs. 1·67 crores.

(iv) Establishment of Erythromycin Plant at an estimated cost of Rs. 4·16 crores.

(v) Establishment of New Formulation Plant at an estimated cost of Rs. 4·46 crores.

It is expected that by the end of the Fifth Fine Year Plan the projects covering the entire provision made will be approved by Government.

कच्चे तेल के उत्पादन में आत्म निर्भरता

1179. **श्री शंकरराव सावन्त :** क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1973-74 में भारत में कच्चे तेल का वार्षिक उत्पादन कितना हुआ; और

(ख) कच्चे तेल के उत्पादन में हम कब तक आत्म-निर्भरता प्राप्त कर लेंगे ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) 1973-74 के दौरान अशोधित तेल का उत्पादन—7.19 (मिलियन मी० टन) ।

(ख) वर्तमान ज्ञात स्रोतों से 5वीं योजना की अवधि के अंत तक अशोधित तेल का अनुमानित लागत 14 मिलियन मी० टन तक होने की आशा है जब कि प्रायोजित मांग लगभग 32 मिलियन मी० टन थी। अधिक तेल प्राप्त करते के लिए समस्त प्रयत्न किये जा रहे हैं तथा इस कार्य के लिए अन्वेषी कार्यकलाप तेज किये गये हैं।

सिंगापुर की एक शिपिंग कम्पनी तथा कोचीन रिफाइनरी लिमिटेड के बीच करार

1180. **श्री राजदेव सिंह :** क्या पेट्रोलियम मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नोर्स शिपिंग कम्पनी नाम की सिंगापुर की एक शिपिंग कम्पनी ने कोचीन रिफ़ाइनरी लिमिटेड के साथ एक करार किया है;

(ख) क्या कोचीन रिफ़ाइनरी लिमिटेड को इस करार में नियमित रूप से घाटा हो रहा है;

(ग) यदि हां, तो घाटे के क्या कारण हैं जबकि रिफ़ाइनरी को कुल मिलाकर 7 करोड़ रुपये का लाभ हुआ है; और

(घ) इस भाड़ा करार में कितने लाभ का अनुमान लगाया गया था ?

पेट्रोलियम मंत्रालय में उपमंत्री (श्री जियाउर्रहमान अन्सारी) : (क) जी हां।

(ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

(घ) कोचीन शोधनशाला द्वारा किसी भी लाभ का अनुमान नहीं किया गया था।

कुछ भत्तों की पुनरीक्षित दरें

1181. **श्री राजदेव सिंह :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वेतनमानों के पुनरीक्षण के बाद राष्ट्रीय छुट्टी भत्ते, यात्रा-भत्ते कार्यवाहक भत्ते तथा अन्य भत्तों की पुनरीक्षित दरों के लिये आदेश जारी किये गये हैं; और

(ख) यदि नहीं, तो इन्हें कब तक जारी कर दिया जायेगा और इस असाधारण विलम्ब के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में उप मंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) और (ख). रात्रि-ड्यूटी भत्ते और खुराक भत्ते की संशोधित दरें पहले ही अधिसूचित कर दी गयी हैं। जहां तक राष्ट्रीय छुट्टी भत्ते का सम्बन्ध है, इसकी वर्तमान दरों में संशोधन न करने का विनिश्चय किया गया है।

यात्रा भत्ते की दरों में संशोधन करने के प्रश्न पर सरकार द्वारा सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है और संशोधित दरों के सम्बन्ध में अधिसूचना शीघ्र जारी कर दी जायेगी।

कार्यवाहक भत्ता (जो दैनिक आधार पर दिया जाता है) की दरों में संशोधन करने के प्रश्न पर अभी विचार किया जा रहा है और आशा है कि इन्हें शीघ्र अन्तिम रूप दे दिया जायेगा।

अखिल भारतीय न्यायिक सेवा

1182. **श्री राजदेव सिंह :**
श्री वसन्त साठे :

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

(क) क्या सरकार भारतीय प्रशासनिक सेवा की तरह एक अखिल भारतीय न्यायिक सेवा का गठन करने पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त सेवा का गठन कब तक हो जाने की आशा है ?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री एच० आर० गोखले) : (क) और (ख). अखिल भारतीय न्यायिक सेवा का गठन करने के प्रस्ताव पर 1960 से समय-समय पर विचार किया गया है। ऐसी सेवा गठित की जानी चाहिए या नहीं इस बारे में राज्य सरकारों के बीच मतैक्य न होने के कारण इस प्रस्ताव को अगस्त, 1969 में छोड़ दिया गया था। किन्तु इस प्रस्ताव पर फिर से विचार करने और उस पर राज्य सरकारों से परामर्श करने का प्रश्न विचाराधीन है।

रेलवे वर्कशापों की मशीनरी तथा संयंत्रों को बदलना

1183. **श्री हरी सिंह :** क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी रेलवे वर्कशापों में विद्यमान लगभग 60 प्रतिशत मशीनरी तथा संयंत्र पुराने तथा जर्जर हो गये हैं; और

(ख) यदि हां, तो उनको बदलने के लिये सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है?

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

(ख) हर साल उपलब्ध धन के अनुसार तात्कालिकता और अग्रता के आधार पर गतायु मशीनों के स्थान पर नयी मशीनें लगायी जा रही हैं। इसके साथ-साथ पुरानी मशीनों को फिर से चलने लायक भी बनाया जा रहा है।

एप्रेन्टिसों की भर्ती की प्रक्रिया

1184. **श्री हरी सिंह :** क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय ने हाल ही में प्रति वर्ष 12,000 एप्रेन्टिस भर्ती करने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां, तो उपरोक्त एप्रेन्टिसों की भर्ती की क्या प्रतिक्रिया होगी ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) रेल मंत्रालय ने प्रशिक्षु अधिनियम के अधीन प्रशिक्षण के लिए व्यावसायिक प्रशिक्षुओं की संख्या बढ़ाकर प्रति वर्ष 12,000 से अधिक कर दी है।

(ख) सर्वप्रथम आरक्षित और अनारक्षित कोटियों में भर्ती किये जाने वाले प्रशिक्षुओं की सम्भावित संख्या के बारे में भर्ती क्षेत्र में स्थित स्थानीय रोजगार कार्यालयों के माध्यम से रिक्त स्थानों की अधिसूचना देकर, अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के मान्यताप्राप्त संघों को सूचित करके तथा भर्ती क्षेत्र में स्थित रेलवे कार्यालयों के नोटिस बोर्डों पर सूचना लगाकर व्यापक प्रचार किया जाता है। उसके बाद रोजगार कार्यालयों आदि द्वारा प्रायोजित उम्मीदवारों में से और उन उम्मीदवारों में से भी जो सीधे आवेदन भेजते हैं, प्रवरण मण्डलों द्वारा चयन किया जाता है।

रेलवे वर्कशापों को प्राप्त हुए क्रयादेशों के लिए प्राथमिकता

1185. **श्री हरी सिंह** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे वर्कशापों को भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों से विभिन्न वस्तुओं की सप्लाई के लिए क्रयादेश प्राप्त होते हैं; और

(ख) यदि हां, तो उन वस्तुओं के नाम क्या हैं और उनकी सप्लाई के लिए किस मंत्रालय को प्राथमिकता दी जाती है ?

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

(ख) आवश्यकताएं अधिकतर चल-स्टाक की मदों और उसके संघटकों की हैं। सप्लाई के सम्बन्ध में प्राथमिकता आवश्यकताओं की तात्कालिकता के अनुसार निर्धारित की जाती है।

खामगाँव और अमरावती स्टेशनों (मध्य रेलवे) के लिए बड़ी लाइन

1186. **श्री वसंत साठे** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस आशय के प्रस्ताव मिले थे कि मध्य रेलवे में बड़ी लाइन को इस प्रकार बनाया जाये कि खामगांव और अमरावती स्टेशन बड़ी लाइन पर आ जायें;

(ख) यदि हां, तो प्रस्ताव कब मिले थे, परियोजना की अनुमानित लागत क्या है और इस मामले में सरकार ने क्या कार्यवाही की है; और

(ग) क्या सरकार खामगांव और अमरावती के वाणिज्यिक एवं औद्योगिक केन्द्र के रूप में बढते हुए महत्व को ध्यान में रखते हुए उक्त प्रस्ताव को पांचवीं योजना में सम्मिलित करने पर विचार करेगी ?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटा सिंह) : (क) से (ग) प्रस्तावित मार्ग-परिवर्तन कार्यान्वित करने के बारे में, जिससे लगभग 11 कि०मी० लम्बाई बढ़ जायेगी, इस समय कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है। धन की नितान्त सीमित उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित मार्ग-परिवर्तन पर पांचवीं पंचवर्षीय योजना में कार्य प्रारम्भ करना सम्भव नहीं हो सकेगा।

ड्यूमैक्स और फीजर का दो पृथक कम्पनियों के रूप में कार्य करना

1187. **श्री भालजीभाई रावजीभाई परमार** : क्या **रसायन और उर्वरक** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैसर्स ड्यूमैक्स और फीजर किसी समय दो पृथक कम्पनियां थी अथवा ड्यूमैक्स पहले थी और फीजर ने उसे खरीदा था, यदि हां, तो किस वर्ष में और क्या प्रशासनिक मंत्रालय ने इस प्रकार की खरीद की अनुमति दी थी ;

(ख) क्या फर्म के नाम में परिवर्तन का उल्लेख मैसर्स ड्यूमैक्स के औद्योगिक लाइसेंसों में किया गया था; और यदि हां, तो इस कम्पनी के कुछ उत्पादों पर "ड्यूमैक्स" का नाम और कुछ अन्य पर "फीजर" का नाम लिखे होने के क्या कारण हैं ;

(ग) गत तीन वर्षों में ड्यूमैक्स और फीजर के उत्पादों का मदवार, अलग-अलग उत्पादन कितना हुआ, प्रत्येक वस्तु की शासकीय अनुमोदन संख्या और तारीख क्या-क्या है ; और

(घ) इस ग्रुप के अन्तर्गत किस नाम और स्टाइल से कम्पनी/कम्पनियां काम करती हैं ?

रसायन और उर्वरक मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) : (क) मैसर्स ड्यूमैक्स 21-11-1960 को निजी कम्पनी के रूप में निर्गमित की गई थी। भारतीय समवाय अधिनियम 1913 के अन्तर्गत सरकार की स्वीकृति दी गई थी तथा 21-11-1950 को कम्पनी बम्बई में पंजीकृत की गई थी। 1-6-1961 को कम्पनी का नाम मैसर्स ड्यू मेक्स से मैसर्स फाइजर लि० दिया गया तथा निगमन प्रमाणपत्र कम्पनी के पंजीकार, बम्बई द्वारा जारी किया गया।

(ख) और (ग). मैसर्स ड्युमेक्स को जारी किया गया लाइसेंस मैसर्स फाइजर के नाम पर मैसर्स फाइजर के पुनः निगमन पर दिया गया था इस बात की जांच की जा रही है कि इस कम्पनी के उत्पादों पर कहीं तो ड्युमेक्स का नाम दिया है और कहीं फाइजर का। स्थानीय वर्षों के लिए ड्युमेक्स तथा फाइजर की उत्पाद श्रंखला हेतु उत्पादन आंकड़े, प्रत्येक मद की (सरकारी स्वीकृति) संख्या एवं तिथि एकत्र किये जा रहे हैं। ये आंकड़े जब एकत्रित किये जायेंगे सभा पटल पर प्रस्तुत किये जायेंगे।

(घ) जहां तक सरकार की जानकारी है यह कम्पनी फाइजर लि० के नाम से कार्य कर रही है। तथापि नाम एवं किस्म के बारे में सही स्थिति का पता लगाया जा रहा है। इस सूचना को भी यथा सम्भव शीघ्र सभा पटल पर प्रस्तुत किया जायेगा।

Hindi Translation of Law Books, Rules and Regulations

1188. **Shri Shankar Dayal Singh :** Will the Minister of **Law Justice and Company Affairs** be pleased to state :

(a) the progress made in regard to translation into Hindi of important law books, rules and regulations ; and

(b) Whether any target therefor has been fixed for the current year and if so, the salient features thereof ?

The Minister of State in the Ministry of Law, Justice and Company Affairs (Dr. V. A. Seyid Muhammad) : (a) Agreements with foreign publishers for securing translation rights in respect of 13 law books which have acquired the Status of legal classics are likely to be finalised shortly. The translation of these books will be taken up after the agreements are signed. Authoritative texts in Hindi of 411 Central Acts, 53 Ordinances and 279 Statutory Rules have been published in the Official Gazette. Authoritative texts in Hindi of 123 Central Acts, 27 Ordinances and 36 Statutory Rules are under publication. Besides, Hindi translation of 208 Central Acts have been finalised and these are in various stages of printing.

(b) No target has been fixed in regard to the translation into Hindi of law books which have acquired the status of legal classics. However, a scheme for the completion of the translation of all Statutory Rules into Hindi within a specified period is under consideration.

Extension of Railway Line upto Srinagar

1189. **Shri Shankar Dayal Singh :** Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether a survey is being conducted for extending railway line upto Srinagar; and

(b) if so, the report thereof and the time by which it would be completed ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : (a) and (b). Preliminary Engineering-cum-Traffic Surveys have already been completed for extending the B.G. railway line from Jammu to Udhampur and for construction of a new B.G./M.G. line from Baramulla to Qazigund via Srinagar. The line from Jammu to Udhampur having a length of 56 Kms. is estimated to cost Rs. 40·65 crores and yield a return of 0·50 % in the 6th year of opening. The proposed link from Baramulla to Qazigund having a length of 122·35 Kms. is estimated to cost Rs. 78.63 crores as a B.G. line and Rs. 71·33 crores as M.G. line. The return has been estimated as (—) 0·88% for M.G. line and (—) 0·80% for B.G. line .

Sale of obscene literature at Railway Bookstalls

1190. **Shri Shankar Dayal Singh :** Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether Government had received complaint during last year that the sale of cheap and obscene literature at certain railway bookstalls is being encouraged ;

(b) whether Government have taken action against any bookstall in this connection ; and

(c) if so, the facts thereof ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : (a) No.

(b) & (c) . Do not arise.

Ticketless Travellers

1191. **Shri Shankar Dayal Singh :** Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) the name of the Railway Division in which maximum number of ticketless passengers have been detected during the last six months ; and

(b) the amount realised from them as penalty ?

The Deputy Minister in the Ministry of Railways (Shri Buta Singh) : (a) Howrah Division of Eastern Railway.

(b) The amount realised from persons apprehended travelling without tickets or with improper tickets on Howrah Division during the period 1st August, 1975 to 31st January, 1976 is as follows :

(i) Fare	Rs. 2,10,487
(ii) Excess Charges	Rs. 7,57,537
(iii) Judicial fine	Rs. 1,06,269

'वैल्ड' की गई रेल-पटरियों पर आरामदेह सफर

1192. **श्री पी० गंगादेव** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय रेलवे ने हाल ही में बहुत सी रेल-पटरियों को "वेल्ड" किया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इसके फलस्वरूप रल का सफर अधिक आरामदेह और कम झटके दार हो गया है ;

(ग) क्या यात्रियों के सफर को और ज्यादा आरमदेह बनाने के लिए कोई अन्य उपाय करने का विचार है ; और

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

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बूटासिंह) : (क) जी हां। 1975 के अंत तक लगभग 27600 कि० मी० रेल-पटरी की भराई की जा चुकी है।

(ख) जी हां।

(ग) जहां तक रेल-पटरी का सम्बन्ध है, फिलहाल अभी कोई नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

उत्कल एक्सप्रेस

1193. **श्री पी० गंगादेव** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सप्ताह में दो बार चलने वाली उत्कल एक्सप्रेस को सप्ताह में चार बार चलाने का प्रस्ताव है ; और

(ख) यदि हां, तो ऐसा कब किया जायेगा ?

रेल मंत्रालय में उप मन्त्री श्री बूटासिंह: (क) और (ख) 15–3–76 से 77/78 उत्कल एक्सप्रेस गाड़ी सप्ताह में दो बार की बजाय तीन बार चलायी जा रही है। इस गाड़ी को सप्ताह में चार बार चलाने का फिलहाल कोई प्रस्ताव नहीं है ।

उड़ीसा में बिमलागढ़ तथा तालचेर के बीच रेल-लाइन

1194. **श्री पी० गंगादेव** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय ने दक्षिण पूर्व रेलवे के अन्तर्गत उड़ीसा में बिमलागढ़ और तालचेर के बीच रेल लाइन का निर्माण करने का प्रस्ताव अन्तिम रूप से तैयार कर लिया है ;

(ख) इस पर कार्य कब आरम्भ होगा तथा इसके कब तक पूरा हो जाने की आशा है ; और

(ग) यदि नहीं, तो इसमें विलम्ब के क्या कारण हैं और सरकार का विचार उपरोक्त लाइन पर कब तक रेल गाड़ियां चलाने का है ?

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

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) बिमलागढ़ से तालचेर तक बड़े आमान की रेलवे लाइन के निर्माण के लि 1970 में जो सर्वेक्षण किये गये थे उनकी रिपोर्टों से मालूम हुआ था कि 135 किलो मीटर लम्बी इस परियोजना पर उस समय की कीमतों पर लगभग 16.75 करोड़ रुपये खर्च होंगे और डी० सी० एफ० प्रणाली

द्वारा केवल 3.22 प्रतिशत का प्रतिफल प्राप्त होगा। इस समय रेलों की कठिन वित्तीय स्थिति को देखते हुये और यातायात का पर्याप्त औचित्य न होने के कारण अभी इस परियोजना को शुरू करने की कोई संभावना नहीं है।

उच्चतम न्यायालय तथा उच्च न्यायालयों में रिट याचिकाएं

1195. श्री शंकरराव सावन्त : क्या **विधि, न्याय और कम्पनी कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष 1973, 1974 और 1975 के दौरान उच्चतम न्यायालय में और प्रत्येक उच्च न्यायालय में कितनी-कितनी रिट याचिकाएं दायर की गई और उस अवधि में उनके द्वारा कितनी याचिकाएं स्वीकार की गई तथा कितनी निपटाई गई ?

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्री (श्री एच० आर० गोखले) : वर्ष 1973, 1974 और 1975 के दौरान संस्थित की गई, निपटाई गई और निम्नलिखित रिट याचिकाओं की संख्या दर्शाने वाला विवरण संलग्न है। [ग्रन्थालय में रखा गया। **देखिये** संख्या एल० टी०—10510/76]

सभा पटल पर रखे गए पत्र

PAPERS LAID ON THE TABLE

निर्वाचन संचालन (संशोधन) नियम तथा तमिलनाडु सामान्य खंड (संशोधन) अध्यादेश

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री वेदव्रत बरूआ) : मैं डा० वी० ए० सैयद मोहम्मद की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :—

(1) लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम, 1951 की धारा 169 की उपधारा (3) के अन्तर्गत निर्वाचन संचालन (संशोधन) नियम 1976 (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति, जो दिनांक 9 मार्च, 1976 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा०आ० 180 (ङ) में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रन्थालय में रखा गया। **देखिये** संख्या एल० टी० 10500/76]।

(2) तमिलनाडु राज्य के संबंध में राष्ट्रपति द्वारा दिनांक 31 जनवरी, 1976 को जारी की गयी उद्घोषणा के खंड (ग) (चार) के साथ पठित संविधान के अनुच्छेद 213 (2) (क) के उपबंधों के अन्तर्गत तमिलनाडु सामान्य खंड (संशोधन) अध्यादेश, 1976 (1976 का तमिलनाडु अध्यादेश संख्या 14) (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति, जो तमिलनाडु के राज्यपाल द्वारा दिनांक 3 मार्च, 1976 को प्रख्यापित किया गया था।

[ग्रंथालय में रखा गया **देखिये** संख्या एल० टी० 10501/76]

कम्पनी अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचनायें

विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बेदब्रत बरुआ) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं :—

(1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 620 की उपधारा (2) के अन्तर्गत प्रारूप अधिसूचना संख्या 15/8/76–आई० जी० सी० (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) की एक प्रति, जो उक्त अधिनियम की धारा 620 की उपधारा (1) के अन्तर्गत जारी की जानी है तथा जिसके द्वारा कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 205क सरकारी कम्पनियों पर लागू नहीं होगी।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 10502/76]

(2) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 642 की उपधारा (3) के अन्तर्गत कम्पनी विधि बोर्ड (पीठ) नियम, 1975 (हिन्दी संस्करण) की एक प्रति, जो दिनांक 21 फरवरी, 1976 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा०सां०नि० 233 में प्रकाशित हुए थे।

[ग्रंथालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 10503/76]

औषध तथा भेषज उद्योग सम्बन्धी समिति का प्रतिवेदन

रसायन और उर्वरक मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सी० पी० माझी) : मैं औषध तथा भेषज उद्योग सम्बन्धी समिति के प्रतिवेदन (हिन्दी संस्करण) की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं।

[ग्रंथालय में रखी गयी। देखिये संख्या एल० टी० 10504/76]

कार्य मंत्रणा समिति

BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

60वाँ प्रतिवेदन

निर्माण, आवास तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री के० रघुरामैया) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के 60वें प्रतिवेदन से, जो 22 मार्च, 1976 को सभा में प्रस्तुत किया गया था, सहमत है।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि यह सभा कार्यमंत्रणा समिति के 60वें प्रतिवेदन से, जो 22 मार्च, 1976 को सभा में प्रस्तुत किया गया था, सहमत है।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted.

