

Fourth Series, No.21

Tuesday, March 18, 1969
Phalgun 27, 1890 (Saka)

LOK SABHA DEBATES

**Seventh Session
(Fourth Lok Sabha)**



**LOK SABHA SECRETARIAT
New Delhi**

C O N T E N T S

(Fourth Series, Vol. XXVI-7th Session)

No. 21—Tuesday, March 18, 1969/Phalguna 27, 1890 (Saka)

Columns

Oral Answers to Questions—

*Starred Questions Nos. 541 to 544 ... 1—30

Written Answers to Questions—

Starred Question Nos. 545 to 570 ... 30—52

Unstarred Questions Nos. 3402 to 3446, 3448 to 3477, 3479 to 3505, 3507 to 3523, 3525 to 3580, ... 52—184

Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance—

Clashes between China-trained Nagas and Indian Security forces on the Burmese border ... 184—97

Question of Privilege against Editor of "Organiser" ... 197—99

Papers Laid on the Table ... 199—200

Re Calling Attention Notices and Points of Privilege ... 200—01

Arrest and Conviction of Member
(*Shri J. H. Patel*) ... 201—03

Demands for Grants (Railways), 1969-70 ... 203—333

Dr. Ram Subhag Singh ... 203, 311—22

Shri Deven Sen ... 204—09

Shri K. Suryanarayana ... 209—13

Shri Onkar Lal Berwa ... 213—25

Shri Chandrika Prasad ... 225—31

Shri Bhagaban Das ... 232—35

Shri Sonavane ... 236—40

Shri S. Kundu ... 240—45

Shri A. T. Sarma ... 245—49

Shri S. M. Joshi ... 249—52

Shri Achal Singh ... 252—56

Shri Meetha Lal Meena ... 256—61

Shri A. S. Saigal ... 261—65

Shri S. Kandappan ... 265—71

Shri N. P. Yadav ... 271—76

Shri Abdul Ghani Dar ... 276—84

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

		Columns
Shri Heerji Bhai	...	285—87
Shri Lobo Prabhu	...	287—91
Shri S. R. Damani	...	291—94
Shri Kanwar Lal Gupta	...	294—97
Shri Nageshwar Dwivedi	...	297—301
Shri K. M. Abraham	...	301—03
Shrimati Laxmi Bai	...	303—06
Shri D. R. Parmar	...	306—10
Appropriation (Railways) Bill, 1969		
<i>Introduced</i>		
Motion to consider	...	333—40
Dr. Ram Subhag Singh	...	333—34
Shri Madhu Limaye	...	334—37
Clauses 2, 3, 1 and the schedule		
Motion to pass.		

LOK SABHA

*Tuesday, March 18, 1969/Phalgun 27, 1890
(Saka)*

— — —

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[Mr. Speaker in the Chair]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Surcharge Levied on New Tata Mercedes Benz Chassis In Bihar

*541. SHRI SHIV CHANDIKA PRASAD: Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Transport Association, Bihar has strongly objected to the move of M/s. Telco for levying 3 per cent surcharge over the price of New Tata Mercedes Benz chassis since November, 1968, so far not applicable to the dealers of Bihar, and have passed a resolution protesting against the surcharge in the meeting of its General Body held on the 17th December, 1968 ; and

(b) whether Government have taken any action in the matter and, if so, the details thereof ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI BHANU PRAKASH SINGH): (a) and (b). A statement is laid on the Table of the House.

STATEMENT

Government are not aware that the Transport Association, Bihar have objected to the move of M/s. Telco for levying 3% surcharge over the price of new Tata Mercedes Benz chassis since November, 1968

and that they have passed a resolution protesting against the surcharge. However, the matter was taken up with M/s. TELCO, and they have explained that because of the lower price of Tata Mercedes Benz vehicles in Bihar, arising out of the saving of three per cent in Central sales Tax on sales of vehicles within the state, operators from other states were purchasing vehicles from the dealers in Bihar and then transferring them elsewhere. They have stated that there was a substantial increase in such sales in the latter part of 1968, resulting in serious complaints from Tata Mercedes Benz dealers in various other states of loss of business to them. According to the company, to correct this situation, they increased the price of all their vehicles sold in Bihar by Rs. 1200. Further, according to them, while this step had the desired effect in this direction, the genuine transport operators in Bihar were unhappy about the price increase. The company have reported that in the circumstances, they have since withdrawn the levy for the present and are now considering alternative solutions to the problem.

SHRI SHIV CHANDIKA PRASAD: At present whatever goods are manufactured in Bihar are allowed to go without any tax outside Bihar for sale and therefore the Government of Bihar, whose people have the lowest *per capita* income in India at present, is losing per month about Rs. 30 lakhs only in Tata Mercedes. I would like to know whether Messrs. Telco has sought the permission of the Government of Bihar and also the Central Government, who is a partner of Telco, before levying this surcharge ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED): The question of permission does not arise because it is now a decontrolled item and the manufacturers can charge any price they like. But if we find that they are charging much more than their cost

of production then the Government can come in. Here, as has been pointed out in this question, these trucks are manufactured in Bihar and therefore they have not to pay the central tax of 3 per cent whereas so far as other areas are concerned the central tax has to be paid. So a large number of operators are purchasing these trucks from Bihar depriving the dealers in other States from selling these trucks. On the objection raised by them they also increased the price so that they can meet the demand of dealers from other States. When this matter was brought to our notice through this question we took up this matter with the manufacturers and they have said they will not charge this from 1st March and they will think of some other ways as to how dealers in other States can also get trucks.