———

नियंत्रक और महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां तथा सेवा शर्तें) संशोधन विधेयक

COMPTROLLER AND AUDITOR GENERAL (DUTIES, POWERS AND CONDITIONS OF SERVICE) AMENDMENT BILL

वित्त मंत्री (श्री सी० सुब्रह्मण्यम) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि नियंत्रक और महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां तथा सेवा शर्तें) अधिनियम, 1971 का संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :—

"कि नियंत्रक और महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां तथा सेवा शर्तें) अधिनियम, 1971 का संशोधन करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

श्री सी० सुब्रह्मण्यम : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूं ।

संघ लेखाओं का विभागीयकरण (कार्मिक स्थानान्तरण) विधेयक

DEPARTMENTALISATION OF UNION ACCOUNTS (TRANSFER OF PERSONNEL) BILL

वित्त मंत्री (श्री सी० सुब्रह्मण्यम) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि केन्द्रीय सरकार के किसी मंत्रालय, विभाग या कार्यालय को, उसके लेखाओं का संकलन करने से सम्बन्धित जिम्मेदारी का उसके द्वारा दक्षतापूर्वक निर्वहन सुकर बनाने के लिये, भारतीय लेखा तथा लेखा परीक्षा विभाग में सेवारत अधिकारियों का ऐसे किसी मंत्रालय, विभाग या कार्यालय को स्थानान्तरित करने का उपबन्ध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है कि केन्द्रीय सरकार के किसी मंत्रालय, विभाग या कार्यालय को उसके लेखाओं का संकलन करने से सम्बन्धित जिम्मेदारी का उसके द्वारा दक्षतापूर्वक निर्वहन सुकर बनाने के लिये, भारतीय लेखा तथा लेखापरीक्षा विभाग में सेवारत अधिकारियों का ऐसे किसी मंत्रालय, विभाग या कार्यालय को स्थानान्तरित करने का उपबन्ध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

श्री सी० सुब्रह्मण्यम : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूं ।

नियन्त्रक और महालेखापरीक्षक (कर्त्तव्य, शक्तियां तथा सेवा शर्तें) संशोधन अध्यादेश तथा संघ लेखाओं के विभागीकरण (कार्मिक स्थानान्तरण) अध्यादेश के बारे में विवरण

STATEMENT RE. COMPTROLLER AND AUDITOR GENERAL (DUTIES, POWERS AND CONDITIONS OF SERVICE) AMENDMENT ORDINANCE AND DEPARTMENTALISATION OF UNION ACCOUNTS (TRANSFER OF PERSONNEL) ORDINANCE

वित्त मंत्री (श्री सी० सुब्रह्मण्यम) : मैं (1) नियंत्रक-महालेखापरीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां तथा सेवा शर्तें) संशोधन अध्यादेश, 1976 और (2) संघ लेखाओं का विभागीकरण (कार्मिक स्थानान्तरण) अध्यादेश, 1976 द्वारा तुरन्त विधान बनाये जाने के कारण बताने वाला एक व्याख्यात्मक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं ।

बजट (सामान्य) 1976-77—सामान्य चर्चा—जारी

BUDGET (GENERAL) 1976-77 - GENERAL DISCUSSION

वित्त मंत्री (श्री सी० सुब्रह्मण्यम): मैं उन माननीय सदस्यों का हार्दिक धन्यवाद करता हूं जिन्होंने इस चर्चा में भाग लिया । कुल मिलाकर 70 माननीय सदस्य बजट पर बोले हैं । यह कहना अतिश्योक्ति नहीं है कि इस बजट का देश भर में स्वागत हुआ है । यह बजट विश्वास और आस्था पर आधारित है । यह बजट आपातकालीन स्थिति के बाद पैदा हुये नये वातावरण पर भी आधारित है । देश के विभिन्न औद्योगिक, वाणिज्यिक तथा सरकारी संगठनों के कार्यकरण में अन्तर आ गया है और इस बजट में इन सब बातों का ध्यान रखा गया है ।

श्रमिक वर्ग के योगदान द्वारा ही औद्योगिक उत्पादन में वृद्धि हो सकी है । मुझे आशा है कि औद्योगिक सम्पर्क में नया अनुशासन तथा नया वातावरण निरन्तर बना रहेगा ।

दुर्भाग्य की बात है कि उद्योगों में भी निहित स्वार्थ समा गये हैं । मुझे आशा है कि हम इन स्वार्थों को मिटाने में सफल हो पायेंगे । मेरा बजट श्रमिक वर्ग के विश्वास तथा आस्था पर आधारित है ।

हमारे पास वैज्ञानिक तथा प्रौद्योगिकी जनशक्ति की कमी नहीं है । इस जनशक्ति के बिना सम्भवतः हम अपनी अर्थव्यवस्था पर हुये प्रहारों को सहन ही न कर पाते ।

अतः मुझे विश्वास है कि इस बजट ने अधिक उत्पादन की जो आशायें पैदा की हैं, हम उन्हें पूरा करने में सफल हो पायेंगे ।

समेकित ग्रामीण विकास कार्यक्रम हमारी नीति की मुख्य विशेषता है । गरीबी समाप्त करना भी हमारी नीति का मुख्य कार्यक्रम है । यह सभी जानते हैं कि हमारे देश के 80 प्रतिशत लोग ग्रामीण क्षेत्रों में रहते हैं और 70 प्रतिशत लोग कृषि कार्य में लगे हुये हैं । इस समय स्थिति यह है कि हमारे यहां शहरों तथा ग्रामीण क्षेत्र में अत्याधिक असमानता है । अब समय आ गया है कि हमें इस पर पूर्ण गम्भीरता से विचार करना होगा । इस कार्य के लिये हमें ग्रामीण क्षेत्र की धन उत्पादन क्षमता को सुधारना होगा, अपनी अर्थव्यवस्था का पुनर्निर्माण करना पड़ेगा । तभी हमारे देश से गरीबी हट सकेगी ।

कृषि हमारे देश की अर्थव्यवस्था का आधार है जिसकी गति के अनुसार ही हमारी ग्रामीण अर्थव्यवस्था में सुधार हो सकता है । यदि अधिकांश जनसंख्या केवल मात्र कृषि पर ही आश्रित हो

जाये तो भी उसका अपेक्षित सुधार नहीं हो सकता । हमारे राष्ट्रीय कृषि आयोग ने इस समस्या पर विचार किया है । आयोग ने अपने अध्ययन के बाद यह सिफारिश की है कि देश की 30 प्रतिशत आबादी को कृषि कार्यों से हटाकर अन्य कार्यों में लगाया जाना चाहिये । आयोग का मत है कि जब तक ऐसा नहीं किया जाता तब तक हम उपलब्ध वर्तमान प्रौद्योगिकी से भी ग्रामीण क्षेत्रों की समस्याओं का सन्तोषजनक हल नहीं खोज पायेंगे । इस कार्य के लिये हमें प्रौद्योगिकी की जानकारी भी प्राप्त करनी होगी ।

हमारे यहां इस समय सबसे बड़ी आवश्यकता प्राकृतिक संसाधनों का पता लगाने तथा उनका उपयुक्त उपयोग करने की है । इस कार्य के लिये हमें अपने वैज्ञानिक संसाधनों, जो सौभाग्यवश हमारे पास हैं, का उपयोग करना होगा । इसके लिये हमें समुचित प्रौद्योगिकी का विकास करना होगा ।

वास्तव में हमें एक राष्ट्रीय विज्ञान और टैक्नोलोजी योजना बनाने का प्रयास करना चाहिये और ग्रामीण समस्याओं के प्रति वैज्ञानिक तरीके अपनाने चाहियें और विज्ञान और टैक्नोलोजी द्वारा ही हम ग्रामीण भारत का पुनर्निर्माण कर सकते हैं । अतः हमें ग्रामीण जनसंख्या को अन्य कामों में लगाने के लिये प्रौद्योगिकी की जानकारी प्राप्त करनी होगी । जिससे वे अधिक धन पैदा कर सकें । यह प्रत्येक क्षेत्र में उपलब्ध प्राकृतिक संसाधनों का उपयोग करने पर ही सम्भव हो सकता है । अतः हमारा सबसे पहला काम है प्राकृतिक संसाधनों का सर्वेक्षण करना । इन प्राकृतिक संसाधनों का पता लगा लिये जाने पर उनका उपयोग करने के लिये हमें समुचित प्रौद्योगिकी का विकास करना होगा । यहां हमें अपने वैज्ञानिक आधार का, जो सौभाग्यवश हमारे पास है, लाभ उठाना चाहिये ।

यदि हम ग्रामीण क्षेत्र की प्रगति के लिये किसी नीति का निर्धारण कर सकें तो हम आने वाली पीढ़ी की काफी सेवा करेंगे । जनता के प्रतिनिधि होने के नाते हमें ऐसी नीति का विकास करने के लिये हर सम्भव मदद देनी चाहिये और विज्ञान तथा प्रौद्योगिकी पर पूरा विश्वास रखने के कारण मुझे आशा है कि हम ग्रामीण क्षेत्र का समेकित विकास कर सकेंगे ।

स्वभावतः हमें कृषि को प्राथमिकता देनी चाहिये, क्योंकि वह हमारा सबसे अधिक महत्व का क्षेत्र है । हमारे देश की जनसंख्या 60 करोड़ है । एक छोटे देश की अपनी कमी को पूरा करना आसान है पर हमारे जैसे बड़े देश में यदि कमी हो तो उसे पूरा करना कठिन है । इसी कारण अपनी सीमित क्षमता के बावजूद हम अपना अधिक से अधिक धन कृषि उत्पादन पर दे रहे हैं ।

1950 में हमारे पास 6 करोड़ टन अनाज का भण्डार था, 1960 में 8 करोड़ टन और अब हमें 10 या 11 करोड़ टन अनाज रखना पड़ रहा है । अब यदि हम अधिक निवेश की बात कर रहे हैं तो यह हरित क्रान्ति के ही कारण है । आज हम यह कहने की स्थिति में हैं कि हम सुरक्षित भण्डार बना सकते हैं, जो खरीफ की फसल खराब होने पर हमारी आवश्यकता की पूर्ति कर सकता है । परन्तु यदि लगातार दो फसलें खराब हो जाती हैं तो हम फिर कठिनाई में पड़ सकते हैं । हम उसका भी सामना कर सकते हैं यदि हम इस सुरक्षित भण्डार का सावधानी से उपयोग करें । इसी कारण हमने बजट प्रस्तावों में कृषि विकास पर इतना बल दिया है । निवेश के खाते को देखने पर पता चलेगा कि राज्यों और केन्द्र दोनों क्षेत्रों में कृषि को प्राथमिकता दी गई है ।

हम औद्योगिक क्षेत्र के प्रति भी बड़ी रुचि रखते हैं। इस क्षेत्र में दो अंग हैं, सरकारी क्षेत्र और गैर-सरकारी क्षेत्र। हमारी नीति मिश्रित अर्थ-व्यवस्था रखने की है। परन्तु कुछ लोग गैर-सरकारी क्षेत्र के विधोधी हैं। देश की अर्थ-व्यवस्था का प्रभारी वित्त मंत्री होने के नाते मैं गैर-सरकारी क्षेत्र की अपेक्षा सरकारी क्षेत्र की ही प्रगति के लिये प्रयत्न नहीं कर सकता। जब तक गैर-सरकारी क्षेत्र है तब तक मुझे देश की अर्थ-व्यवस्था में अपना योगदान देने के लिये गैर-सरकारी क्षेत्र को सुविधायें देनी होंगी। इसके साथ-साथ हम गैर-सरकारी क्षेत्र की कमियों से अवगत हैं। इस समय धीरे-धीरे अनेकों कारखाने संकट में पड़ते जा रहे हैं। गैर-सरकारी क्षेत्र को परम्परागत प्रबन्धकों के कारण हानि हो रही है। यदि गैर-सरकारी क्षेत्र प्रगति करना चाहता है तो प्रबन्ध का काम उसे व्यावसायिक लोगों को सौंपना पड़ेगा। मुझे आशा है कि वे उपचारात्मक उपाय करेंगे। ऐसा नहीं है कि हम हमेशा गैर-सरकारी क्षेत्र को समर्थन देते रहेंगे। जब हमें महसूस होगा कि यह प्रणाली ठीक काम नहीं कर पा रही है हम उसे तुरन्त समाप्त कर देंगे। अतः अब यह उनकी जिम्मेदारी है कि वे ठीक प्रकार काम करें अन्यथा उसके परिणामों का सामना करें।

जो कारखाने संकट में हैं उनकी उचित व्यवस्था की जानी चाहिये, अन्यथा इसका असर अन्य कारखानों पर भी पड़ेगा। इसलिये मैंने कम से कम उन उद्योगों का आधुनिकीकरण करने का सुझाव दिया जो देश की अर्थ-व्यवस्था में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करते हैं। वे उद्योग हैं: कपड़ा, चीनी, पटसन, इंजीनियरिंग उद्योग। इनके साथ-साथ कुछ अन्य उद्योगों को आधुनिकीकरण के लिये सहायता दी जानी चाहिये।

इस बड़े योजना निवेश को पूरा करने के लिये हमें संसाधनों का पता लगाने का भी प्रयत्न करना है। इसके साथ समुदाय में संसाधन उपलब्ध होने चाहियें जिससे गैर-सरकारी क्षेत्र प्रगति कर सके। इसी दृष्टि से हमारे कर लगाये जाने चाहिये।

जहां तक काराधान की दर को 77 प्रतिशत से कम करके 66 प्रतिशत करने का सम्बंध है, मेरा यह कहना है कि हमारा यह सिद्धान्त रहा है कि वित्तीय उपायों से हमें विषमतायें दूर करनी चाहियें। परन्तु इससे ईमानदार और बेईमान कर दाता के बीच विषमता पैदा हो गई है जिससे ईमानदार करदाता भी करबचाने की सोचने लगा है। सख्ती बरतने से हम कर की चोरी नहीं रोक सके। इसी कारण यह दर कम की गई है। आयकर और धन कर के बारे में एक समेकित दृष्टिकोण अपनाया गया है।

जहां तक निवेश सम्बन्धी आवश्यकताओं की पूर्ति का सम्बन्ध है, क्या इसे करधान उपायों द्वारा पूरा किया जा सकता है? अन्य बचतों या ऋण के माध्यम से चालू व्यय और राजस्व व्यय को पूरा नहीं किया जा सकता। मैं इससे सहमत हूं। परन्तु, जहां तक निवेश का सम्बन्ध है, कुछ हद तक इसे कराधान उपायों द्वारा पूरा करना होगा।

आज हमारे कर धान उपाय ऐसे हैं जो न केवल चालू व्यय को ही पूरा करते हैं, अपितु निवेश के लिये भी कुछ राशि देते हैं। अतः बचतों को प्रोत्साहन देना होगा। अनिवार्य बचत योजना को चालू रखने के बारे में कहा गया है कि सरकार ने अपने वायदे को तोड़ा है। इस योजना का उद्देश्य मुद्रास्फीति को रोकना था ताकि रुपये की खरीद कीमत बढ़ सके। यदि पूरा महंगाई भत्ता दिया जाता है तो यह 400 करोड़ रुपये बैठता है। इसके अतिरिक्त हम जुलाई में दी जाने वाली पहली किस्त अदा करने का वादा निभा रहे हैं। इस मद में हमें 270 करोड़ रुपये व्यय करने

होंगे। क्या हम इस राशि को बाज़ार में लाकर भी मुद्रास्फीति को रोक सकेंगे? मुझे विश्वास है कि इससे मुद्रास्फीति आयेगी तथा इसका प्रभाव सबसे अधिक कर्मचारी वर्ग पर ही पड़ेगा।

डा० कैलाश : मध्यम वर्ग के लिये किसी प्रकार की राहत का बजट में कोई उल्लेख नहीं किया गया है? आयकर के लिये अधिकतम सीमा को 10,000 रुपये से बढ़ा कर 12,000 रुपये करने के बारे में कुछ नहीं किया गया है।

श्री सी० सुब्रह्मण्यम : जुलाई में हमने यह सीमा 6000 रुपये से बढ़ा कर 8000 रुपये की थी। यदि हम ऐसा अब करते तो शायद यह ठीक रहता। चूंकि ऐसा 6 मास पूर्व किया गया था अतः यह इन प्रस्तावों के साथ ही लागू होता है। जहां तक राहत का सम्बन्ध है, छोटी आय वर्ग के लोगों को सबसे अधिक राहत मिली है। यह लगभग 8,260 रुपये से शुरू होती है। यह धीरे-धीरे कम होकर 44 रुपये पर समाप्त होती है। यदि निम्न आय वर्ग की छूट सीमा में वृद्धि को ध्यान में रखा जाये तो पता चलेगा कि उन्हें इससे बहुत राहत मिली है। हालांकि राहत को समान रूप से देना सम्भव नहीं होता फिर भी इस पहलू पर हमेशा गौर किया जाना चाहिये।

जहां तक विदेशी सहायता का प्रश्न है, यह सही है कि हम चाहते थे कि पांचवीं योजना के अन्त तक हम आत्मनिर्भर हो जायें परन्तु हमें अन्तर्राष्ट्रीय स्थिति को भी ध्यान में रखना पड़ता है। जैसा कि सब जानते हैं, तेल के मूल्य में वृद्धि से पूर्व मुद्रास्फीति की स्थिति ने तेल संकट उत्पन्न कर दिया। इसका हमारी अर्थ व्यवस्था पर भी प्रभाव पड़ा। हम खाद्यान्न, उर्वरक और तेल का आयात करते हैं। इन तीनों चीजों के दामों में बहुत अधिक वृद्धि हुई है। खाद्यान्न के मूल्यों में तीन गुना तथा पैट्रोलियम के मूल्यों में 5 गुना तक की वृद्धि हुई है।

अन्तर्राष्ट्रीय स्थिति में परिवर्तन के कारण हमारी अर्थव्यवस्था पर भी असर पड़ा और व्यापार अन्तर बढ़ गया। इस अन्तर को कम करने के लिये आयात करना और विदेशी मुद्रा कमाना आवश्यक हो गया है।

जहां तक विदेशी सहायता का प्रश्न है, हम ऋण के रूप में विदेशी सहायता लेते हैं। विदेशी पूंजी निवेश और विदेशी सहायता में अन्तर है।

यह प्रश्न भी पूछा गया था कि क्या हम विदेशी ऋण को चुका भी पाएंगे अथवा नहीं? इसमें कोई संदेह नहीं कि गत दो-तीन वर्षों से ऋण लेने की प्रवृत्ति अधिक रही है। दो वर्ष पूर्व ऋण सेवा शुल्क कुल विदेशी आय का 28 प्रतिशत था। आज यह कम होकर 18% रह गया है। इसलिए खतरे की कोई बात नहीं है। इसके अतिरिक्त हम आयात में कमी करके भी ऋण की राशि में कमी कर सकते हैं। जहां तक तेल के आयात का प्रश्न है, हमारे देश में जिस प्रकार तेल की खोज हो रही है, उस से आशा है कि हम आने वाले वर्षों में तेल के आयात में कमी कर सकेंगे। इससे भी विदेशी मुद्रा की बचत होगी। जहां तक खाद्यान्न के आयात का प्रश्न है, हम हमेशा ही इसका आयात नहीं करते रहेंगे। इसमें भी कमी करना हमारे लिए सम्भव होगा। जहां तक उर्वरकों का सम्बन्ध है, सौभाग्यवश हमारे देश में क्षमता उपयोग में वृद्धि हुई है। वर्ष 1975-76 में क्षमता उपयोग में रिकार्ड वृद्धि हुई है। अधिक से अधिक उर्वरक कारखाने लगाए गए हैं। यदि इनका आयात घटाया जा सके तो ऋणों की अदायगी आसानी से की जा सकती है। आवश्यक यह है कि इन ऋणों को सही कार्यों में लगाया जाए।

यह भी कहा गया है कि इस बजट में ऋणों की अदायगी के लिए 320 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है और इससे मुद्रास्फीति होगी । लेकिन हमने यह राशि निर्धारित करते हुए इस बात को ध्यान में रखा है कि हमारी परियोजना को दी जाने वाली राशि में कमी न आए । जहां तक मुद्रास्फीति का प्रश्न है, यदि ये परियोजनाएं निर्धारित अवधि के भीतर पूरी होती रहीं तो मुद्रास्फीति का प्रश्न ही नहीं उठता । हमें चाहिए कि प्रशासन को सुव्यवस्थित बनाएं ताकि ये परियोजनाएं सही समय पर पूरी हो सकें ।

हमारे देश में इस समय राष्ट्रीय कार्यकुशलता का वातावरण विद्यमान है और इस आधार पर मुझे पूरी आशा है तथा विश्वास है कि हमारा देश अधिक विकसित तथा समृद्ध होगा और हम अपनी अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ बना सकेंगे ।

Shri Bibhuti Misra (Motihari) : Prices of agricultural products have gone down considerably. I would like to know from the hon. Finance Minister whether there is any proposal to set up price Commission, so as to give relief to the farmers ?

Mr. Speaker : The question relates to Agricultural Ministry. The hon. Member can ask question at the time of taking up of Demands for Grants of Agricultural Ministry.

लेखानुदानों की मांगें (सामान्य)—1976–77

DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (GENERAL) 1976-77

अध्यक्ष महोदय द्वारा वर्ष 1976–77 के लिए निम्नलिखित लेखानुदानों की मांगें मतदान के लिए रखी गई तथा स्वीकृत हुई :—

FOLLOWING DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (GENERAL) FOR 1976-77 WERE PUT AND ADOPTED:—

मांग संख्या	शीर्षक	राशि	
1	2	3	
		राजस्व रुपये	पूंजी रुपये
	कृषि और सिंचाई मंत्रालय		
1	कृषि विभाग	35,83,000	–
2	कृषि .	10,84,74,000	92,74,33,000
3	मीन उद्योग .	1,95,84,000	27,23,000
4	पशुपालन और डेरी विकास	6,14,51,000	64,33,000
5	वन	1,76,62,000	13,33,000

983 (ai)LS—7

1	2	3	
6	खाद्य विभाग .	62,11,78,000	3,91,38,000
7	ग्रामीण विकास विभाग .	11,75,02,000	1,17,56,000
8	कृषि अनुसंधान और शिक्षा विभाग .	1,26,000	–
9	भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद को अदायगियां . .	7,58,44,000	–
10	सिंचाई विभाग .	2,24,71,000	1,13,08,000
	रसायन और उर्वरक मंत्रालय		
11	रसायन और उर्वरक मंत्रालय	5,34,000	–
12	रसायन और उर्वरक उद्योग	3,29,000	81,99,30,000
	वाणिज्य मंत्रालय		
13	वाणिज्य मंत्रालय	16,74,000	–
14	विदेश व्यापार और निर्यात संवर्द्धन	34,99,48,000	64,06,47,000
	संचार मंत्रालय		
15	संचार मंत्रालय	23,31,000	1,39,33,000
16	विदेश संचार सेवा	1,55,48,000	1,20,82,000
17	डाक और तार-कार्यकरण व्यय	92,34,91,000	–
18	डाक तार-सामान्य राजस्व को लाभांश प्रारक्षित निधि में विनियोग और सामान्य राजस्व से उधारों की वापसी	25,66,96,000	–
19	डाक-तार पर पूंजी परिव्यय	–	35,34,67,000
	रक्षा मंत्रालय		
20	रक्षा मंत्रालय	27,79,000	4,77,61,000
21	रक्षा सेवाएं—सेवा	2,74,95,96,000	–
22	रक्षा सेवाएं—नौ सेना	28,03,71,000	–
23	रक्षा सेवाएं—वायु सेना	85,28,41,000	–
24	रक्षा सेवाएं—पेंशनें	19,09,37,000	–
25	रक्षा सेवाओं पर पूंजी परिव्यय	–	43,20,43,000

1	2	3	4
	शिक्षा और समाज कल्याण मंत्रालय		
26	शिक्षा विभाग . .	23,90,000	—
27	शिक्षा . . .	27,16,19,000	7,78,000
28	समाज कल्याण विभाग .	2,26,38,000	—
	ऊर्जा मंत्रालय		
29	ऊर्जा मंत्रालय	8,87,000	—
30	विद्युत् विकास	9,19,81,000	18,20,10,000
31	कोयला और लिग्नाईट	3,72,44,000	45,79,00,000
	विदेश मंत्रालय		
32	विदेश मंत्रालय	15,85,19,000	1,79,17,000
	वित्त मंत्रालय		
33	वित्त मंत्रालय .	5,63,24,000	—
34	स्टाम्प	2,98,82,000	30,71,000
35	लेखा परीक्षा . .	10,83,10,000	—
36	करेंसी सिक्का निर्माण और टकसाल	6,78,15,000	3,98,51,000
37	पेंशनें . . .	10,50,00,000	—
38	राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों की सरकारों को अन्तरण . . .	1,25,32,51,000	—
39	वित्त मंत्रालय का अन्य व्यय	33,13,39,000	34,93,56,000
40	सरकारी सेवकों आदि को उधार	—	8,83,33,000
	राजस्व और बैंकिंग विभाग		
41	राजस्व और बैंकिंग विभाग .	79,71,000	13,91,97,000
42	सीमा शुल्क . . .	4,14,94,000	—
43	संघ उत्पाद शुल्क . .	7,14,17,000	—
44	आय पर कर, सम्पदा शुल्क, धन कर और दानकर . .	6,83,33,000	—
45	अफीम और एल्केलाइड फैक्टरियां	19,94,33,000	11,23,000

1	2	3	4
	स्वास्थ्य और परिवार नियोजन मंत्रालय		
46	स्वास्थ्य और परिवार नियोजन मंत्रालय	11,54,000	—
47	चिकित्सा और लोक स्वास्थ्य	15,22,01,000	7,22,37,000
48	परिवार नियोजन	12,70,48,000	1,67,000
	गृह मंत्रालय		
49	गृह मंत्रालय	36,10,000	—
50	मंत्रिमंडल . .	21,07,000	—
51	कार्मिक और प्रशासनिक सुधार विभाग	1,23,35,000	25,000
52	पुलिस	31,46,80,000	50,00,000
53	जनगणना .	61,44,000	—
54	गृह मंत्रालय का अन्य व्यय	22,75,29,000	6,21,87,000
55	दिल्ली . .	18,70,87,000	8,33,05,000
56	चंडीगढ़ . .	2,68,91,000	1,01,89,000
57	अण्डमान और निकोबार द्वीप समूह	3,53,02,000	1,61,72,000
58	दादरा और नागर हवेली	31,44,000	22,61,000
59	लक्षद्वीप	53,13,000	18,05,000
	उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्रालय		
60	उद्योग और नागरिक पूर्ति मंत्रालय	56,66,000	—
61	उद्योग	3,61,89,000	24,60,59,000
62	ग्रामोद्योग और लघु उद्योग	5,46,50,000	5,61,16,000
63	नागरिक पूर्ति और सहकारिता	1,12,19,000	4,67,27,000
	सूचना और प्रसारण मंत्रालय		
64	सूचना और प्रसारण मंत्रालय	7,16,000	—
65	सूचना और प्रचार	2,47,98,000	19,25,000
66	प्रसारण	6,73,23,000	3,55,69,000

1	2	3	4
	श्रम मन्त्रालय		
67	श्रम मंत्रालय	12,00,000	—
68	श्रम और रोजगार	7,33,46,000	1,65,000
	विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय		
69	विधि, न्याय और कम्पनी कार्य मंत्रालय	3,65,54,000	—
70	न्याय प्रशासन	5,41,000	—
	पेट्रोलियम मंत्रालय		
71	पैट्रोलियम मंत्रालय	7,65,000	—
72	पैट्रोलियम और पेट्रो-रसायन उद्योग	9,24,35,000	48,55,05,000
	योजना मंत्रालय		
73	योजना मंत्रालय . .	1,17,000	—
74	सांख्यिकी	1,69,44,000	—
75	योजना आयोग . .	78,52,000	—
76	विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग	1,80,19,000	24,83,000
77	भारतीय सर्वेक्षण .	2,96,32,000	—
78	वैज्ञानिक और औद्योगिक अनुसन्धान परिषद् को अनुदान .	7,40,64,000	—
	नौवहन और परिवहन मंत्रालय		
79	नौवहन और परिवहन मंत्रालय	40,99,000	—
80	सड़कें . . .	13,44,42,000	13,80,14,000
81	पत्तन, दीपस्तम्भ और नौवहन	4,15,13,000	34,52,07,000
82	सड़क और अन्तर्देशीय जल परिवहन	17,91,000	2,90,90,000
	इस्पात और खान मंत्रालय		
83	इस्पात विभाग	8,80,88,000	88,52,25,000
84	खान विभाग . .	4,75,000	—
85	खानें और खनिज	6,00,93,000	16,70,52,000

1	2	3	4
	पूर्ति और पुनर्वास मंत्रालय		
86	पूर्ति विभाग .	3,89,000	--
87	पूर्ति और निपटान	1,33,06,000	--
88	पुनर्वास विभाग . .	4,07,64,000	1,57,79,000
	पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय		
89	पर्यटन और नागर विमानन मंत्रालय	7,96,000	--
90	मौसम विज्ञान .	1,87,89,000	33,87,000
91	विमानन .	4,46,84,000	4,23,80,000
92	पर्यटन . .	64,32,000	71,23,000
	निर्माण और आवास मंत्रालय		
93	निर्माण और आवास मंत्रालय	9,88,000	--
94	लोक निर्माण . .	9,51,07,000	2,45,86,000
95	जलपूर्ति और मल निकासी	22,22,000	--
96	आवास और शहरी विकास	1,68,41,000	3,37,88,000
97	लेखन सामग्री और मुद्रण	4,76,22,000	--
	परमाणु ऊर्जा विभाग		
98	परमाणु ऊर्जा विभाग . .	7,34,000	--
99	परमाणु ऊर्जा अनुसन्धान, विकास और औद्योगिक परियोजनाएं . .	9,46,52,000	16,94,48,000
100	न्यूक्लीय विद्युत् स्कीमें .	6,42,05,000	9,18,93,000
	संस्कृति विभाग		
101	संस्कृति विभाग .	1,25,44,000	--
102	पुरातत्व . .	1,00,85,000	--
	इलैक्ट्रोनिक्स विभाग		
103	इलैक्ट्रोनिक्स विभाग . .	1,29,28,000	37,09,000

1	2	3	
	अन्तरिक्ष विभाग		
104	अन्तरिक्ष विभाग	5,61,88,000	1,43,84,000
	संसद्, संसदीय-कार्य विभाग, राष्ट्रपति और उपराष्ट्रपति के सचिवालय तथा संघ लोक सेवा आयोग		
105	लोक सभा . .	76,19,000	—
106	राज्य सभा .	30,93,000	—
107	संसदीय कार्य विभाग . .	3,29,000	—
108	उपराष्ट्रपति का सचिवालय .	95,000	—

विनियोग (लेखानुदान) विधेयक, 1976

APPROPRIATION (VOTE ON ACCOUNT) BILL, 1976

वित्त मंत्री (श्री सी० सुब्रह्मण्यम) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि "वित्तीय वर्ष 1976-77 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में कतिपय राशियों के निकाले जाने का उपबन्ध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए ।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

> "कि वित्तीय वर्ष 1976-77 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में कतिपय राशियों के निकाले जाने का उपबन्ध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted.

श्री सी० सुब्रह्मण्यम : मैं विधेयक पुरःस्थापित करता हूं ।

मैं प्रस्ताव करता हूं :—

> "कि वित्तीय वर्ष 1976-77 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में कतिपय राशियों के निकाले जाने का उपबन्ध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए ।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :--

"कि वित्तीय वर्ष 1976-77 के एक भाग की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में कतिपय राशियों के निकाले जाने का उपबन्ध करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

अध्यक्ष महोदय : हम खंडवार चर्चा शुरू करेंगे ।

प्रश्न यह है :

"कि खंड 2-3, अनुसूची, खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का शीर्षक विधेयक अंग बने ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted.

खंड 2 और 3, अनुसूची, खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का शीर्षक विधेयक में जोड़ दिए गए

Clauses 2 and 3 Schedule, Clause 1, Enacting Formula, Clause1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री सी० सुब्रह्मण्यम : मैं प्रस्ताव करता हूं :--

"कि विधेयक पारित किया जाए ।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक पारित किया जाए ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted.

अनुदानों की मांगें (रेलवे), 1976-77

तथा

अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेलवे), 1975-76

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 1976-77

AND

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 1975-76

अध्यक्ष महोदय : इन दोनों चर्चाओं के लिए 6 घंटे का समय निर्धारित किया या है ।

अनुदानों की मांगों के सम्बन्ध में कई कटौती प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं । जो सदस्य कटौती प्रस्ताव पेश करना चाहते हैं, वे टेबल आफिस को 15 मिनट के अन्दर अपनी पर्ची भेज दें जिसमें कटौती प्रस्ताव संख्या का उल्लेख किया गया हो । उन्हें पेश किया गया समझा जाएगा ।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए
MR. DEPUTY SPEAKER *in the Chair*]

***श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर (औसग्राम)** : सबसे पहले मैं रेलवे व्यय के बारे में मांग संख्या 1 पर कुछ कहना चाहता हूं । रेलवे बोर्ड की कोई महत्ता नहीं है । आंकड़ों से पता चलता है कि रेलवे बोर्ड की बैठकों के व्यय के लिए 2,59,94,000 रुपये रखे गए हैं । वर्ष 1975-76 में अधिकारियों की संख्या 1786 थी जो कि वर्ष 1976-77 में बढ़कर 1858 हो गई । इस प्रकार हम देख रहे हैं कि रेलवे बोर्ड के व्यय तथा अधिकारियों में वृद्धि हुई है । रेलवे बोर्ड ब्रिटिश शासन की देन है और वर्तमान परिस्थितियों में इसके बने रहने का कोई औचित्य नहीं है । किसी भी अन्य मंत्रालय में ऐसा बोर्ड नहीं है । इसलिए मैं मांग करता हूं कि रेलवे बोर्ड को समाप्त किया जाए । इससे न केवल व्यय में कमी आएगी बल्कि लालफीताशाही से भी बचा जा सकेगा ।

अब मैं मांग संख्या 5 के बारे में कुछ कहना चाहता हूं । हालांकि मरम्मत तथा रखरखाव के लिए पिछले वर्ष को अपेक्षा अधिक राशि रखी गई है । फिर भी मरम्मत और रखरखाव ठीक प्रकार से नहीं होता । दूसरे दर्जे की सीटें प्रायः टूटी हुई मिलती हैं और बिजली पानी की व्यवस्था भी ठीक नहीं है । कई रेलवे स्टेशनों पर पीने का जल नहीं मिलता । गत वर्ष उपमंत्री ने आश्वासन दिया था कि लम्बी दूरी तय करने वाली गाड़ियों में पीने के पानी की व्यवस्था की जाएगी लेकिन अभी तक कुछ नहीं किया गया । उपनगरीय गाड़ियों की सीटें भी बड़ी खराब हालत में हैं ।

उपनगरों में चलने वाली गाड़ियों के ई० एम० यू० डिब्बों की दशा बहुत खराब है । सियालदह, नौहाटी, हावड़ा, खड़गपुर और डायमंड हार्बर के बीच चलने वाली गाड़ियों के ई० एम० यू० डिब्बों को बदल देना चाहिये । इसी तरह कटुआ और बर्दवान के बीच रेलवे लाइन बहुत खराब है । इसका विद्युती करण किया जाना चाहिये क्योंकि यह सेक्शन मुख्य रेल लाईन से दो महत्वपूर्ण लाईनों को जोड़ता है ।

*बंगला में दिए गए भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का संक्षिप्त हिन्दी रूपान्तर ।
Summarised translated version based on English translation of the speech delivered in Bengali.

बांकुरा-दामोदर रेलवे लाईन की दशा भी अच्छी नहीं है। यह लाईन पिछड़े क्षेत्र में है। इसका भी सुधार किया जाना चाहिये। लम्बी दूरी तक चलने वाली ग्रैंड ट्रंक एक्सप्रैस जैसी गाड़ियों में प्रथम श्रेणी के बहुत अधिक डिब्बे लगाये जाते हैं। यदि इन गाड़ियों में प्रथम श्रेणी के डिब्बे कम कर दूसरे दर्जे के डिब्बों की संख्या बढ़ा दी जाये तो इससे बहुत से यात्रियों को काफी लाभ होगा।

कर्मचारियों के कल्याण के सम्बन्ध में पिछले वर्ष सरकार ने कहा था कि वह महत्वपूर्ण रेलवे केन्द्रों पर अधिक संख्या में उचित दर की दुकानें खोलेगी हम यह जानना चाहते हैं कि पिछले एक वर्ष के दौरान रेलवे अधिकारियों द्वारा कितनी नई उचित दर की दुकानें खोली गई हैं और इन दुकानों की कुल संख्या कितनी है।

मकानों की कमी के कारण भी रेल कर्मचारी कठिनाई में हैं। अबतक 40 प्रतिशत कर्मचारियों को भी मकान नहीं दिए गए हैं। जब तक सभी कर्मचारियों को क्वार्टर नहीं मिलते कर्मचारी कल्याण सम्भव नहीं है। शिक्षा और चिकित्सा सुविधायें भी दी जानी चाहियें। रेल कर्मचारियों और रेलवे प्रशासन के बीच अच्छे सम्बन्धों के बिना कल्याण कार्य सम्भव नहीं आपात स्थिति या अन्य प्रकार के जबरन अनुशासन से सौहार्दपूर्ण सम्बन्ध स्थापित नहीं हो सकते। हमें पता चला है कि अब भी लगभग 1000 रेल कर्मचारियों को नौकरियों पर बहाल नहीं किया गया है। इन कर्मचारियों को तुरंत नौकरियों पर लिया जाना चाहिये अन्यथा कर्मचारी कल्याण की बातें निरर्थक रहेंगी।

दुख की बात है कि रेलवे अधिकारियों ने हड़तालो को विफल करने के लिये अपने एजेन्ट नियुक्त किए और उन पर अत्याधिक रुपया खर्च किया था। यदि सरकार यह चाहती है कि गाड़ियां ठीक चलती रहे और कर्मचारियों के साथ उसके अच्छे सम्बन्ध बने रहें तो उसे यह सब कार्यवाही बंद करनी चाहिये।

50,000 के करीब नैमितिक श्रमिकों को जिन्हें काम से निकाल दिया गया है, काम पर वापस बुलाना चाहिये और रेलवे में काम करने वाले हजारों संविद श्रमिकों को अर्ध-स्थायी बनाया जाना चाहिये।

तेलचुर से गुरुषपुर तक और अर्नाकुलम से किलोन तक तथा त्रिपुरा में धर्मनगर से अगरतल्ला तक नई रेल बनाई जानी चाहिये। हावड़ा-अमटा और हावड़ा सिधकलाह लाइनों के कार्य को पूरा करने के लिये अधिक निधियों की व्यवस्था की जानी चाहिये तथा इस कार्य को शीघ्रता से किया जाना चाहिये।

इसके अतिरिक्त बर्दवान आसनसोल सेक्शन को उपनगरीय सेक्शन बनाया जाना चाहिये। वहां के स्थानीय लोगों की यह बहुत पहले से मांग रही है।

रेल मंत्रालय की माँगों के सम्बन्ध में निम्नलिखित कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किए गए :—

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव सं०	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
1	2	3	4	5
1	1	श्री कृष्ण चन्द्र हाल्दर (औसग्राम)	बर्दवान-हावड़ा और हावड़ा–कटवा उपनगरीय सैक्शन, पूर्व रेलवे के मासिक टिकट धारियों को एक्सप्रैस रेलगाड़ियों में यात्रा की सुविधा जारी रखने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाए
,,	2	,,	पूर्व तथा दक्षिण पूर्व रेलवे के उपनगरीय सेक्शनों में मासिक टिकट धारियों के लिए ब्रेक यात्रा सुविधा कम करना।	,,
4	39	,,	आसनसोल-हावड़ा लाइन पर और अधिक तीव्र गति वाली यात्री गाड़ियों की व्यवस्था करने में असफलता ।	,,
,,	40	,,	रणपुरहाट से हावड़ा के लिये लूप लाइन सेक्शन में अधिक यात्री गाड़ियों की व्यवस्था करने में असफलता।	,,
,,	41	,,	बर्दवान– आसनसोल को पूर्व रेलवे का उप-नगरीय सेक्शन घोषित करने में असफलता।	,,
14	76	,,	पूर्व रेलवे के खाना जंक्शन से साहिबगंज लूप लाइन सेक्शन तक दोहरी लाइन बिछाने में असफलता।	,,
,,	77	,,	हावड़ा– सियालखाला रेलवे लाइन का निर्माण करने में असफलता।	,,
1	3	श्री शिब्बन लाल सक्सेना (महाराजगंज)	पूर्वोत्तर रेलवे में अवध–तिरहुत मेल, वैशाली एक्सप्रैस, गोहाटी एक्सप्रैस तथा शान अवध एक्सप्रैस के प्रत्येक प्रथम श्रेणी के कोच में कोच अटेण्डेंट की व्यवस्था न करना।	,,
,,	4	,,	गोरखपुर रेलवे स्टेशन पर तारघर की की व्यवस्था न करना।	,,
,,	5	,,	कोच अटेण्डेन्टों के वेतनमानों को संशोधित न करना।	,,