SHRI SHIV CHANDIKA PRASAD : Is it a fact that due to this surcharge the sale of trucks of Bihar dealers has gone down resulting in a considerable number of staff being thrown out of employment ?

SHRI F. A. AHMED : That is not true.

श्री जाम्ब फरनेन्डोज़ : मैं नहीं समझ पाता हूँ कि केन्द्रीय सरकार की ओर से 3 प्रतिशत टैक्स वहाँ नहीं लिया जाता तब कैसे टाटा कम्पनी ने कैसे यह अधिकार अपने हाथ में ले लिया कि वह हर ट्रक पर 1200 रु. कमाये। टाटा कम्पनी ने हर ट्रक पर 1200 रु. ज्यादा कमाया। यह प्रश्न यहाँ पेश होने के बाद जब उन को लिखा गया तब उन्होंने तय किया है कि वह 1 मार्च से ज्यादा पैसा नहीं लेंगे। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या मंत्री महोदय जो पैसे उन्होंने ले लिये हैं उन को बापस करने के लिये कहेंगे? ऐसे कई उदाहरण हैं जिन में ऐसा किया गया है। भारत सरकार किसी अमरीकन दवा कम्पनी को 9 करोड़ रुपया बापस करने के लिये कह रही है जो उस ने ज्यादा ले लिया था। क्या टाटा कम्पनी से कहा जायेगा कि जिन से उन्होंने 1200 रु. ज्यादा लिये हैं हर ट्रक पर, उन को वह बापस करें?

श्री कलदीन गली गहवः : यह सवाल सिर्फ उन लोगों के लिये सोचा जा सकता है जो बिहार में जेनुइन डीलर्स और आपरेटर्स हैं। लेकिन जो लोग बाहर से आ कर सिर्फ इसलिये खरीदते थे कि वहाँ पर सेल्स टैक्स नहीं लग रहा है सेंटर का, उन के दारे में जरा दिक्कत होगी। फिर भी मैं उन लोगों से पूछूँगा कि अगर हो सकता है तो वह किस तरह से उस को बापस कर सकते हैं।

SHRI D. N. PATODIA : I would like to know at what particular point the stage arrives when the States should cease interfering with the day-to-day affairs of industrial concerns? In this particular case it is very clear from the reply that this 3 per cent surcharge was imposed on account of certain peculiar conditions and, secondly, because this item is decontrolled the State has no direct responsibility. Under these circumstances I would like to know what justification the Government has in interfering with the day-to-day affairs of the company and trying to withhold or trying to enhance the price as they like.

SHRI F. A. AHMED : The question of enhancing the price does not arise but the justification of the demand made by operators and dealers in Bihar will certainly arise and the manufacturers should take into consideration those facts on the basis of equity. I will ask them on this ground. It will be most desirable. Now that they have said that in future they will not charge this, therefore they have accepted the reasonableness of the excess demand. Therefore, they should also consider the question about what they have already realised.

SHRI D. N. PATODIA : Sir, my question was different. If the Government admits that this is a decontrolled item, does it lie with the Government to interfere and say that they may charge or they may not charge. It is a matter between the manufacturers and the dealers and the Government should not come in the picture.

SHRI F. A. AHMED : As I have said there is no question of Government requesting them. I think they will see the reasonableness of this and they will try to do the needful.

श्री क० ना० तिवारी : अभी मन्त्री महोदय ने कहा कि चूंकि बिहार में सेल्स टैक्स सेटर का नहीं लगता था इस लिये बाहर से लोग आ कर बहां लारीदाते थे । जो ऐप्रीकल्चर इम्प्लमेंट्स हैं जैसे ट्रैक्टर्स बर्गरह, उन पर बिहार गवर्नर्मेंट ने सेल्स टैक्स बर्गरह नहीं लगाये हैं । क्या सरकार ने इस बात की खोज की है कि जब ऐप्रीकल्चर इम्प्लमेंट्स पर टैक्स नहीं लगाया गया है तब टाटा मरसीडीज पर यह टैक्स या दूसरा टैक्स क्यों नहीं लिया गया ?