1	2	3	4	5
1	164	श्री सरोज मुखर्जी (कटवा)	रेलवे बोर्ड का कार्य करण जो लाल-फीता शाही को, जिस पर भारी धन व्यय होता है, समाप्त करने में लगातार असफल रहा है।	कटौती की राशि घटा कर 1 रुपया कर दी जाये।
1	165	,,	रेलवे बोर्ड को पूर्णतया समाप्त करने और बोर्ड के सदस्यों को रेल मंत्रालय के विभिन्न संयुक्त सचिव बनाने से इन्कार।	,,
1	166	,,	बोर्ड के अध्यक्ष के पृथक पद को समाप्त करने और रेल मंत्री को बोर्ड का अध्यक्ष बनाने की लम्बी अवधि से चली आ रही मांग को स्वीकार न करना।	,,
1	167	,,	ब्रिटिश राज के काम करने के नौकरशाही तरीकों पर अमल करके अधिक समय और धन व्यय करने की पुरानी नीतियों पर अड़े रहना और स्थल पर ही समस्याओं का तुरन्त निदान न करना।	,,
1	168	,,	रेलवे वित्त-व्यवस्था में सुधार करने में असफलता।	,,
3	169	,,	आरा-सासाराम लाइट रेलवे को राज सहायता देने सम्बन्धी निर्णय, जो धन-राशि उक्त लाइन का वास्तविक राष्ट्रीकरण करने के लिये बचाई जा सकती थी।	राशि में से 100 रु० घटा दिए जाए।
,,	170	,,	आरा-सासाराम लाइनों को राज सहायता जो न तो कर्मचारियों के लिए वित्तीय रूप से लाभदायक है और न ही स्थानीय लोगों द्वारा रेल यात्रा का लाभ उठाने के लिये सहायक है।	,,

1	2	3	4	5
3	171	श्री सरोज-मुखर्जी (कटवा)	आरा-सासाराम रेलवे का राष्ट्रीयकरण करके बिहार की जनता के पक्ष में उचित निर्णय लेने में असफलता, जिससे अन्त में रेलवे के राजस्व में वृद्धि होगी ।	राशि में से 100 रुपये घटा दिये जाएं।
4	172	,,	रेलवे की सर्वांगीण प्रगति के लिये उसके विभिन्न पहलुओं और प्रबन्ध में मजदूरों की भागीदारी के लिये गारंटी का न होना।	राशि घटा कर 1 रुपया कर दी जाए
,,	173	,,	रेल सेवा में सुधार के लिये विभिन्न जोनों में मजदूरों और कर्मचारियों के प्रतिनिधियों द्वारा दिये गये सुझावों को स्वीकार न करना।	,,
,,	174	,,	विभिन्न जोनों में मजदूरों और कर्मचारियों की विभिन्न अविलम्बनीय आर्थिक और अन्य मांगों को पूरा करने से इंकार ।	,,
,,	175	,,	भारतीय रेलों में गत आम हड़ताल में भाग लेने वाले कर्मचारियों से बदला लेना ।	,,
,,	176	,,	गत हड़ताल के दौरान उत्पीड़ित सभी कर्मचारियों को बहाल करने और इस प्रकार रेलों में श्रमिक संबंधों को सुधारने के लिये मंत्रालय द्वारा दिये गये वचन का पालन न करना ।	,,
,,	177	,,	उच्च अधिकारियों द्वारा अपनी इच्छानुसार सैलूनों, वातानुकूलित पहले दर्जे और साधारण पहले दर्जे में अनावश्यक यात्राओं को कम करने में असफलता ।	राशि घटा कर 100 रुपया कर दी जाए ।

1	2	3	4	5
4	178	श्री सरोज मुखर्जी	विभिन्न विभागों में अनावश्यक बुक-कीपिंग और रिकार्ड-कीपिंग को समाप्त करने और इस प्रकार कागज का उपयोग कम करने, मुद्रण व्यय को और फाइलिंग एवं बुक-कीपिंग व्यय को कम करने में असफलता ।	राशि में से 100 रुपये कम किये जाएं
,,	179	,,	रेलवे का कोई वास्तविक काम न करने वाले ऊंचा वेतन पाने वाले पर्यवेक्षक कर्मचारियों की संख्या में भारी कमी करने में असफलता ।	,,
5	180	,,	मरम्मत और रख-रखाव कार्यों को समय पर करने में असफलता जिसके कारण रेलपथ, लाइनों, डिब्बों और इंजनों को होने वाली क्षति के कारण भारी हानि होती है ।	,,
,,	181	,,	पूर्व रेलवे पर स्यालदह और हावड़ा के उपनगरीय सेक्शनों में ई एम यू कोचों की शीघ्र मरम्मत और रख-रखाव में असफलता ।	,,
,,	182	,,	पूर्व और दक्षिण पूर्व रेलवे पर हावड़ा और स्यालदह में उपनगरीय लाइन पर स्थानीय गाड़ियों को साफ रखने में असफलता, जो क्षति ग्रस्त, विरुपित और भद्दी लगती हैं।	,,
,,	183	,,	कोचों विशेषकर शौचालयों, स्नानागारों, पंखों, और रोशनी की समुचित और तुरन्त देखभाल की आवश्यकता ।	,,

1	2	3	4	5
5	184	श्री सरोज मुखर्जी	टर्मिनल स्टेशनों पर पहुंचने के बाद प्रत्येक गाड़ी में हर प्रकार की त्रुटि का पता लगाने और रेलवे को भारी क्षति और वित्तीय हानि से बचाने के लिये तुरन्त मम्मत करने की ओर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता ।	राशि में से 100 रुपए कम कर दिये जायें ।
,,	185	,,	क्षति निरीक्षण कर्मचारियों की कुशलता बढ़ाने की आवश्यकता ।	,,
,,	186	,,	प्रत्येक स्टेशन पर, जहां गाड़ी खड़ी होती है, सफाई करने और छुटपुट मरम्मत कार्य करने की आवश्यकता ।	,,
10	187	,,	रेलों में चिकित्सा सुविधाओं स्वास्थ्य और कल्याण सेवाओं शैक्षणिक सहायता और कर्मचारियों के प्रशिक्षण और कर्मचारी कैंटीन जैसी सुविधाओं पर व्यय को पर्याप्त रूप से बढ़ाने की आवश्यकता ।	राशि को घटा कर एक रुपया कर दिया जाये ।
,,	188	,,	रेलों में चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों और नैमित्तिक कर्मचारियों तथा मजदूरों को कर्मचारी सुविधायें उपलब्ध न करना ।	,,
,,	189	,,	विभिन्न महत्वपूर्ण स्टेशनों पर चतुर्थ श्रेणी और अन्य कर्मचारियों के लिये पर्याप्त संख्या में क्वार्टरों का निर्माण करने में पूर्व रेलवे की असफलता ।	राशि में से 100 रुपये घटा दिये जायें ।

1	2	3	4	5
10	190	श्री सरोज मुखर्जी	पश्चिम बंगाल राज्य के क्षेत्राधिकार में पूर्व और दक्षिण-पूर्व रेलों में निम्न श्रेणी कर्मचारियों की शिक्षा के लिये और अधिक स्कूल खोलने की आवश्यकता ।	राशि में से 100 रुपए घटा दिये जायें ।
,,	191	,,	महत्वपूर्ण रेलवे केन्द्रों पर रेल कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों के लिये क्लब और पुस्तकालय खोलने की आवश्यकता ।	,,
1	192	,,	उपनगरीय गाड़ियों में 100 किलोमीटर से कम दूरी तक यात्रा करने वाले यात्रियों के लिये रेल किराये में कमी की आवश्यकता ।	,,
,,	193	,,	ई एम यू कोचिज में यात्रा करने वाले मासिक टिकटधारी यात्रियों को आवश्यकता पड़ने पर गाड़ी बदलने की अनुमति देने की आवश्यकता जो बहुत ही आवश्यक है क्योंकि ई एम यू कोचिज में शौचालयों अथवा मूत्रालयों की व्यवस्था नहीं है ।	,,
,,	194	,,	मासिक टिकटधारियों के किराये में कमी की जाये क्योंकि साधारण यात्रियों की तुलना में उन्हें विशेष लाभ मिलना चाहिये ।	,,
,,	195	,,	ई एम यू कोचिज तथा लोकल गाड़ियों को, सुन्दर बनाने की आवश्यकता ।	,,
,,	196	,,	यात्रियों को चोरों और गुण्डों से संरक्षण प्रदान करने की आवश्यकता ।	,,
,,	197	,,	नई लाइनों के निर्माण में भारी व्यय को कम से कम करने की आवश्यकता ।	राशि को घटा कर एक रुपया कर दिया जाये ।

1	2	3	4	5
1	198	श्री सरोज मुखर्जी	आगामी वर्ष में नई लाइनों के निर्माण कार्य को जो 1950 से अब तक औसतन 283.3 किलोमीटर वार्षिक था घटा कर औसतन 56 किलोमीटर वार्षिक करना जो भविष्य में राष्ट्रीय प्रगति हेतु भारतीय रेलों के विकास के लिये खतरनाक है ।	राशि को घटा कर एक रुपया कर दिया जाए ।
14	199	,,	हावड़ा-आमता-सिखोला बड़ी लाइन को, पिछले तीन वर्षों में पूरा करने में असफलता ।	राशि में से 100 रुपए घटा दिए जायें
,,	200	,,	बी० डी० आर० को बड़ी लाइन में बदलकर और दामोदर पुल पर रेलवे लाइन बिछाकर बांकुरा की बर्दवान जंक्शन के साथ मिलाने की आवश्यकता ।	,,
,,	201	,,	वर्तमान बीके—एके लाइन के स्थान पर बर्दवान—कटवा—अहमदपुर को बड़ी रेल लाइन द्वारा जोड़ने की आवश्यकता ।	,,
15	202	,,	बर्दवान-आसनसोल और दुर्गापुर-आसनसोल क्षेत्र में औद्योगिक विकास की वृद्धि में सहायता के लिये उप-नगरीय गाड़ियां चलाने की आवश्यकता ।	,,
,,	203	,,	इस क्षेत्र में बढ रहे यातायात को दृष्टि में रखते हुए बर्दवान-आसनसोल और पानगढ-आसनसोल के बीच शटल गाड़ियों की संख्या में वृद्धि की आवश्यकता ।	,,
,,	204	,,	रानाघाट-स्यालदह और बानगांव-स्यालदह के बीच ई एम यू कोचिज की संख्या में वृद्धि की आवश्यकता ।	,,

1	2	3	4	5
15	205	श्री सरोज मुखर्जी	बंदेल-कटवा लाइन के विद्युतीकरण की आवश्यकता ।	राशि में से 100 रुपए घटा दिए जाएं ।
,,	206	,,	पूर्व और दक्षिण पूर्व रेलवे के बड़े-बड़े रेलवे स्टेशनों पर लाइसेंस धारी कुलियों और अन्य व्यक्तियों के लिये विश्राम स्थल बनाने की आवश्यकता ।	,,
,,	207	,,	हावड़ा से आसनसोल और बांडेल से कटवा के बीच स्टेशनों पर प्लेट-फार्मों को सुन्दर बनाने की आवश्यकता ।	,,
16	208	,,	पश्चिम उत्तर, और दक्षिण रेलवे को छोड़कर बाकी सभी जोनल रेलवे में पारिवारिक पेंशन प्राप्त करने वालों की संख्या और उसकी राशि में, जो बहुत ही कम है, वृद्धि करने की आवश्यकता ।	,,
,,	209	,,	सभी जोनल रेलवेज़ में अनुकम्पा भत्ता, जिसके बारे में बहुत से आवेदन लम्बित हैं, बढाने की आवश्यकता ।	,,
,,	210	,,	सभी रेलवेज़ में कर्मचारियों को सेवा निवृत्ति लाभ की मंजूरी देने और उसकी अदायगी में विलम्ब ।	,,
,,	211	,,	सेवा निवृत्ति के दिन ही कर्मचारियों की सेवा निवृत्ति लाभ का लेखा तैयार करने, उनका हिसाब बेबाक करने और लाभ की राशि की अदायगी करने की आवश्यकता तथा प्रतिवर्ष सेवाओं के आंकड़ों का लेखा जोखा रखने की आवश्यकता ।	,,

1	2	3	4	5
16	212	श्री सरोज मुखर्जी	सेवा निवृत्त होने वाले किसी कर्मचारी को सेवा निवृत्ति के लाभ मिलने में विलम्ब होने अथवा उसको होने वाली परेशानी के लिये सेवा निवृत्ति लाभ के बारे में अन्तिम रूप से मन्जूरी देने वाले अधिकारी को उत्तरदायी ठहराने के लिये नियम के उपबन्ध की आवश्यकता।	राशि में से 100 रुपए घटा दिये जायें।
,,	213	,,	सभी रेलों में असमर्थ व्यक्तियों को मिलने वाली पेंशन में वृद्धि की आवश्यकता।	,,
21	214	,,	हावड़ा-बर्दवान, बंदेल-कटवा लाइनों के बीच बहुत तंग स्टेशनों पर सुरक्षा उपायों के रूप में छतों वाले प्लेटफ़ार्म बनाने तथा ऊपरि पुलों के निर्माण की आवश्यकता।	,,
,,	215	,,	दुर्घटनाग्रस्त यात्रियों को मुआवजे की अदायगी के लिये बजट में वृद्धि की आवश्यकता।	,,
,,	216	,,	बांडेल-कटवा लाईन पर गुप्तीपारा स्टेशन पर एक ऊपरि पुल और ए० के० लाइन पर लोगों के जाने के लिये कटवा स्टेशन पर एक और ऊपरि पुल के निर्माण की आवश्यकता।	,,
,,	217	,,	उपनगरीय लाइन पर प्रत्येक ईएमयू कोच में कम से कम से कम एक प्रिवी की व्यवस्था करने की आवश्यकता।	,,

1	2	3	4	5
1	245	श्री अजीत कुमार साहा (विष्णुपुर)	रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन करने अथवा उसे समाप्त करने में असफलता।	राशि में से 100 रुपये घटा दिये जायें।
,,	246	,,	रेलवे बोर्ड में निदेशकों की संख्या में कमी करने मैं असफलता।	,,
,,	247	,,	रेलों पर मितव्ययता करने मैं बोर्ड की असफलता।	,,
,,	248	,,	छंटनी किये गये उन कर्मचारियों को, जिन्होंने 1974 की हड़ताल में भाग लिया था, वापस लेने में बोर्ड की असफलता।	,,
,,	249	,,	परियोजनाओं को अनुसूचित समय पर पूरा करने में बोर्ड की असफलता।	,,
,,	250	,,	रेलवे कारखानों को उनकी पूरी क्षमता के अनुसार काम करने के लिये सक्षम बनाने में बोर्ड की असफलता।	,,
,,	251	,,	कलकत्ता ट्यूब रेलवे का काम आरम्भ करने में विलम्ब।	,,
,,	252	,,	दक्षिण पूर्व रेलवे पर खड़गपुर–आदरा लाइन का विद्युतीकरण करने में असफलता।	,,
,,	253	,,	खड़गपुर–आदरा सेक्शन पर एक्सप्रेस गाड़ी चलाने में असफलता।	,,
,,	254	,,	बांकुरा–दामोदर रेलवे को बड़ी लाइन में बदलने में असफलता।	,,
3	255	,,	हावड़ा–आमता लाइन पर काम का बन्द होना।	,,
,,	256	,,	आरा–सासाराम लाइट रेलवे का राष्ट्रीयकरण करने में असफलता।	,,

1	2	3	4	5
3	257	श्री अजीत कुमार साहा (विष्णुपुर)	दूसरे दर्जे के यात्रियों को सुविधाएं प्रदान करने में असफलता।	राशि में से 100 रुपये कम कर दिये जायें।
,,	258	,,	गाड़ियों में यात्रियों को अच्छा खाना देने में असफलता।	,,
,,	259	,,	रेलवे कर्मचारियों के लिये पर्याप्त संख्या में क्वार्टर बनाने में असफलता।	,,
,,	260	,,	महाप्रबंधकों और मंडल अधीक्षकों के कार्यालयों की साज-सज्जा पर फजूलखर्ची।	,,
,,	261	,,	सैलून कारों और निरीक्षण कारों की संख्या कम करने में रेलवे की असफलता।	,,
,,	262	,,	अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों से पर्याप्त संख्या में कर्मचारी नियुक्त करने में असफलता।	,,
1	271	,,	आद्र (दक्षिण-पूर्व रेलवे) में इलाहाबाद बैंक द्वारा रेलवे भूमि पर अवैध कब्जा।	
,,	272	,,	मई, 1974 की हड़ताल में भाग लेने वाले नैमित्तिक कर्मचारियों को पुनः नियुक्त करने में असफलता।	,,
,,	273	,,	बड़े अधिकारियों द्वारा रेल कर्मचारियों को घरेलू नौकरों के रूप में या अपने निजी कार्यों के लिये प्रयोग किया जाना।	,,
,,	274	,,	उपनगरीय गाड़ियों में मासिक टिकटों के मूल्य में वृद्धि करने का प्रयास।	,,

1	2	3	4	5
1	275	श्री अजीत कुमार साहा (विष्णुपुर)	रेल कर्मचारियों की सुविधाओं में कमी।	राशि में से 100 रुपये घटा दिये जायें।
,,	276	,,	कुछ श्रेणियों के रेल कर्मचारियों के काम के घंटों में कमी करने में असफलता।	,,
5	277	,,	द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिये अच्छे डिब्बों की व्यवस्था करने में असफलता।	,,
,,	278	,,	लम्बी दूरी की गाड़ियों में अधिक शयन डिब्बों की व्यवस्था करने में असफलता।	,,
,,	279	,,	रेल डिब्बों के उपकरणों के आयात को रोकने में असफलता।	,,
,,	280	,,	रेलवे भूमियों को किराये पर देने में कदाचार।	,,
,,	281	,,	यात्री डिब्बों की समय पर मरम्मत करने में असफलता।	,,
,,	282	,,	हावड़ा स्टेशन पर अधिक प्लेटफार्मों की व्यवस्था करने में असफलता।	,,
6	283	,,	चलती गाड़ियों में चोरी और डाकाजनी को रोकने में असफलता।	,,
,,	284	,,	अज्ञात कारणों से कुछ सेवानिवृत्त कर्मचारियों की सेवा में वृद्धि अथवा पुनर्नियुक्ति।	,,
,,	285	,,	यात्री गाड़ियों में अधिक भीड़-भाड़ को कम करने की आवश्यकता।	,,
,,	286	,,	बिना कारण रेल-कर्मचारियों को जबरन रिटायर करना।	,,

1	2	3	4	5
6	287	श्री अजीत कुमार साहा (विष्णुपुर)	10 से 15 वर्ष से सेवारत कर्मचारियों को स्थायी करने में रेलवे की असफलता।	राशि में से 100 रुपए कम कर दिये जायें।
,,	288	,,	रेलवे में आर० ई० कर्मचारियों की सेवाओं को नियमित करने की आवश्यकता।	,,
1	302	श्री सी० एच० मोहम्मद कोया	अल्पमत सम्प्रदायों के लोगों को रेलवे में अधिक नौकरियां देने में विफलता।	राशि घटा कर एक रुपया कर दी जाये।
,,	303	,,	फेरोक से मेलात्तुर (दक्षिण रेलवे) तक नई रेल लाइन के लिये सर्वेक्षण करने में विफलता।	,,
1	308	,,	कालीकट रेलवे स्टेशन पर सुविधाओं में सुधार की आवश्यकता।	राशि में से 100 रुपए कम कर दिये जायें।
,,	309	,,	कालीकट रेलवे कालोनी से होकर जाने वाली सड़क आम जनता के लिये खोलने की आवश्यकता।	,,
,,	310	,,	केरल क्षेत्र में जहां सस्ती बिजली उपलब्ध है, गाड़ियों के विद्युतीकरण की आवश्यकता।	,,
,,	311	,,	कालीकट में एक और ऊपरी पुल बनाने की आवश्यकता।	,,
,,	312	,,	शोरनुर-नीलमबुर रेलवे को कालीकट तक बढ़ाने और इसके लिये सर्वेक्षण कराने की आवश्यकता।	,,
,,	313	,,	कुट्टीपुरम-गुरवयुर-त्रिचुर रेलवे के निर्माण में विलम्ब।	,,
,,	314	,,	कोचीन-ऐलेपी रेलवे लाइन के निर्माण में विलम्ब।	,,

1	2	3	4	5
1	315	श्री० सी एच० मोहम्मद कोया	त्रिवेन्द्रम–कन्याकुमारी रेलवे लाइन का निर्माण पूरा न करना।	राशि में से 100 रुपये घटा दिये जायें।
,,	316	,,	दक्षिण रेलवे पर कनानौर और क्विलोन के बीच अधिक गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।	,,
,,	317	,,	कुट्टीपुरम में एक ऊपरी पुल बनाने की आवश्यकता।	,,
,,	321	श्री सरजू पांडे	इलाहाबाद से छपरा तक नार्थ इस्टर्न रेलवे में सहूलियतें प्रदान करने में असफलता।	राशि घटाकर एक रुपया कर दी जाए।
,,	322	,,	रेलों पर यात्रा करने वाले यात्रियों को सुरक्षा में असफलता।	,,
,,	323	,,	छपरा से इलाहाबाद तक बड़ी लाइन बिछाने में असफलता।	,,
,,	324	,,	गांजीपुर गंगा पर रेल पुल बनाकर छोटी लाइन को बड़ी लाइन के साथ जोड़ने में असफलता।	,,
,,	325	,,	स्टेशनों पर छपरा से इलाहाबाद (नार्थ इस्टर्न रेलवे) तक ठंडे पानी की आवश्यकता।	राशि में से 100 रुपए घटा दिये जायें।
,,	326	,,	नार्थ इस्टर्न रेलवे छपरा से इलाहाबाद लाइन पर बलिया में क्रासिंग ओवर ब्रिज की आवश्यकता।	,,
,,	327	,,	रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन करने में असफलता।	,,
,,	328	,,	1974 की हड़ताल में भाग लेने वाले कर्मचारियों को वापस काम पर लिये जाने में असफलता।	,,
,,	329	,,	रेलों पर मितव्ययता करने में बोर्ड की असफलता।	,,
,,	330	,,	छपरा इलाहाबाद (नार्थ इस्टर्न रेलवे) लाइन पर तेज गाड़ियों के चलाने में असफलता।	,,

1	2	3	4	5
1	331	श्री सरजू पांडे	दिल्ली-शाहदरा रेलवे के निर्माण में बिलम्ब।	राशि में से 100 रुपये घटा दिये जायें।
4	332	,,	दूसरे दर्जे के यात्रियों को सुविधा पहुंचाने में असफलता।	,,
,,	333	,,	रेलों में केटरिंग की असुविधा	,,
,,	334	,,	सैलूनों को कम करने और उसके दुरुपयोग रोकने में असफलता।	,,
,,	335	,,	रेलवे में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों से पर्याप्त संख्या में कर्मचारियों की नियुक्तियों में असफलता।	,,
,,	336	,,	रेलवे कर्मचारियों को पर्याप्त क्वार्टर देने में असफलता।	,,
1	337	श्री दीनेन भट्टाचार्य	रेलवे बोर्ड को बनाये रखना।	राशि घटा कर 1 रुपया कर दी जाये।
,,	338	,,	अधिकारी बोझिल प्रशासन बनाए रखना।	,,
,,	339	,,	राजधानी और अन्य डाक तथा एक्सप्रेस गाड़ियों में वातानुकूलित पहले दर्जे को बनाये रखना जिससे रेलवे को भारी घाटा उठाना पड़ रहा है।	,,
,,	340	,,	दूसरे दर्जे के लम्बी दूरी के यात्रियों से वर्तमान भारी किराये वसूल करते रहना।	,,
,,	347	,,	आरा-सासाराम लाईट रेलवे को अपने अधिकार में लेने की आवश्यकता।	राशि में से 100 रुपये घटा दिये जायें।

1	2	3	4	5
1	348	श्री दीनेन भट्टाचार्य	हावड़ा-ग्रमता और हावड़ा- शिखाला सेक्शन में बड़ी लाईन बिछाने के काम को पूरा करने की ग्रावश्यकता।	राशि में से 100रु० घटा दिये जायें
,,	349	,,	पूर्व रेलवे के बन्डेल-कटवा सेक्शन का विद्युतीकरण करने की ग्राव-श्यकता।	राशि में से 100 रु० कम कर दिये जायें
,,	350	,,	पूर्व रेलवे के बन्डेल स्टेशन का नवीकरण करने के काम को ग्रारम्भ करने की ग्रावश्यकता।	,,
,,	383	,,	स्थायी किस्म के कामों के लिये नैमित्तिक श्रमिकों को काम पर लगाये रखना	राशि घटा कर 1 रुपया कर दी जाये।
,,	384	,,	भेद-भावपूर्ण पदोन्नति नीति।	,,
,,	385	,,	पूर्व रेलवे के कोननगर स्टेशन के उत्तरी ग्रोर भूमिगत मार्ग को चौड़ा करने की ग्रावश्यकता।	राशि में से 100 रुपए घटा दिए जायें।
,,	386	,,	राष्ट्रीय राजपथ संख्या 2 पर सीरमपुर तथा वैद्यबाटी पर ऊपरी सड़क पुल (फ्लाईग्रोवर) बनाने की ग्राव-श्यकता जिन पर से रेलवे लाइन गुजरती है।	,,
5	387	,,	पूर्वोत्तर रेलवे तथा पूर्व रेलवे के उपनगरीय सेक्शनों पर ई० एम० यू० डिब्बों के बेहतर रखरखाव की ग्रावश्यकता।	,,
,,	388	,,	ई० एम० यू० डिब्बों के खराब बल्बों, पंखों तथा खिड़कियों को बेहतर ढंग से तथा तुरन्त बदलने की ग्रावश्यकता।	,,

1	2	3	4	5
5	389	श्री दीनेन भट्टाचार्य	सभी रेलवे जोनों में तुरन्त और पर्याप्त संख्या में अच्छे किस्म की गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।	राशि में से 100 रुपया घटा दिए जायें।
,,	390	,,	गाड़ियां, विशेषकर लम्बी दूरी की गाड़ियों, की मार्ग में बेहतर मरम्मत और रखरखाव की आवश्यकता।	,,
,,	391	,,	लम्बी दूरी वाली गाड़ियों में बेहतर भोजन व्यवस्था की आवश्यकता।	राशि में से 100 रु. कम कर दिये जाये
,,	392	,,	लम्बी दूरी वाली सभी गाडियों में बेहतर सुरक्षा प्रबंध करने की आवश्यकता।	,,
,,	393	,,	उत्तरी रेलवे तथा पूर्वोत्तर रेलवे के उपनगरीय सेक्शनों के सभी स्टेशनों पर पीने का पानी उपलब्ध करने की आवश्यकता।	,,
,,	394	,,	पूर्व रेलवे में हावड़ा-बर्दवान तथा हावड़ा-कटवा के बीच अधिक गाड़ियां चलाने की आवश्यकता।	,,
1	351	श्री भोगेन्द्र झा	रेलवे बोर्ड को भंग करने की आवश्यकता।	राशि घटा कर 1 रुपया कर दी जाये।
,,	352	,,	रेलवे के कार्यों में ठेकेदारी प्रथा को खतम करने की आवश्यकता।	,,
,,	353	,,	प्रबन्ध में रेल मजदूरों को शामिल नहीं किया जाना।	,,
,,	354	,,	रेलगाड़ी के दूसरे दर्जे के यात्रियों के लिए सुविधाएं बढ़ाने की आवश्यकता।	,,
,,	355	,,	पूर्वोत्तर एवं पूर्वी रेलवे में आनन्द मार्ग एवं आर० एस० एस० संघ को मानने वाले अफसरों एवं कर्मचारियों को कार्यच्युत नहीं करना।	,,
,,	356	,,	पूर्वोत्तर एवं दक्षिण रेलवे में वैध ट्रेड यूनियन कार्य में संलग्न कर्मचारियों को कार्यच्युत करना।	,,

1	2	3	4	5
1	357	श्री भोगेन्द्र झा	पूर्वोत्तर रेलवे में अनिबन्धित जाली यूनियन की गैर-कानूनी मान्यता को खतम करने की आवश्यकता ।	राशि घटा कर रुपया कर दी जाये ।
,,	358	,,	पूर्वोत्तर रेलवे में बाज़ाप्ता निबन्धित एवं पहले से मान्यता प्राप्त रेल मज़दूर यूनियन को मान्यता न देकर उसी नाम के अनुबन्धित जाली यूनियन को मान्यता देना ।	,,
,,	359	,,	पूर्वोत्तर रेलवे के समस्तीपुर डिवीज़न में निर्मली एवं धरमिठा के बीच कट गयी पुरानी लाइन को कोसी में पुल देकर जोड़ने की आवश्यकता ।	राशि में से 100 रुपए घटा दिये जायें ।
,,	360	,,	देश भर में रेल लाइनों की दोनों बगल आम एवं अन्य फलों के वृक्षों को लगाकर रेलवे की आय और देश की वन्य सम्पदा को बढ़ाने की आवश्यकता ।	,,
,,	361	,,	पूर्वोत्तर रेलवे के समस्तीपुर डिवीज़न में झंझारपुर-लोखाबाज़ार लाइन के निर्माण में विलम्ब ।	,,
,,	362	,,	पूर्वोत्तर रेलवे के समस्तीपुर डिवीज़न में प्रस्तावित सकरी हसनपुर लाइन के निर्माण में विलम्ब ।	,,
,,	363	,,	पूर्वोत्तर रेलवे की समस्तीपुर-दरभंगा लाइन को बड़ी लाइन में बदलने में विलम्ब ।	,,
,,	364	,,	पूर्वोत्तर रेलवे में समस्तीपुर से रकसौल, बरास्ता, दरभंगा, मीटरगेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने में असफलता ।	,,
,,	365	,,	नई दिल्ली-मुज़फ्फरपुर जयन्ती जनता गाड़ी को प्रतिदिन चलाने की आवश्यकता ।	,,

1	2	3	4	5
1	366	श्री भोगेन्द्र झा	मुजफ्फरपुर-नई दिल्ली जयन्ती जनता के जाने और पहुंचने के बीच समय को दो घंटे कम करने की आवश्यकता।	राशि में से 100 रुपये कम कर दिए जायें।
,,	367	,,	समस्तीपुर तथा अन्य डिवीजनों में पूर्वोत्तर रेलवे मजदूर यूनियन (पंजीकृत) के कार्यकर्ताओं तथा सदस्यों का दमन।	,,
,,	368		पूर्वोत्तर रेलवे मजदूर यूनियन (पंजीकृत) को मान्यता देने में असफलता।	,,
,,	369	,,	पूर्वोत्तर रेलवे के समस्तीपुर डिवीजन में दरभंगा जंक्शन के उत्तरी छोर पर फाटक के स्थान पर ऊपरी पुल बनाने में विलम्ब।	,,
,,	370	,,	पूर्वोत्तर रेलवे के समस्तीपुर डिवीजन के दरभंगा और मुजफ्फरपुर जंक्शनों पर खुदरा दुकानदारों की सहकारी समितियों की अपेक्षा गैर-सरकारी ठेकेदारों को ठेका देना।	,,
,,	371	,,	पूर्वोत्तर रेलवे के समस्तीपुर डिवीजन में सीतामणी-जयनगर-लोखा बाजार लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता।	,,
,,	372	,,	पूर्वोत्तर रेलवे में बाराबंकी-सोनपुर मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने में विलम्ब।	,,
,,	375	श्री मोहम्मद इस्माइल	रेलवे बोर्ड को, जो राजकोष पर भारी बोझ है, बनाये रखना।	राशि घटा कर 1 रुपया कर दी जाये।

1	2	3	4	5
1	376	श्री मोहम्मद इस्माइल	अधिकारी बोझिल प्रशासन बनाये रखना जिससे रेलवे की वित्त व्यवस्था पर भारी कुप्रभाव पड़ रहा है ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
,,	377	,,	स्थायी प्रकार के कामों पर नैमित्तिक श्रमिकों को लगाये रखना ।	,,
,,	378	,,	भेदभावपूर्ण पदोन्नति नीति ।	,,
3	379	,,	आरा-ससाराम लाइट रेलवे का अधिग्रहण करने की आवश्यकता ।	राशि में से 100 रुपये घटा दिये जायें ।
22	380	,,	लम्बी दूरी की गाड़ियों में बढ़िया भोजन की सप्लाई की बेहत्तर व्यवस्था करने की आवश्यकता ।	,,
,,	381	,,	पूर्व रेलवे तथा दक्षिण-पूर्व रेलवे के सभी उपनगरीय स्टेशनों पर पीने के पानी की व्यवस्था करने की आवश्यकता ।	,,
,,	382	,,	पूर्व रेलवे में हावड़ा और बर्दवान तथा हावड़ा और फतुहा के बीच अधिक रेलगाड़ियां चलाने की आवश्यकता।	,,
1	407	श्रीमती पार्वती कृष्णन	1974 की हड़ताल के बाद दण्डित सभी कर्मचारियों की बहाली और उनके विरुद्ध मामले वापस लेने सम्बन्धी मंत्रियों के आश्वासन पूरे करने में असफलता ।	राशि घटा कर 1 रुपया कर दी जाये ।
,,	408	,,	सुसंगत रेल-सड़क यातायात नीति बनाने में असफलता ।	,,
,,	409	,,	पूर्वोत्तर रेलवे के लखनऊ डिवीजन के एक वरिष्ट अधिकारी के विरुद्ध ठेका श्रमिक (रेलवे लोको शेड) जांच समिति के सदस्यों के साथ अपमानजनक व्यवहार करने के कारण कार्यवाही करने में असफलता ।	,,

1	2	3	4	5
1	410	श्रीमती पार्वती कृष्णन (कोयम्बटूर)	रेल वित्त का पुनर्गठन करने और समयानुसार उसे सुव्यवस्थित करने में असफलता ।	राशि घटा कर 1 रुपया कर दी जाए
,,	411	,,	मंत्रियों तथा अधिकारियों द्वारा सैलूनों के प्रयोग का ऐश्वर्य पूर्ण यात्राएं बन्द करने में असफलता ।	,,
,,	412	,,	पूर्वोक्त रेलवे के लखनऊ डिवीजन में गोंडा लोकोशेड में वफादार कर्मचारियों को अनुचित रूप से सेवानिवृत्त करने में आपातकालीन शक्तियों का दुरुपयोग ।	,,
,,	413	,,	आल इण्डिया ट्रेड यूनियन कांग्रेस से सम्बद्ध इन्टीग्रल कोच फैक्टरी कर्मचारी संघ को मान्यता देने में असफलता ।	,,
,,	414	,,	दक्षिण रेलव के मद्रास-त्रिवेलोर और मद्रास--विजवाडा सैक्शनों का विद्युतीकरण तेजी से करने में असफलता ।	,,
,,	415	,,	दक्षिण रेलवे के विल्लुपुरम-त्रिची सैक्शन के विद्युतीकरण में बिलम्ब ।	,,
,,	416	,,	नार्थ ईस्टर्न रेलवे मैन यूनियन को जो वैध रूप से पंजीकृत है, मान्यता देने से इन्कार और गैर-पंजीकृत यूनियन को मान्यता देना ।	,,
,,	417	,,	इन्टीग्रल कोच फैक्टरी, पेरम्बूर में आयातित बाल वेयरिंग की अधिकारियों की लापरवाही के कारण चोरी और उनके विरुद्ध कार्यवाही करने से इन्कार ।	,,
,,	418	,,	सभी स्तरों पर प्रबन्ध में कर्मचारियों को भागीदार बनाने और सभी पंजीकृत यूनियनों को सम्बन्धित करने की विधि तैयार करने में असफलता ।	,,

1	2	3	4	5
1	419	श्रीमती पार्वती कृष्णन (कोमम्बटूर)	दक्षिण पूर्व रेल कर्मचारी संघ के भ्रान्तरिक मामलों में प्रशासन का हस्तक्षेप ।	राशि घटा कर 1 रुपया कर दी जाए ।
,,	420	,,	सभी यात्री, डाक तथा एक्सप्रेस गाड़ियों में कोच अटेंडेंट प्रत्येक डिब्बे में रखने से इन्कार ।	,,
,,	421	,,	वर्ष 1976–77 की योजना में विचि से तूतीकोरिन बरास्ता डिन्डीगुल तक बड़ी लाइन बनाने के कार्य को शामिल करने में असफलता ।	,,
,,	422	,,	मंगलौर—नई दिल्ली जयन्ती जनता एक्सप्रेस को अमृतसर तक बढ़ाने में असफलता ।	,,
,,	423	,,	रेलवे बोर्ड को समाप्त करने और रेल मंत्री को पदेन सभापति बनाकर इसका पुनर्गठन करने में असफलता ।	,,
3	424	3	कन्याकुमारी—त्रिवेन्द्रम रेल मार्ग के नये परियोजना कार्य को शीघ्र पूरा करने की आवश्यकता ।	,,
3	425	3	गैर-सरकारी कम्पनियों द्वारा चालित लाइनों को मंत्रालय द्वारा अंशदान बन्द करने में असफलता ।	,,
,,	426	,,	प्रशासनिक सुधार आयोग की सिफारिश के अनुसार श्रेणी दो, श्रेणी तीन, तथा श्रेणी चार के पदों का दर्जा बढ़ाने में असफलता ।	,,

1	2	3	4	5
3	427	श्रीमति पार्वती कृष्णन (कोयम्बटूर)	रेलवे बोर्ड के सदस्यों और प्रथम श्रेणी के अधिकारियों द्वारा यात्रा तथा अन्य खर्चों में भारी किफायत लागू करने में असफलता ।	राशि घटा कर 1 रुपया कर दी जाए ।
16	428	,,	पेंशनभोगियों के पेंशन सम्बन्धी लाभ बढ़ाने में असफलता जैसा कि अन्य सेवाओं में किया गया है ।	
1	429	,,	अफसरों के घरों में रेलवे कर्मचारियों से घरेलू नौकरों के रूप में काम कराये जाने की प्रथा को रोकने में असफलता ।	राशि में से 100 रुपये घटा दिये जायें ।
4	430	,,	ओलवक्कोट डिवीजन में सेक्शन कंट्रोलरों की पदोन्नति का मामला तय करने में असफलता यद्यपि निर्णय में उनके पद-प्रत्यावर्तन को रद्द कर दिया गया है ।	,,
,,	431	,,	तीसरे वेतन आयोग के अन्तर्गत वाच एण्ड वार्ड स्टाफ के वेतन मानों का पुनर्निर्धारण करने की आवश्यकता ।	,,
,,	432	,,	इंटेग्रल कोच फैक्टरी, पैरम्बूर में रेकार्ड सप्लायर्स के 8 स्थानों को भूतलक्षी प्रभाव से अपग्रेड करना ।	,,
8	433	,,	छोटे और मध्यम दर्जे के खाने के नमक के उत्पादकों, विशेषकर तमिलनाडु में वेडरान्नियम के आसपास, के नमक के लदान को वरीयता देने में बिलम्ब ।	,,
9	434	,,	लेवल क्रासिंगों पर चौकीदार की नियुक्ति तथा नये क्रासिंगों को बनाये जाने की आवश्यकता ।	,,
,,	435	,,	दक्षिण रेलवे क्षेत्र में ऊपरी पुलों के निर्माण में असाधारण बिलम्ब ।	,,

983 (ai) LS—9.

1	2	3	4	5
10	436	श्रीमती पार्वती. कृष्णन (कोयम्बटूर)	दक्षिण रेलवे के नीलगिरि सेक्शन पर गैंगमैनों को सर्दी के मौसम में गर्म कपड़े देने में असफलता ।	राशि में से 100 रुपये घटा दिये जायें ।
,,	437	,,	गगमैनों को पर्याप्त जूते देने में असफलता ।	,,
,,	438	,,	वर्षा ऋतु में गैंगमैनों को बरसाती तथा बचाव के कपड़े प्रदान करने की आवश्यकता ।	,,
13	439	,,	दक्षिण रेलवे के ओलावक्कोंट डिवीजन में टिकट कलेक्टरों को सुविधाओं की कमी ।	,,
,,	440	,,	ऐसे सभी रेल केन्द्रों पर जहां 300 परिवार रहते हैं, सभी आवश्यक वस्तुओं की उचित मूल्य दर की दुकानों की व्यवस्था करने में असफलता ।	,,
1	442	श्री डी० के० पण्डा (भंज नगर)	दक्षिण-पूर्व रेल कर्मचारी संघ के कार्यकर्ताओं की अवांछनीय और जानबूझकर बदली रद्द करने की आवश्कता जिसका उद्देश्य संघ और कर्मचारियों की एकता कमजोर करना है ।	,,
,,	443	,,	दक्षिण-पूर्व रेलवे पर तलचेर-विमलागढ़ रेल लाइन का निर्माण करने की आवश्यकता ।	,,
,,	444	,,	रेलवे बोर्ड में कर्मचारियों के प्रतिनिधित्व ले कर और रेलवे मंत्री को अध्यक्ष बनाकर उसको पुनगठित करने की आवश्यकता ।	,,
,,	445	,,	रेलवे बोर्ड की श्रम-विरोधी नीति बदलने की आवश्यकता ।	,,

1	2	3	4	5
1	446	श्री डी० के० पण्डा (भंजनगर)	पुरी-विजयानगरम एक्सप्रैस को तितिलागढ़ तक बढ़ाने की आवश्यकता ।	राशि में से 100 रुपये घटा दिये जायें ।
,,	447	,,	1974 की रेल हड़ताल में बर्खास्त किये गये कर्मचारियों को बहाल करने की आवश्यकता ।	,,
,,	448	,,	दक्षिण-पूर्व रेल कर्मचारी संघ को अन्य संघों के समान सभी सुविधाएं जिनमें उनके कार्यालयों के लिये टेलीफोन सम्पर्क भी शामिल हैं देने की आवश्यकता ।	,,
,,	449	,,	उन रेल कर्मचारियों के मामलों पर जिनकी अपीलें अस्वीकार कर दी गई हैं उन्हें बहाल करने के उद्देश्य से पुनर्विचार करने की आवश्यकता ।	,,
,,	450	,,	उड़ीसा में जखापुर-बंसपाणी रेलवे लाइन का शीघ्र निर्माण करने के लिये पर्याप्त धन की व्यवस्था करने की आवश्यकता ।	,,
,,	451	,,	उड़ीसा में बरास्ता बरहामपुर रेलवे स्टेशन, अस्का, भंजनगर और फुलबानी गोपालपुर से बालांगीर तक नई रेल लाइन का उपबन्ध करने की आवश्यकता ।	,,

Shri Darbara Singh (Hoshiarpur) : There can be no two opinions that after the emergency, the earnings of Railways have increased, as is evident from the present railway budget.

I hope steps must have been taken to check illegal traffic and ticketless travel. It is not fair that no new railway line has been provided for punjab. Though the survey for the railway line connecting Chandigarh with Ludhiana has been completed, no work has been started on it. Though Chandigarh is a State capital, yet it has not been connected by rail. There are still several missing links due to which the backward areas are cut off . An assurance was given by the late Railway Minister that the railway line extended from Nangal will be completed but nothing has been done so far in this direction. The Railway Minister should take note of this fact.

Government should make provision for looking after the health of the workers in Railways.

A raised platform should be provided at Kiratpur station in order to facilitate handling of goods traffic there.

A coach meant for Hoshiarpur has been withdrawn on the plea that it is unremunerative. But it is not a fact. People of the area have sent representations for two or three bogies. I hope their demand will be met.

It is true that corruption has been reduced to some extent after the emergency, but more control should be exercised to check thefts at Mogharsarai. There is still a greater need to exercise vigilance to check such illegal activities.

The office of the Railway Public Service Commission should be shifted from Allahabad to Delhi so as to facilitate the candidates from Northern States of Himachal Pradesh, Punjab, and Jammu and Kashmir. In case it is not possible to shift the entire office to Delhi at least a wing of the office be set up at Delhi as sometimes call letters, etc. are delivered late in far off places.

With these Words I would like to say that you must get encouragement from good work done by you and you must try to do yet better work.

Shri Sarjoo Pandey (Ghazipur) : There is no doubt that there has been some improvement in the administration and working of the Railways after emergency, but the policy of the Railways is the same one because no fresh amenities have been provided to lower class passengers.

It was expected that new lines would be provided for the backward regions but the present budget does not include any such provision. Rewa in Madhya Pradesh is not connected by rail. Only goods traffic is allowed on Bailadilla-Waltair section. Passenger traffic is not permitted there. No provision has been made for railway lines in the areas where these are needed very much.

No attention has been paid to provide faciliteies to railway workers particulraly class IV workers. No cencrete measures has been taken to stop corruption in railways. No reducation has been made in the expenditure of the Railways. No reducation has been made in the expenditure of the Railway Board which is often described as a white elephant. More than half of the railway budget is spent on the Railway Board. No definite rules have been framed for according recognition of workers unions in Railways and the question of according recognition has been left at the discretion of the officers. It is found that such unions as work against the interests of the nation , have been accorded recognition.

It is said that this time passenger fares have not been raised but increase in freight rate will certanly affect the consumers.

It is said that bonded labour has been abolished, but it is still prevalent in Railways because the Railway Officers, who have become very powerful after the emergency, compel the railway workers to work for them at their homes. The Railway Minister should take not of it.

The air-conditioned coaches move empty where the lower class passengers re compelled to travel on roofs and foot-boards of the trains due to overcrowding in trains. It is not proper that more trains should be run on those lines which are very popular. Railway electrification should be speeded up as it will help savings in foreign ex- change.

Drinking water facility is made available to passengers travelling in Ist class and ir-conditioned coaches, but no arrangements have been made for Second class passengers. More amenities, such as dreinking water should be provide to low class passengers. There is nothing in this budget to so facilities for travelling have been provided to weaker sections of the society.

The condition of class III and class IV employees in Railways is very miserable because there is no provision of housing and education for them, but the Railway Ministry is not paying any attention to it.

The North Eastern Railway Mazdoor Union which is an unregistered one, has been given recognition, but it has not follower at all. Today the position in Railways is this that those who can harm the interests of the nation are given employment and all other facilities but those who are supporters of government policies and are honest are denied such facilities. The Railway Minister should look into this.

It is very essential that the narrow gauge line between Allahabad and Chupra be converted into borad gauge. It is a vital rail ink for Eastern U.P. Transhipment is done at three of four places on this line. There is no provision in the budget to open new railway lines in this area. Steps should also be taken is to lay railway lines to connect Rewa and Bailadilla.

Shri Ran Bahadur Singh (Sindhi) : The railway budget is a reflection of the situation that our Railways have reached the end of tunnel but it is a sad feature that the budget does not show any coordination between the commercial aspect and the aspect of social services in running the railways. It appears that so far as Madhya Pradesh is concerned, the balance between these two aspects is totally missing. I would like to know whether the Railway Ministry has drawn up any scheme to provide an important infra-structure of railways to connect those regions of Madhya Pradesh, which have been declared as growth-centres.

The railway line from Morwa to Katni has been completed and coal wagons move on it but no passenger service on this line has been provided so far. It is mainly a tribal area and there are no roads even and so, in the absence of any mode of transport there, people are put to great hardships.

It is learnt that introduction of passenger service on the line between Katni and Vyavahari is under consideration but if Barigama is connected with Vyavahari which will hardly cost Rs. 3 to 4 lakhs, the entire tribal belt will get the transport facility. The Railway Minister should consider this point. Similarly, when Morwa-Katni line is provided, the Janta-Express running between Howrah and Bombay should be routed *via* Mirzapur, Morwa, Katni and Jabalpur. I will request that a survey should be conducted with a view to connect Khajurahao, Chattarpur, Panna, Satna, Rewa and Vyavahari. I am sure this line never prove unremunerative.

There is no railway line to connect Satna with Bhopal. Therefore, a composite coach, including first and second class, should be started from Manikpur to be attached with Bilaspur Express at Katni. This will be of great help to passengers from eastern Madhya Pradesh going to Rajasthan.

Railway being a very large establihment, employ lakhs of workers and there are several workers as well as officers who have done commendable service, but there is no provision to give them any reward and increments in salary. If any scheme of incentives is introduced for them, it will be an encouragement for them to serve the nation with greater efficiency.

श्री शंकर राव सावंत (कोलाबा) : कोंकण के लोग आप्टा दासगांव रेलवे लाइन के लिए गत 15 वर्षों से मांग कर रहे हैं। जनवरी, 1973 में प्रधान मंत्री ने घोषणा की थी कि कोंकण रेलवे लाइन पर कार्य उसी प्राथमिकता के आधार पर आरम्भ किया जायेगा जिसपर कि सूखा राहत कार्य किया जा रहा है। इसके बाद रेल मंत्री ने सदन को आश्वासन दिया था कि आप्टा से मंगलौर तक सम्पूर्ण पश्चिमी तटीय रेलवे लाइन 8 वर्ष में पूरी हो जायेगी। यह रेलवे लाइन कुल 908 किलोमीटर लम्बी है जबकि आप्टा से दासगांव तक इसकी लम्बाई 108 किलोमीटर ही है। लेकिन पिछले चार वर्षों से इसके लिये कोई प्रावधान नहीं किया गया है। वस्तुतः इस कार्य को आरम्भ करने के लिये कोई प्रयास ही नहीं किया गया है। सभी प्रकार के सर्वेक्षण पूरे हो चुके हैं। अतः इस कार्य को आरम्भ न करने का अब कोई बहाना नहीं रह जाता। आप्टा से दासगांव तक की सारी परियोजना पर केवल 13.92 करोड़ रुपये ही खर्च होगें जबकि आप्टा से बंगलौर तक सम्पूर्ण रेलवे परियोजना पर लगभग 900 करोड़ रूपये खर्च होगें।

भारत के पिछड़े क्षेत्रों में रेल यातायात का विकास करने की जब हमारी सरकार की नीति दी है तो कोई कारण नही है कि योजना आयोग इस परियोजना की मंजूरी देने में कोई बाधा डाले। में समझता हूं कि मंत्री महोदय को स्वयं यह सुनिश्चित करना चाहिये कि परियोजना के इस भाग पर कार्य शीघ्र ही आरम्भ किया जाये ताकि पिछड़े क्षेत्रों की लम्बे काल से चली आ रही शिकायतों को दूर किया जा सके।

इस चर्चा के दौरान में एक महत्वपूर्ण सुझाव यह देना चाहता हूं कि वातानकूलित कोचों में, जहां उनसे लाभ नहीं हो रहा है, उन्हें समाप्त कर दिया जाना चाहिये। तथ्य तो यह है कि साधारण जनता द्वारा इनका प्रयोग नही किया जाता। केवल उच्च तथा भारतीय सेवा के अधिकारी ही उनका उपयोग करते है। सरकार को उन्हें अन्य गाड़ियों से समाप्त कर देना चाहिये। राजधानी एक्सप्रैस में वह भले ही चलते रहे।

श्री एन० नानू भाई पटेल : (बुलसार) : मैं मंत्री महोदय, रेल मंत्रालय तथा रेलवे बोर्ड सभी को मुबारक देता हू कि उन्होंने इस बार एक ऐसा रेल बजट प्रस्तुत किया है जिसकी सराहना न केवल शासक दल अपितु विरोधी दल के सदस्यों ने भी की है। मैं 1957 से इस सदन का सदस्य चला आ रहा हूं। यह सम्भवत: पहला ऐसा अवसर है जबकि रेल किराये में वृद्धि नही की गई है। तथ्य तो यह है कि आपात स्थिति की उद्घोषणा के फलस्वरूप स्थिति में सर्वोतोमुखी सुधार हुआ है। आज रेलवे में बिना टिकट यात्रा करने की प्रथा लगभग समाप्त हो गई है। इसी प्रकार गाड़ियों को जंजीर खीचना भी लगभग बन्द हो गया है। परन्तु इसके साथ ही मैं यह भी स्पष्ट कर दूं कि रेलों के माध्यम से होने वाला तस्कर व्यापार जो कुछ समय के लिए बन्द हो गया था अब पुन: केवल आरम्भ हो नही हो गया, अपितु काफी जोर पकड़ता जा रहा है। रेल मंत्रालय को इस सम्बन्ध में उचित कार्यवाही करनी चाहिये।

साबरमती से विरार तक विद्युतीकरण का कार्य पूरा हो गया है परन्तु यह विभिन्न बात हैं कि विद्युत के इंजन अभी केवल बलसार तक ही चलाये जा रहे है। मेरा एक अन्य निवेदन यह है कि सूरत तथा बम्बई के बीच चलने वाली 'फ्लाइंग रानी' रेलगाड़ी में हर समय भीड़ रहती है। भीड़ का आलम यह है कि इस गाड़ी में प्रथम श्रेणी वालों को भी खड़े होकर यात्रा करनी पड़ती है। मेरा रेल मंत्री से अनुरोध है कि इस ओर उपयुक्त ध्यान दिया जाना चाहिये तथा यात्रियों की सुविधा के लिए उपयुक्त कदम उठाये जाने चाहिये।

श्री अर्जुन सेठी : (भद्रक) : वर्ष 1976-77 के लिए रेल मंत्री महोदय द्वारा जो बजट प्रस्तुत किया गया है उसके अनुसार काफी रेल यातायात ऐसा है जिसके किराये में भी वृद्धि नही की गई है। यह निश्चय ही संतोषजनक बात है। सम्भवत: आपात स्थिति के फलस्वरूप ही ऐसा सम्भव हो पाया है। चौथी योजना के दौरान रेलवे के कार्यकरण व्यय में 298.5 करोड़ रुपये की वृद्धि दिखाई गई है। मेरा इस सम्बन्ध में यह मत है कि यदि हम वास्तव में वित्तीय स्थिति में सुधार करना चाहते है तो हमें रेलवे के कार्य संचालन क्षमता बढानी होगी। यदि हम गत कुछ वर्षों के आंकड़ों पर दृष्टिपात करे तो हमें पता चलेगा कि 1960 के दशक की तुलना में सम्पूर्ण चौथी योजना में माल डिब्बों का उपयोग बहुत कम किया गया। इसमें वृद्धि की जानी चाहियें। यह संतोष की बात है कि पिछले दशक में रेल यातायात में 67 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। परन्तु इसके साथ ही हमें यह भी दृष्टिगत रखना चाहिये। सड़क यातायात में 282.45 प्रतिशत वृद्धि हुई है। मैं समझाता हूं कि जब तक रेल और सड़क से बीच तालमेल नही होगा, तब तक रेलवे की वित्तीय स्थिति में किसी प्रकार के सुधार की आशा नही की जा सकती।

मुझे इस बात का उल्लेख करते हुये प्रसन्नता ही रही है कि उड़ीसा में जखपारा बनासपानी रेल सम्पर्क कार्य के लिए बजट में 1 करोड़ रुपये की धनराशि का प्रावधान किया गया है। मैं इस सम्बन्ध में यही कहना चाहता हूं कि इस सम्पूर्ण का पूरा उपयोग किया जाना चाहिये क्योंकि गत वर्ष किये गये कुल 1 लाख के प्रावधान में से केवल 10,000 रुपये का उपयोग ही किया गया था। इसके साथ ही मैं रेल मंत्री से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि उनके मंत्रालय को 50 प्रतिशत लागत वाहन करने के लिये उड़ीसा, बिहार और आसाम जैसे गरीब राज्यों पर दबाव नहीं डालना चाहिये। ऐसे निर्धन राज्यों को इस मामले में छूट दे दी जानी चाहिये।

अन्तिम बात मैं तालचेर विमलागढ़ रेल सम्पर्क तथा रुपसा—बगड़ीपोसा रेलवे लाइनों के बारे मैं कहना चाहता हूं। इन लाईनों को बड़ी लाईनों में बदला जाना चाहिये। कटक पारादीप रेल सम्पर्क को यात्री यातायात के लिए भी खोला जाना चाहिये।

Shri Ram Deo Singh (Maharajganj): During the course of this discussion I want to give some suggestions. Now-a-days there is lot of crowding in the railways. It is a well-known fact that Holi is an important festival of U. P. During the course of this festival we noticed unusual crowds in the trains. People had to travel on roofs of compartment. My submission is that special trains should be run on such occasions. Other steps should also be taken to relieve the people from the rush and make their travelling a pleasure.

My other submission is that there is no proper arrangement of light, drinking water and other similar essential requirements in the compartments. The authorities concerned should fix the responsibility of the employees for ensuring the upkeep and maintenance of compartments in proper order.

There was a proposal to construct a railway bridge at Digha so as to connect North Bihar with Patna. But till now nothing has been done in this regard. I would request the Minister to see that this project is taken up at the earliest possible. Similarly a bridge on r.dr kis necessary to link Nepal with North-Eastern parts of our country.

Recently I got an apportunity to visit Mahendra Ghat railway canteen. But to my great surprise I found that canteen was closed. If this has been closed for certain reasons, the Minister should ensure that some alternative arrangement is made for the passengers so as to save them from difficulty.

Lastly I may submit that the broad gauge line which at present is upto Sonepur should be extended upto Pahelaja Ghat so as to avoid the distance passengers from inconvenience. More wagons should be allotted for the transportation of coal from coalmines. With these suggestions I support the demands of the Rai way Ministry.

Shri T. D. Kamble (Latur): Mr. Deputy Speaker, Sir there has been marked improvement in the efficiency of railways after the Emergency. The efforts of the Railway Ministry in improving punctuality of trains and in checking ticketless travel are commendable.

There is a pressing demand for converting Manmad-Parli metre gauge line into broad-gauge line. But this is being delayed for one or the other reason. It should be done at the earliest, similarly there is a demand for converting Latur—Latur Road and Latur—Kurduwadi lines into broad gauge lines. It should also be looked into. So I request you to convert this narrow gauge line into broad gauge line so that it does not remain an uneconomic line and the Railway department may start deriving profit.

This area has remained undeveloped in the absence of a broad gauge line because a plant is set up only at that place where there is a broad gauge line. We have set up a plant at Udgir to produce milk powder. If this line is converted into broad gauge then this milk can be transported to Bombay very easily.

There was a pressing demand to convert Manmad-Parli metre gauge line into broad gauge line but there is no mention of it in the Budget. Similarly there was a demand to convert Latur—Latur Road and Latur--Kurduwadi lines into broad gauge lines. This should be looked into. You have talked of financial shortage but Railways are the biggest department, they can earn considerable profit if run efficiently.

On many stations of the Western Railway even drinking water was not available. This was a basic necessity. Adequate arrangements should be made to provide drinking water on all the stations. Similarly catering arragnements were not satisfactory at many stations. There must be some improvement in this regard also. It would be better if Kuchcha Khan is provided.

I again request the hon. Minister to pay some attention to my suggestions.

Shri Onkar Lal Berwa (Kota) : Sir, it was hoped that Tripatti ji will not present a deficit budget. But he has also followed the same path.

{श्री बसन्त साठे पीठासीन हुए}
{SHRI VASANT SATHE *in the Chair*}

Repeated demands have been made by the public and in this House also for a railway line in Bundi for the last 18 years. But the Government and the Railway Minister have not cared to construct it although the distance involved is only of 22 miles. Bundi is a backward region of Rajasthan. This railway line will provide necessary infrasstructure for its development. I urge upon the Minister that the condition of charging 50 per cent cost from the State should be waived in this case.

The boards carrying advertisements are seen every where on the stations and trains but the name boards do not show clearly the names of the stations. These boards should be quite big and sufficiently lighted so that these may be seen without difficulty by the passengers travelling at night.

Ram Devi festival is held every year near Jodhpur. It is a big attraction for scheduled castes people. But special trains are not run by railways during this festival to meet the demand . Railways must run some trains on such occasions so that the people are not put to difficulties.

So far as the seeds are concerned the situation is no better. People are exposed to sun and rain.

Although third class is now called second class yet no improvements have been made in the compartments. This has resulted in over crowding more and more. There has been deterioration in the maintenance of compartments. There is also lot of mismanagement in the railway administration. The matter should be looked into at the highest level.

Some of the employees who took part in the strike have not been reinstated. I will request the hon. Railway Minister to ensure that all the employees removed from service are taken back. Persons who do pilferage of railway properly go scot free. More stringent measures should be taken to see that such criminals are brought to book. Then there is stray cattle menance. The cattle like cows, pigs, bulls etc. continue to roam on Jodhpur, Kota and other stations. The condition of waiting rooms is very bad.

Over loading of wagons should be checked with a firm hand. I think you will pay attention to my suggestions.

Shri Nathu Ram Mirdha (Nagaur) : I congratulate Shri Tripathi for the landable work he has done to improve the working of Railways. However, I have to make certain remarks.

The railways are over-staffed and it may not be possible to reduce the number of employees but it is always possible to increase efficiency and bring the organisation on a sound footing.

Rajasthan have always lagged behind in regard to construction of new railway lines even after independence. This has hampered its economic growth. More railway lines are needed to remove this regional imbalance. There is only one broad gauge line in the whole Rajasthan. This part of the country needs more attention. The money should be spent equitably.

Sambhar-Jodhpur line was flooded during the last rainy season. It is still submerged under water. I shall suggest that a new alignment should be made to avoid reocurrence of this nature.

Although a survey had been made to convert the metre gauge line from Alwar to Ahmedabad *via* Jaipur and Ajmer, its construction has not been started so far. This should be taken up immediately.

One more Railway Public Service Commission should be set up at Jaipur for the convenience of candidates belonging to Rajasthan. Former Railway Minister late Shri Mishra had assured that separate Public Commission will be set up for each Division. That assurance should be fulfilled.

Delhi-Jodhpur Mail should be dieselised. On special occassions when people travel in large number to have a dip in holy Ganga special trains should be run to accommodate more people.

श्री वयालार रवि (चिरयिकील) : मैं रेल मन्त्री, को देश में रेलों के संचालन के बारे में आशावादी चित्र रखने, बचत का बजट लाने एवं यात्री किरायों में वृद्धि न करने के लिये धन्यवाद देता हूं।

किराये भाड़े बढ़ाने की अपेक्षा राजस्व और व्यय में फजूलखर्ची रोकने पर अधिक महत्व दिया जाना चाहिए। रेलवे देश का सबसे बड़ा प्रतिष्ठान है। इसमें प्रबन्ध, बचत तथा कार्यक्षमता की आधुनिकतम विधियां अपनायी जानी चाहिएं।।

रेलवे में 591 करोड़ रुपये के मूल्य की 60,000 मदें प्रतिवर्ष खरीदी जाती हैं। 184 करोड़ रुपए का माल विभिन्न डिपुओं और स्टाकयार्डों में पड़ा है। मन्त्री महोदय इन 60,000 मदों का भली प्रकार निरीक्षण करें कि किन मदों पर बचत की जा सकती है।

क्या मन्त्री महोदय यह बता सकते हैं कि प्रबन्ध के आधुनिक तरीकों, माल के वितरण, जनशक्ति तथा उपलब्ध सुविधाओं के क्षमतापूर्ण उपयोग का पूरी तरह इस दृष्टि से अध्ययन किया जाता है जिससे धन की बचत हो सके ?

रेलवे की पांचवीं योजना का बजट 2350 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 3250 करोड़ रुपये कर दिया गया है। इसमें से केवल 365 करोड़ रुपए पहले वर्ष व्यय किये जाने की सम्भावना है। आपको इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि पांचवीं पंचवर्षीय योजना का लक्ष्य पूरा किया जा सके।

देश में कुल 4 लाख माल डिब्बे हैं। माल डिब्बों का उत्पादन हमारी क्षमता का 50 प्रतिशत ही होता है। केरल में माल डिब्बों की कमी है। मन्त्री महोदय इस बात की जांच करें कि क्या यह सही है।

रेलवे बोर्ड की शक्तियो का विकेन्द्रीकरण किया जाना चाहिए। जब भी हम रेलों के महाप्रबन्धकों से बातचीत करते हैं और कहते हैं कि उन्हें अमुकाअमुक कार्य करने चाहिए तो उनका उत्तर होता है कि उनके पास इस प्रकार के कोई अधिकार नहीं हैं। मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करता हूं कि वह शक्तियों के विकेन्द्रीकरण द्वारा कार्यक्षमता बढ़ायें। इससे जनता को तथा रेलों को भी लाभ होगा। अतएव महाप्रबन्धकों को अधिक शक्तियां प्रदान की जानी चाहिए।

निर्माण कार्य पर पिछले वर्ष शायद 150 करोड़ रुपए व्यय हुए। दक्षिण रेलवे पर केवल 20 करोड़ रुपए व्यय किये गये। किन्तु केवल दक्षिण रेलवे में ही आपने निर्माण कार्य के लिए महाप्रबन्धक नियुक्त किया है। इससे काम दोहरा हो जाता है।

हमें खुशी है कि केरल में एरनाकुलम-अलप्पी रेलवे लाइन का सर्वेक्षण किया गया है। इसके बारे में लोग चिरकाल से मांग करते रहे हैं। पांचवीं योजना के दौरान सरकार 1000 से 1100 किलोमीटर रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण करना चाहती है। केरल में बिजली सबसे सस्ती तथा फालतू है। राज्य की 2–3 करोड़ की आबादी है और यातायात बड़े नगरों को छोड़ कर सबसे अधिक है। आप त्रिवेन्द्रम-एरनाकुलम लाइन का विद्युतीकरण करें, इससे आपको बहुत अधिक लाभ होगा।

केरल में वर्षा अधिक होती है जो यात्रियों के लिये भारी समस्या पैदा करती है। मेरा निवेदन है कि रेलवे स्टेशनों को बनाते समय स्थानों की जलवायु का ध्यान रखें।

बड़ी प्रसन्नता का विषय है कि कुछ दिन पूर्व रेल मन्त्री ने मुझे पत्र द्वारा सूचित किया था कि क्युलिन त्रिवेन्द्रम लाइन के शीघ्र बदलने के लिये पर्याप्त धन की व्यवस्था है तथा इसे शीघ्रातिशीघ्र पूरा किया जायेगा।

निजामुद्दीन रेलवे स्टेशन से यात्रियों के आने जाने के लिये यातायात की सुविधा नहीं है। दिल्ली परिवहन की सहायता से इस समस्या का समाधान किया जाये। जी० टी० एक्सप्रेस में खराब खाना दिया जाता है। मेरा निवेदन है कि यदि खाना देना है तो अच्छा खाना दिया जाये। रेल मन्त्री महोदय कृपया इस पर ध्यान दें।

मुझे उम्मीद है कि योजना के लक्ष्य पूरे किये जायेंगे। मैं रेल मन्त्री को तथा उनके सहयोगियों को बधाई देता हूं।

श्री सी० एच० मोहम्मद कोया (मंजेरी) : रेलवे बजट में मंत्री महोदय ने कहा है कि अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों और अल्पमत समुदायों के लिये आरक्षित पदों के कोटे में कमी को पूरा किया जाएगा। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि वे अल्पमत को कैसे संरक्षण देंगे। संविधान में ऐसी कोई व्यवस्था नहीं है। उन्हें पिछड़ा वर्ग घोषित करके ही आरक्षण दिया जा सकता है। केरल में नीलाम्बुर शोरानूर ही एक ऐसी रेलवे लाइन है जो घाटे में चल रही है। यदि इस लाइन को काजोरोड और बाद में मैसूर तक बढा दिया जाये तो यह लाइन बडी लाभदायक सिद्ध हो सकती है।

यदि रेल द्वारा मंगलोर को बम्बई से जोड़ दिया जाये तो दिल्ली और केरल का फ़ासला कम हो जाएगा तथा बम्बई और पश्चिमी तट के बीच की दूरी भी कम हो जायेगी। यदि हमारे देश में रेलों का विकास योजनाबद्ध तरीके से होता तो इस लाइन का निर्माण अवश्य किया गया होता। अब इस लाइन को शीघ्र ही हाथ में लिया जाना चाहिये।

दक्षिण रेलवे में इरोड और क़ासरगोड में कोयले की वार्षिक खपत 20,000 टन है। आजकल यह सारा कोयला कोचीन बन्दरगाह से लाया जाता है। यदि इसे बेपुर बन्दरगाह से लाया जाये तो काफ़ी बचत हो सकती है।

जब फ़्रांसिस रोड का रेल फ़ाटक बन्द होता है तो कालीकट रेलवे स्टेशन के दक्षिण में रहने वाले लोगों के लिये स्टेशन पर समय पर पहुंच पाना और शहर के बाज़ारों तक पहुंचाना बड़ा कठिन हो जाता है। फ़्रांसिस रोड पर उपरि पुल बनाने का खर्चा लगभग 30 लाख रुपये आयेगा और यदि कालीकट रेलवे स्टेशन के पश्चिम की रेलवे रोड को मोटर गाड़ियों के लिये खोल दिया जाये तो इस राशि की बचत हो सकती है।

जयन्ती जनता गाड़ी निजामुद्दीन से चलती है। इससे दिल्ली के लोगों को काफ़ी असुविधा होती है। यह गाड़ी नई दिल्ली से चलानी चाहिये। गाड़ियों में दिये जाने वाले भोजन में सुधार होना चाहिए।

Shri Narsingh Narain Pandey (Gorakhpur) : Members from both sides have supported the Railway Budget proposals. This is on indication that the budget will be helpful in the developmental activities in our country.

The Indian Railways Act was enacted in 1885 and has been amended about 40 times. The whole enactment needs to be restructured by being brought upto date.

When we have a Railway Minister what is the importance of Chairman of Railway Board ?

The Indian Railway Act is very old one and all its clauses should be throughly examined so that administrative and financial sides are strengthened The Railways are divided in various Zones. Therefore even legally it is necessary that Indian Railway Act should be amended.

There are three categories of railway lines. Meter gauge and narrow gauge railway lines constitute about 51.% of the total lines. But while various provisions are being made for broad gauge lines while the other two categories are ignored.

There is a narrow gauge line between Gorakhpur and Gonda. It touched India-Nepal border. No improvement has been made there.

We should adopt a policy of converting all lines into broad-gauge lines. A definate policy should be formed in this regard.

In connection with conversion of Barabanki—Barouni railway line. I have no objection if this work is done in a phased manner.

What is the position regarding Rapti bridge ? Will it be re-constructed ? There is a bridge on Rapti which is about two hundred years old. That bridge should be handed over to U. P. Government after putting slabs and a new bridge should be constructed over Rapti for broadgauge line.

There is a bridge before Gorakhpur on Rohin river. Please transfer this bridge also to U. P. Government after laying slabs and construct a new bridge for broad gauge line.

The narrow gauge line from Gorakhpur to Nautawan should be converted into broad-gauge. Due attention should also be paid to the conversion of the line from Gorakhpur to Gonda.

The line from Manduadih should also be converted into broad gauge line. This would help greatly in the transport of goods.

The line from Sahjanva to Barhalganj should be extended to Dohri. A survey should be conducted for a second bridge on Rapti.

The 'Share Oudh' train from Lucknow to Gorakhpur runs three days a week. This should run daily

Similarly, the train to Banaras should be made regular.

The Railway Budget presented by the hon. Minister wherein fares have not been enhanced would lead the country towards progress.

{श्री जी० विश्वनाथन पीठासीन हुए}
{SHRI VISHWANATHAN *in the Chair*}

श्री डी० के० पंडा (भंजनगर) : मैं रेलवे में श्रमिक समस्या तथा ठेका समस्या श्रमिक पद्धति के महत्वपूर्ण पहलुओं का उल्लेख करना चाहता हूं। रेलवे को ठेका श्रमिक व्यवस्था को समाप्त करना चाहिये। मुझे पता है कि ठेका पद्धति में भारी रकमों का गबन किया जाता है।

रेलों में, विशेषकर इंजीनियरिंग विभाग में ठेकेदारों के दावों का भुगतान वर्तमान नियमों के अनुसार पंच के फैसले के माध्यम से किया जाता है। कोई भी ठेकेदार उसे दिये गये ठेके पर मनमानी राशि का दावा कर सकता है। ठेकेदार को अधिकारियों की एक सूची दी जाती है। वह एक अधिकारी को नामनिर्दिष्ट कर सकता है और दूसरे अधिकारी को सम्बन्धित महाप्रबन्धक नाम निर्दिष्ट करता है। ये दोनों अधिकारी ठेकेदार द्वारा उठाये गये दावे का निर्णय करते हैं। अधिकांश मामलों में ठेकेदार उन अधिकारियों को प्रभावित कर लेता है और अपने हक में भारी राशि प्राप्त कर लेता है। अतः इस ठेकेदारों की पद्धति के कारण करोड़ों रुपये की हानि गत कई वर्षों से हो रही है। मध्यस्थों पर ठेकेदारों का दबाव चल जाता है। अतः राष्ट्रीय विकास की दृष्टि से इस प्रणाली को समाप्त कर देना चाहिये।

रेलवे के प्रबन्ध में कर्मचारियों को शामिल करने की दिशा में अभी तक कुछ नहीं किया गया। यह काम पंजीकृत कार्मिक संघों के माध्यम से होना चाहिये। इससे उत्पादकता की वृद्धि को प्रोत्साहन मिलेगा।

प्रशासनिक सुधार आयोग ने द्वितीय, तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के लोगों को पदोन्नति देने की सिफ़ारिश की है। प्रथम श्रेणी के अधिकारियों की संख्या 3,000 है, परन्तु 1,000 लोगों को पदोन्नति दी गई है। परन्तु द्वितीय श्रेणी के अधिकारियों की संख्या 6,000 है, लेकिन केवल 200 लोगों को ही पदोन्नति दी गई हैं। यह ठीक है कि आयोग की सिफ़ारिशों का उल्लंघन नहीं किया गया, परन्तु चाहिये यह था कि इस कार्य को चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों से करनी चाहिये, उसके बाद तृतीय श्रेणी और फिर द्वितीय श्रेणी के लोगों को लेना चाहिये, परन्तु इसे उल्टे क्रम से किया गया है। भविष्य में ऐसा नहीं होना चाहिये। आयोग की सिफ़ारिशों को ध्यान में रखते हुये द्वितीय, तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के अधिकारियों सम्बन्धी आयोग की सिफारिशों को तुरन्त लागू करना चाहिये।

तीसरे वेतन आयोग के प्रतिवेदन के कारण कुछ असंगतियां पैदा हो गई हैं। इन्टगरल कोच फैक्टरी, पेराम्बूर के रिकार्ड में यह असंगतियां अभी भी मौजूद हैं। कार्मिक संघों के नेताओं को तत्सम्बन्धी रिपोर्ट मिल रही है। अतः इन असंगतियों को दूर करने के लिये कदम उठाये जाने चाहियें।

सड़क परिवहन और रेलवे परिवहन समानान्तर लाइनों पर चल रहा है। राष्ट्रीय स्तर पर दोनों में समन्वय होना चाहिये। बड़े-बड़े भाड़े वाला सामान रेल पर छोड़ देना चाहिये और छोटी दूरी का माल सड़क परिवहन को दे देना चाहिये।

रेलवे बोर्ड को भंग कर देना चाहिये। यदि उसे बनाये ही रखना है तो इसमें कर्मचारियों को भी शामिल करना चाहिये। रेल मंत्री ही रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष होने चाहिये। अखिल भारतीय रेलवे मैन्स फैडेरेशन में फ़ासिस्ट तत्व प्रधान मंत्री के विरुद्ध बहुत ही आपत्तिजनक प्रचार कर रहे

हैं। इसके अलावा इन लोगों द्वारा परिचालित पर्चों में अन्य भी कई आपत्तिजनक बातें हैं। उनके विरुद्ध तुरन्त कार्यवाही की जानी चाहिये।

उड़ीसा में जो विद्युत् उत्पादन हो रहा है, उसका उचित उपयोग होना चाहिये। उसे उड़ीसा के पिछड़े क्षेत्रों में रेलवे लाइनों के निर्माण में प्रयोग करना चाहिये। गोपालपुर में भंज-नगर तक रेलवे लाइन के निर्माण के लिये दक्षिण पूर्व रेलवे द्वारा सर्वेक्षण किया गया है, फिर वहां से बोलानगीर तक लाइन बनाई जाएगी। यह प्रश्न हर वर्ष उठाया जाता है। परन्तु अब इस लाइन के रेलवे के मानचित्र में नहीं दिखाया गया है। मेरे विचार में इस पर विचार किया जाना चाहिये। पता नहीं इसे क्यों छोड़ दिया गया है। गोपालपुर में 150 करोड़ रुपये की लागत की रेयर अर्थ फ़ैक्टरी स्थापित की जा रही है। गोपालपुर में एक छोटा पत्तन भी बनाया जा रहा है। इस क्षेत्र के महत्व को देखते हुये और यहां बन रहे नये-नये कारखानों का ध्यान रखते हुये इस रेलवे लाइन के निर्माण को तुरन्त आरम्भ किया जाना चाहिये। यह लाइन समूचे आदिवासी और वन-वासी क्षेत्र की आवश्यकताओं की पूर्ति करेगी। इससे हम वन सम्पदा का विकास कर पायेंगे। अन्त में मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि जखपुरा और बांसपानी के बीच रेलवे लाइन के निर्माण के लिये पर्याप्त राशि नियत की जाये।

श्री बी० वी० नायक (कनारा) : सन् 1950–51 में रेलों में कुल पूंजी निवेश 855 करोड़ रुपये का था। 25 वर्ष बाद सन् 1974–75 में यह बढ कर 5050 करोड़ रुपये हो गया जो लगभग 600 प्रतिशत की वृद्धि है। किन्तु इसी अवधि में रेलमार्ग की लम्बाई 53,596 किलोमीटर से बढ कर केवल 60,301 किलोमीटर हुई है जो मुश्किल से 6 प्रतिशत की वृद्धि बैठती है। पता नहीं यह सारी पूंजी कहां खप गई।

रेलवे द्वारा इस बात का कोई स्पष्ट उत्तर नहीं दिया जा सका जिससे यह पता चले कि वे किस बात को प्राथमिकता देना चाहते हैं––नई लाइनों को, लाइनों को दोहरी करने को, छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने को या विद्युतीकरण को। इस सम्बन्ध में रेलों की बिल्कुल स्पष्ट नीति होनी चाहिये।

आज के भाषण में वित्त मंत्री का सारा जोर ग्रामीण विकास पर था। ग्रामीण विकास का अर्थ है, आधारभूत ढांचे की स्थापना करना और आधारभूत ढांचे में सबसे मुख्य चीज है रेलवे लाइन। देश की समस्त रेल प्रणाली का जोर केवल 5 या 6 बड़े नगरों जैसे दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता, मद्रास, हैदराबाद, बंगलौर पर है। ऐसा मालूम होता है कि 50,000 या 60,000 किलोमीटर रेलवे लाइन, सारा चल स्टाक और समस्त प्रबन्ध व्यवस्था इन्हीं नगरों के लिये काम कर रही है। वास्तविकता यह है कि रेलो का विकास बहुत ही गैर-योजनाबद्ध तरीके से हुआ है। जब तक इस गैर-योजनाबद्ध विकास को ठीक करके योजनाबद्ध विकास नहीं किया जाता, तब तक आने वाले वर्षों में रेलों को भारी हानि उठानी पड़ेगी।

हुबली और करवर के बीच रेल लाइन बिछाने के लिये सन् 1969 में एक तकनीकी एवं आर्थिक व्यवहारिकता सर्वेक्षण किया गया था। प्रतिदिन लगभग 3,000 मीटरी टन लौह अयस्क की ढुलाई 300 ट्रकों द्वारा होती है। रेल संकट और उसके परिणामस्वरूप हुई डीजल की मूल्य वृद्धि के कारण ट्रकों द्वारा लौह अयस्क को बड़ी मात्रा में ले जाना बहुत महंगा हो गया है। इसलिये

[श्री बी० वी० नायक]

हुबली-करवर लाइन के सम्बन्ध में यदि एक नया सर्वेक्षण किया जाये तो लौह अयस्क के निर्यात से आय बढ़ने की बड़ी सम्भावना हो जायेगी ।

संसदीय कार्य मंत्री (श्री के० रघुरामैया) : मेरा सुझाव है कि सभापति महोदय समय का नियतन इस प्रकार करें कि सभी को बोलने का अवसर मिले और मंत्री को उत्तर देने के लिए 5 म० प० बजे बुलाया जाये ताकि इस वाद-विवाद को आज ही समाप्त किया जा सके ।

Shri Damodar Pandey (Hazaribagh) I support the demands of the Railways. A demand has been made that all the trade unions which are registered should be accorded recognition. It is difficult to supprt this demand. According to the Trade Union Act, any 7 persons can form a union. There are 17 lakh workers in the railways. If all the registered trade unions are to be recognised then it will be difficult for the railways to hear them all. Therefore, there is no need to give recognition to all the registered trade unions.

Since the railways are earning a good amount from the transport of coal it is necessary to improve this service. Inspite of the fact that this year there has been record loading of coal, about 10.9 million tons of stock is lying at the pitheads. It is high time Government pay attention to clear these stock.

While it is a fact that the coal requirements of bulk consumers like steel plants, power houses and railways has been met, the small consumers in the cities are still not getting their coal supply. If more wagons can be made available for transport of coal it will be a great relief for these people. The Tatanagar-Amritsar Express, which at present is running in 4 days a week, should be run daily as it has proved to be very popular.

Hazaribagh should be connected with a railway line. Fir the last three years we are being told that a survey is being made but we have not yet been able to know as to what has been its outcome. This line will greatly facilitate the transport of coal.

The Black Diamond Express running between Dhanbad and Calcutta should be extended upto Barkakhana and from there direct to Dhanbad via Chandrapura. It will not touch the Grand Cord anywhere and can be taken to Calcutta easily.

Although there has been much improvement in train services in Bihar there is even now over-crowding on the branch lines. Some moretrain services should be provided to reduce it.

श्री के० मायातेवर (डिंडीगुल) : भारत सरकार का रेलवे बोर्ड मामलों को निपटाने में विलम्ब करने का प्रतीक है । अतः इसे समाप्त करने हेतु सरकार को तुरन्त कदम उठाने चाहियें । रेलवे विभाग को इसकी बिल्कुल आवश्यकता नहीं है ।

आई० एल० आर० कैन्टीनों के लिये रेल विभाग द्वारा परमिट और लाइसेंस जारी किये जाते हैं । मद्रास में महाप्रबन्धक के कार्यालय में कुछ भ्रष्ट अधिकारी हैं । रेलवे बोर्ड के नियमों, विनियमों तथा निदेशों के अनुसार एक परिवार को प्रति व्यक्ति 6 यूनिट से अधिक अलाट नहीं किये जाने चाहियें । लेकिन कुछ पार्टियों को 7 से अधिक या 12 यूनिट दिये गये हैं और उन्हीं परिवारों को ये बार-बार दिये जाते हैं । अतः सरकार को इसकी जांच करनी चाहिये ।

गत हड़ताल के दौरान जिन निष्ठावान कर्मचारियों ने निष्ठापूर्वक कार्य किया है, उनके हितों की ओर ध्यान देने के लिये वचन दिया था । किन्तु मुझे कई निष्ठावान कर्मचारियों से शिकायतें मिली हैं कि सरकार उनके हितों पर समुचित ध्यान नहीं दे रही है । माननीय मंत्री, श्री कुरेशी प्रत्येक समस्या को भली भांति जानते हैं । उन्होने कई बार अकस्मात कई विभागों के कार्यकरण की जांच की है । यह अच्छी बात है किन्तु कुछ बातों की ओर ध्यान नहीं दिया जा

रहा है। अतः मेरा मंत्री जी तथा सरकार से अनुरोध है कि वे निष्ठावान कर्मचारियों के हितों की ओर पर्याप्त ध्यान दें क्योंकि उन्होंने हड़ताल के दौरान बड़ी ईमानदारी से कार्य किया है।

मुझे निष्ठावान कर्मचारियों से इस आशय की भी शिकायतें प्राप्त हुई हैं कि निष्ठावान कर्मचारियों के बच्चों अथवा भाइयों को सेवा के मामले में किसी तरह की प्राथमिकता नहीं दी गई है। मेरा मंत्री जी से निवदन है कि वह रेल विभाग में 25 प्रतिशत नौकरियां रेल कर्मचारियों के परिवारों के लिये आरक्षित कर दें। यदि प्रथम श्रेणी या बड़े अधिकारियों के लिये नहीं तो कम से कम निम्न श्रेणी के कर्मचारियों के लिए ऐसी व्यवस्था अवश्य की जानी चाहिये।

जहां तक रेल सुरक्षा बल का सम्बन्ध है, उन्हें कुछ भत्ते नहीं दिये गये हैं। रेल सुरक्षा बल के कर्मचारियों ने मुझसे इस बारे में शिकायत की है। अतः रेल मंत्री उनकी मांग पर विचार करें। उनकी शिकायत यह है कि उनके सम्बन्ध में तीसरे वेतन आयोग की सिफारिशें लागू नहीं की गई हैं। रेल कर्मचारियों तथा रेल सुरक्षा बल के कर्मचारियों के बीच किसी तरह का भेदभाव नहीं रखा जाना चाहिये।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र, डिन्डीगुल से कोट्टायाम तक एक रेल लाइन का सर्वेक्षण किया गया है। इस पर शीघ्र काम आरम्भ किया जाना चाहिये। ताकि वह कार्य शीघ्र पूरा हो सके।

मदुराई से बोडी तक एक रेल लाइन है उस पर सारे दिन में केवल एक ही गाड़ी चलती है। उस पर कम से कम दो गाड़ियां चलाई जानी चाहियें।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र में, शोलबन्दन, कोकाई तथा डिन्डीगुल नामक स्थानों पर जनाधिक्य है। इन स्थानों पर उपरिपुलों का निर्माण करना आवश्यक है।

तमिलनाडु तथा आन्ध्र प्रदेश को मिलाने वाली, रेल लाइन का कार्य बहुत समय पहले से निलम्बित पड़ा हुआ है।

तत्पश्चात् तमिलनाडु में अम्बूर के समीप पचाय कुप्पम नामक पुल के निर्माण का प्रस्ताव है। इसके अतिरिक्त मद्रास सेन्ट्रल से अरकोनम तक रेल लाइन के विद्युतीकरण का प्रस्ताव है। इनका निर्माण काफी तीव्र पूर्ण किया जाना चाहिये।

दूसरे दर्जे के डिब्बों में पंखे कार्य नहीं करते। यहां तक कि पहले दर्जे के डिब्बों में भी पंखे ठीक तरह से काम नहीं करते। शौचालयों में पानी की व्यवस्था संतोषजनक नहीं है। अधिकांश दरवाजे ठीक तरह काम नहीं करते। इन सब बातों पर ध्यान दिया जाना चाहिये।

Shri Rajdeo Singh (Jaunpur) : In order that railways coult serve the people of the country in a better way, it is essential to stop the leakage of railway Revenue. Railways incur loss on eatering services and pilferage of railway goods is still rampant. Though the ticketless travelling has been checked due to raids. these measures should be continued.

With a view to improve the finances of railways, it is suggested that the Railway Board should be wound up. But such kinds of suggestions appeared to be very unfair and unjust, because if it is not there, a Railway Secretariat, will have to be set up as it is not possible to carry on the work without them. The system of saloons in railways should be abolished. Special attention should be paid to provide better amenities at way side stations which mostly serve the rural areas.

There are certain halt stations which give good revenue to Railways, such as Pindara Road and Bhanikala on Faizabad—Banaras Section. If they are given the Status of full fledged stations and if more amenities are provided there, they can bring in larger revenue to railways. Bhadohi station should be reconstructed with a well-furnished retiring room and a waiting Hall because it is an important centre for exporting carpets.

Flag stations are not connected with telegraph or telephone. If anyflag station gives sufficient revenue, it should be raised to the Status of full fledged station.

There is a federation of Railway worker's Union whose activities are antinational and so it should be de-recognised declaring it as anti-national.

Dr. Kailas (Bombay South) : The **Railway** Minister has stated that adequate assistance will be given to backward areas and double lines will be laid down in those areas so as to bring about the development of those areas. The District of Konkan is a backward area and the State-Government have completed the earth-work of Apta-Dasgoan railway line but the Railways are not going ahead with that project. It is rightly suggested that metre-gauge between Delhi and Ahmedabad should be converted into broad-gauge. The Railway line that was submerged in water due to floods in Sambhar lake should be digged out and that area should be linked with railway lines.

All traint be halted at Borivali in North Bombay. It will be better if they are made to halt at Andheri instead at Borivali. If electrification between Bombay and Surat is completed, it will facilitate the people of Surat who work in Bombay. Arrangements should be made to see that budgeted amounts are definitely spent on the project for which they are allocated.

Shri V. Tulsiran (Peddapalli) : The Railway Minister and the Railway Ministery deserve congratulations for its substantial improvement in the working of the Railways after the declaration of emergency. The amenities that are provided to the travelling public should be still improved and that there should be better arrangements for supply of drinking water on the stations during the Summer.

At Ramagundan in Karimnagar District in Andhra Pradesh, there is a scheme for the construction of a bridge. The Railway Minister should expedite the work of that project.

Rajdhani Express should be started from Delhi to Hyderabad, it will very much facilitate the people going to Hyderabad.

There are complaints that the quota reserved for Scheduled Castes and Scheduled Tribes in railway service is not being fulfilled. The Railway Minister should look into this matter.

Dakshin Express terminates at Nizamuddin station and this caused a great hanrdship to passengers coming to Delhi. It will be more Gonvenient) if it is terminated at New Delhi.

Shrimati Sahodrauai Rai (Sagar) : Pilferage of railway property is still widely prevalent. It is learnt that two ladies who are picking up coal near the railway line were runover by railways. Such incidents should be checked.

A demand for constructing bridges at Makronia gate in Sagar and Patharia gate in Damoh has been repeatedly made, but no attention has been paid to it. It is also a demand that Sagar should be connected with Hirapur, Chattarpur and Panna, and Kareli should be connected with Badi Devri and Sagar by rail. Then it is also demanded that Dangidar station should be made a halting station, but nothing has been done so far in any case It is, therefore, essential that the Railway Minister should issue strict orders to the officials to expendite work in that direction.

At Sagar and Bina, full fledged stations should be made. Damoh is a backward area and it should be connected by rail.

Shri N.E. Horo (Khunti): It has been stated that due to poor response from the Scheduled tribes candidates there has been a fall in their intake into Railway Services and that Scheduled tribes are reluctant to leave their habitant and they do not come forward to accept the offers. This is absolutely wrong. The Scheduled Tribes people belonging to Bihar and Orissa have not only gone to Assam but to Andaman and Nicobar islands for employment. I will urge upon the Minister to see that their reservation quota should be filled. I am happy that there has been some progress in regard to the appointment specially in the Northern Railway but much more has to be done in this regard.

The present freight policy of Railway is not satisfactory. In fact it has contributed towards increasing the regional imbalance between Eastern and Western Regions of our country. It should be redesigned so as to remove the regional imbalances and to bring the backward regions at par with the developed ones.

Shri Shivnath Singh (Jhunjhuni) : Sir, this House as well as most of the Members of this House have always been critical of the Railway Ministry and the Railway Board. But this time almost all the Members have congratulated the Minister of Railways for presenting this realistic Budget. During the recent months there have been marked improvement in the working of railways. The amenities for passengers have increased, reservation has been made easy and the punctuality of the trains has improved.

But so far as the Railway Board is concerned, the situations has remained unchanged. It continues to function in the some bureaucratic fashion. Some sort of control and restriction is necessary so that the Board may be run more efficiently There is no perspective planning and scientific approach which is necessary to bring in the required development. This should be looked into. The persons in authority in the Railway Board should pay attention to the suggestions made by hon'ble Members.

Rajasthan State is rich in mineral resources. But lack of communications and railway facilities have hampered their exploitations. I urge upon the Minister to provide more railway lines to Rajasthan. There should be a net work of railways in that area so that the development of that state may be accelerated. The speed of trains should also be increased.

The timings of Sikar-Loharu train should be changed so that the passengers bound for Jaipur could get connection. Secondly, the speed of Delhi-Ganganagar train should be increased to cut short the time.

Shri Chandra Bhal Mani Tiwari (Balrampur) : Sir, I rise to lend my support to the Railway Budget. I have a suggestion to make. Those areas which have no means of Communications should be given priority in construction of railway lines. I hail from the area which is near Indo-Nepal border but there are facilities of communication. In his strategic area there are no roads and no railway line. The work on broad gauge line was taken up some time past but it is still incomplete. The Ministry should look into this matter.

Shri B.R. Shukla (Bahraich) : Sir, we are all congratulating the Railway Minister Shri Tripathi because there is a marked improvement in the working of the Railway Department. But I have to point out one thing. The railway line proposed to be constructed on Sharda Sub-Project at Laknimpur is far behind the schedule. Although the dam was constructed long ago yet the work for laying the railway line has not been initiated. The Minister should look into the matter.

A new railway line should be constructed from Jarwal to Bahraich *via* Bhinga and Sirsia.

Shri M.C. Daga (Pali) : The Railway Department spending Rs. 4 crores on its Research, Design and Standard Organisation but as is evident from the report of the Public Accounts Committee, there is no noticeable impact of this organisation either on the day to day problems of railway operations or its basic economy. The work of R.D.S.O. is required to be reoriented.

Arrangements should be made to stop Ahmedabad Mail at Nana, Seijpur, Raipur. Small villages should not be denied the facility of railway trains.

There is no arrangement of water at Luni Junction. The stoppage times of railway trains at Luni should be increased.

Shri Paripoornanand Painuli (Tehri Garhwal) : Sir, The Railway Minister deserves praise for presenting this budget.

I have to point out certain things in connection with the railway facilities. The estimate Committee in its 69th report had stated, "The Committee feel that railway lines in the backward areas would greatly help in their development by providing the much needed communication facilities. The committee therefore recommended that a fixed percentage of the investments on the opening of new railway lines should be earmarked for backward areas." Similar recommendations were made by the Public Accounts Committee also in their 148th and 171st reports. I shall urge upon the Minister to implement these recommendations.

The Railways should issue concessional tickets for places like Hardwar, Rishikesh etc. This will benefit lakhs of pilgrims.

There was no sanitation in the compartment of Horwrah Express. The speed of Mussoorie Express, which is very slow, should be increased. New railway lines should be constructed from Mussorie to Kalka and from Dehra Dun to Rishikesh. Arrangements should be made for a straight coach from Dehra Dun to Jammu.

The Railways should provide employment to the people of hill areas of Uttar Pradesh in their large net work.

The Minister of Railways (Shri Kamlapati Tripathi) : Most of the demands made earlier have been repeated by Members during the discussion. Mostly the Members have demanded railway facilities in their areas. I shall write to them individually about those demands.

In 1975-76 the railways suffered a deficit of Rs. 63 crores instead of the expected surplus of Rs. 23 crores. It was due to a number of factors which could not be foreseen. About 103 crores were paid to the employees by way of instalments of dearness allowance. Then prices of coal, steel and cement went up. Certain allowances had to be given to R.P.F. personnel. Expenditure on maintenance and repair also increased. On account of strike the functioning of the railways was adversely affected. Production in our workshops went down. It is a matter of satisfaction that now the production has gone up because of the efficient and disciplined work put in by the employees. The revised deficit of Rs. 63 crores will be made up because of the improvement in the working of the railway during the last 3 months. In the month of January, 1976 there was record loading of 25 thousand wagons. This went upto 26 thousands in February, 1976. There will be increase in freight loading each in February and March by 32 million tonnes.

In 1976-77 the expenditure is likely to go up. But our earnings will also grow more.

A suggestion has been made that the railways should not contribute to the general revenues. Railways is the biggest public undertaking in which Rs. 4000/- crores of public money have been invested. The Government have taken loans also to make investment in the Railways. That being so it will be improper for us not to contribute to general revenues. At present the Railways are not self-reliant, we should try in this direction. Even after becoming self-reliant the Railways should contribute to the general revenues in view of the public money invested in the Railways.

It has been asked as to what is being done for amending the Railways Act which is 90 years old. The draft of the amended act is almost ready. It will be completed this month or the next month. The draft will then be sent to the Law Ministry. After obtaining cabinet's approval the measure will be brought before the Parliament. We want that the bill be passed at the earliest moment.

Shri Narsingh Narain Pandey has said that the Railways have no planning for conversion of narrow gauge lines into broad gauge. It is not so, we know that the conversion of metre gauge and narrow gauge lines into broad gauge was necessary for development of the country but there are financial constraints. It has to be realised that out of the total length of 60,000 kms. of Railway lines in the country 50 percent are metre and narrow gauge. The entire conversion work will need an investment of Rs. 4500 crores. It means more than doubling the present total investment of Rs. 4000 crores on the Railways. We do not have that much of money. Therefore we are doing the conversion work in a phased manner.

It has been pointed out that a line in Rajasthan is submerged under water. The line will become available for traffic by the end of May. The second alignment has also been taken in hand. (*Interruptions*)

About 300 Class II Officers working Railways have been upgraded and about 600 Class I Officers have also been upgraded. The cases of upgradation of Class III and IV employees are under the consideration of Finance Ministry for the last three months. The work of cadre review is expected within a month and these posts will be upgraded. Anomally Committee has completed its work and sent its report to the both Federations. We will implement it after going through the same.

It is said that there should not be category-wise unions and that there should be only one union. We have not recognised any category-wise union. We have only recognised two unions *i.e.* N.F.I.R. and A.I.R.F. We transact our business through these unions.

We are aware that there is a shortfall in the representation of Scheduled Castes and Scheduled Tribes according to the prescribed quota but we have recruited 6786 persons and promoted 4429 persons belonging to these castes and tribes during the months of February, March and April. We will try to augment this number in the near furture. I would like to tell you that we have raised a separate battalion of Bheels in the Railway Protection Force.

We are doing the same thing in the case of Nagas. We are doing our best to recruit Scheduled Castes and Scheduled Tribes in the services according to the prescribed quota. We are not ignoring the members of minority community and are paying due attention towards them also.

Some Members pointed out that people are prefering air travel to Air-conditioned coaches of the railway due to increased fair of A.C. coaches. We are paying due attention to this point also seeing that the A.C. fair is brought down to the level of air travel.

We are going to create a new company which will aim at laying new railway lines. The Public Accounts Committee and some members of the House have demanded the creation of this company. The name of this new company will be "The Indian Railway Construction Company Ltd.".

चूंकि यह प्रस्तावित निर्माण कम्पनी बनने के बाद तुरन्त अपना काम शुरू कर देगी। इसलिये मैं इस "नई सेवा" द्वारा किये जाने वाले व्यय के लिये संसद् से स्वीकृति प्रदान करने का अनुरोध करता हूं। इस प्रस्तावित नई कम्पनी सम्बन्धी विवरण की एक प्रति मैं, आपकी अनुमति से सभा पटल पर रखता हूं। [ग्रंथालय में रखी गई। **देखिये** संख्या एल० टी० 10506/76]।

श्रीमती पार्वती कृष्णन् : मुझे आशा है कि इस वक्तव्य पर चर्चा करने का हमें अवसर मिलेगा।

श्री कमलापति त्रिपाठी : आप मेरे साथ इस बारे में बातचीत कर सकते हैं।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : यह एक वक्तव्य नहीं है।

श्री कमलापति त्रिपाठी : यह तो मेरे भाषण में आये एक प्रश्न सम्बन्धी स्पष्टीकरण मात्र है।

I am thankful the members who have expressed their good wishes for budget.

सभापति महोदय द्वारा सभी कटौती प्रस्ताव मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

All the cut motions were put and negatived.

सभापति महोदय द्वारा रेल मंत्रालय की वर्ष 1976-77 की अनुदानों की निम्नलिखित माँगें मतदान के लिए रखी गई तथा स्वीकृत हुई :—

The following Demands for Grants in respect of Ministry of Railways were put and adopted.

मांग संख्या	शीर्षक	मांग की राशि
1	2	3
		रुपये
1	रेलवे बोर्ड	2,59,94,000
2	विविध व्यय . . .	11,31,49,000
3	चालित और दूसरी लाइनों के भुगतान . .	29,75,000
4	संचालन व्यय—प्रशासन	158,69,09,000

1	2	3
		रुपये
5	संचालन व्यय—मरम्मत और अनुरक्षण	627,72,40,000
6	संचालन व्यय—परिचालन कर्मचारी	333,68,96,000
7	संचालन व्यय—परिचालन (ईंधन)	294,47,26,000
8	संचालन व्यय—परिचालन (कर्मचारी और ईंधन को छोड़कर)	118,57,61,000
9	संचालन व्यय—विविध व्यय	57,85,48,000
10	संचालन व्यय—कर्मचारी कल्याण . . .	54,82,25,000
11	संचालन व्यय—मूल्य ह्रास आरक्षित निधि में विनियोग .	135,00,00,000
11क	संचालन व्यय—पेंशन निधि में विनियोग . .	30,00,00,000
12	सामान्य राजस्व को लाभांश और यात्री किराया करके बदले राज्यों को अनुदान के लिये अंशदान .	207,59,82,000
13	चालू लाइन निर्माण (राजस्व) . . .	8,99,88,000
14	नयी लाइनों का निर्माण—पूंजी और मूल्य ह्रास आरक्षित निधि	42,52,80,000
15	चालू लाइन निर्माण—पूंजी, मूल्य ह्रास आरक्षित निधि और विकास निधि	1,086,02,77,000
16	पेंशन प्रभार—पेंशन निधि . . .	25,19,29,000
17	सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण और उसके ब्याज की अदायगी—विकास निधि . . .	8,46,70,000
18	विकास निधि में विनियोग . . .	8,98,48,000
20	अतिपूंजीकरण के परिशोधन के लिये भुगतान, सामान्य राजस्व से लिये गये ऋण और उसके ब्याज की अदायगी—राजस्व आरक्षित निधि . .	164,04,64,000
21	दुर्घटना क्षति पूर्ति, संरक्षा और यात्री सुविधा निति में विनियोग	8,06,07,000
22	दुर्घटना क्षतिपूर्ति, संरक्षा और यात्री सुविधा निधि	3,63,10,000

सभापति महोदय द्वारा रेलमंत्रालय की वर्ष 1975-76 की अनुपूरक अनुदानों की निम्न लिखित मांगें मतदान के लिये रखी गईं तथा स्वीकृत हुईं

The following demands for supplementary grants in respect of Ministry of Railways were put and adopted :—

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
1	2	3
		रुपये
1	रेलवे बोर्ड	20,16,000
2	विविध व्यय	89,72,000
3	चालित और दूसरी लाइनों को भुगतान	5,94,000
4	संचालन व्यय—प्रशासन	21,52,46,000
5	संचालन व्यय—मरम्मत और अनुरक्षण	55,87,85,000
6	संचालन व्यय—अपरिचालन कर्मचारी	29,73,75,000
7	संचालन व्यय—परिचालन (ईंधन)	15,36,09,000
8	संचालन व्यय—कर्मचारी और ईंधन को छोड़ कर	9,81,41,000
9	संचालन व्यय—विविध व्यय	5,78,66,000
10	संचालन व्यय—कर्मचारी कल्याण	5,61,17,000
11क	संचालन—पेंशन निधि में विनियोग	7,50,00,000
12	सामान्य राजस्व को लाभांश और यात्री किराया कर के बदले राज्यों को अनुदान के लिये अंशदान	36,99,000
15	चालू लाइन-निर्माण-पूंजी, मूल्य ह्रास, आरक्षित निधि और विकास निधि	1,16,13,01,000
16	पेंशन प्रभार—पेंशन निधि	8,01,70,000
17	सामान्य राजस्व से लिये ऋण और उसके ब्याज की अदायगी—विकास निधि	53,61,000
21	दुर्घटना, क्षति पूर्ति, संरक्षा और यात्री सुविधा निधि में विनियोग	23,71,000

विनियोग (रेल)

संख्या 2 विधेयक, 1976

APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 2 BILL, 1976

रेल मंत्री (श्री कमलापति त्रिपाठी) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1976-77 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये ।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :—

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1976-77 की सेवाओं के लिये भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted.

श्री कमलापति त्रिपाठी : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूं।

मैं प्रस्ताव करता हूं:—"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1976—77 की सेवाओं के लिये भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

सभापति महोदय : प्रश्न यह है:—

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वितीय वर्ष 1976-77 को सेवाओं के लिए भारत को संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए"।

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted.

सभापति महोदय : अब हम खंडवार विचार करते हैं।

प्रश्न यह है :—

खंड 2 तथा 3, अनुसूची, खंड 1 "अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक के अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The motion was adopted.

खंड 2 तथा 3, अनुसूची, खंड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

Clauses 2 and 3, the Schedule, Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री कमलापति त्रिपाठी : मैं प्रस्ताव करता हूं :—

"कि विधेयक को पारित किया जाये।"

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :—

"कि विधेयक को पारित किया जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The motion was adopted.

विनियोग (रेल) संख्या 3 विधेयक, 1976
APPROPRIATION (RAILWAYS) No. 3 BILL, 1976

रेल मंत्री (श्री कमलापति त्रिपाठी) : मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1975-76 की सेवाओं के लिये भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1975-76 की सेवाओं के लिये भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

श्री कमलापति त्रिपाठी : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूं ।

मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1975-76 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1975-76 की सेवाओं के लिये भारत की संचित निधि में से कतिपय और राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक पर विचार किया जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

सभापति महोदय : अब हम खण्डवार विचार करते हैं ।

प्रश्न यह है : —

"कि खण्ड 2 तथा 3, अनुसूची, खण्ड 1, अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक के अंग बनें।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

खण्ड 2 तथा 3, अनुसूची, खण्ड 1 अधिनियमन सूत्र तथा विधेयक का नाम विधेयक में जोड़ दिये गये ।

Clauses 2 and 3, the Schedule, Clause 1, Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री कमलापति त्रिपाठी : मैं प्रस्ताव करता हूं कि विधेयक को पारित किया जाये ।

सभापति महोदय : प्रश्न यह है :

"कि विधेयक को पारित किया जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The motion was adopted.

इसके बाद लोक सभा बुधवार, 24 मार्च, 1976/4 चैत्र, 1898 (शक) के ग्यारह बजे म० पू० तक के लिए स्थगित हुई ।

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the clock on Wednesday, 24, 1976 / Chaitra 4, 1898 (Saka).

GMGIPND M.R. LS III—983 (ai) LS—27-7-76—200

म० प्र० भा० स० मु० मि० रो० न० दि०—अएल० एस० III—983 एल. एस.—27-7-76—200