श्री फलकदीन अली प्रह्लद : शायद माननीय सदस्य को मालूम हो कि यदि किसी स्टेट में कोई चीज बनती है और उसी स्टेट में उस की बिक्री होती है तो उस पर 3 परसेंट सेल्ट टैक्स नहीं लगता है । चूंकि जमशेदपुर में ट्रक्स बर्गरह बनते हैं, जो कि बिहार के अन्दर है, इस लिये सेंट्रल टैक्स उस पर लागू नहीं होते हैं । इस लिये उन ट्रक्स को वहां बेचने और लारीदाने में 3 परसेंट का कायदा होता है ।

दलित वर्गों की मांगों के लिये भारतीय रिपब्लिकन पार्टी द्वारा आन्दोलन

*३४२. श्री यशवन्त सिंह कुशवाह : क्या विधि तथा समाज कस्याएं मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय रिपब्लिकन पार्टी ने हाल में दलित वर्गों की कुछ मांगों पेश करते समय यह घोषणा की है कि वह इन वर्गों की मांगें मनवाने के लिये एक आन्दोलन आरम्भ करेगी ; और

(ख) यदि हां, तो उनकी मांगों के प्रति सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (SHRI MUTHYAL RAO) : (a) and (b). It is not clear what specific announcement the Honourable Member has in view. However, no such demands have so far been presented to Government.

श्री यशवन्त सिंह कुशवाह : दलित वर्ग की जो मोजूदा हालत है, वया शासन उस से संतुष्ट है ? यदि नहीं है तो दलित वर्ग की बहुमुखी प्रगति हो इस के लिये शासन नये तौर पर क्या क्या कदम उठा रहा है ?

श्री मुत्याल राव : माननीय सदस्य ने सवाल पूछा था रिपब्लिकन पार्टी के मैनिफेस्टो के बारे में । पोलिटिकल पार्टीज के जो मैनिफेस्टो हैं वह हाल में मिड-टर्म एलेक्शन्स के समय जनता के सामने आ चुके हैं । उन्होंने जनता के सामने अपनी पालिसीज को रखा और जनता ने फैसला कर लिया है ।

श्री प्रद्वल बिहारी बाजपेयी : सवाल मैनिफेस्टो के बारे में नहीं है ।

श्री मुत्याल राव : मैं बतला रहा हूँ । सवाल यह किया गया है कि क्या सरकार के पास कोई मांग आई है । मैं कहना चाहता हूँ कि सरकार के पास कोई मांग नहीं आई है ।

श्री यशवन्त सिंह कुशवाह : मैंने मैनिफेस्टो के बारे में नहीं पूछा । प्रश्न को पढ़ेंगे तो यह चीज स्पष्ट हो जाएगी । मैंने पूछा है कि संघर्ष की घमकी देते हुए क्या रिपब्लिकन पार्टी ने कोई मांगें पेश की हैं और की हैं तो उनके बारे में शासन की क्या प्रतिक्रिया है ?

श्री मुत्याल राव : ऐसी हमारे पास कोई मांग नहीं आई है ।

श्री यशवन्त सिंह कुशवाह : मैंने पूछा है कि दलित वर्ग की बलमान हालत से वया शासन संतुष्ट है ? यदि नहीं तो उनकी बहुमुखी प्रगति के लिये शासन ने नए तौर पर क्या क्या कदम उठाये हैं ? इसका उत्तर नहीं आया है । इसका उत्तर कृपा करके दिलायें ताकि मैं दूसरा प्रश्न पूछ सकूँ ।

THE MINISTER OF LAW AND SOCIAL WELFARE (SHRI GOVINDA MENON) : I want to state that progressively larger amounts are being spent by the

Central and State Governments for the amelioration of the condition of the backward communities. For example, in the Fourth Five-Year Plan in the Plan and non-Plan Expenditure the Central and State Governments are intending to spend Rs. 320 crores whereas during the previous 18 years. The total expenditure was Rs. 375 crores. Therefore Government are making all attempts to provide larger facilities for the improvement of the condition of the backward communities.

Again, in 1964-65 the number of Scheduled Castes school-going children has risen to 6.9 million and that of Scheduled Tribes children to 3.1 million—together 10 million—whereas in 1961 it was only 2.9 million and 1.2 million respectively. Therefore progress is being made. I do not claim on behalf of Government that the goal has been reached of putting them on a footing equal to that of other communities in the country.

MR. SPEAKER : The hon. lady Member.

श्री यशवंत सिंह कुशवाह : मैंने एक ही सवाल पूछा है। मैंने दूसरा अभी नहीं पूछा है। वह प्रश्न बहुत ज़रूरी है।... (इंटरप्रोजेक्शन) ... मैं जानना चाहता हूँ.....

MR. SPEAKER : You will have to sit down. One has been answered by the Deputy Minister and one by the Minister. First obey the Chair. You must learn that first.

SHRIMATI SAVITRI SHYAM : Has the Government analysed the reasons why the Scheduled Castes and Depressed Classes people are put to great hardships and are receiving inhuman treatment at all levels throughout the country and, if the Government is satisfied that they are not receiving good treatment and that all the grants which are given by the Central and State Governments do not go to them—I know that it does not—is the Government going to set up a permanent machinery at the Central level for ensuring for them security, protection and safety?

SHRI GOVINDA MENON : There have been a few instances where there have been outrages against the persons of the

members of the Depressed Classes, but I do not think that you can generalise on that matter. This is closely related to the law and order problem and I fear the Central Government may be trespassing upon the jurisdiction of the State Governments if a security force is created for this purpose.

श्री यशवंत सिंह कुशवाह : दलित वर्ग के साथ दूधावाहन आदि का भेदभाव होना है और उसको अभी तक पूरे तौर से दूर नहीं किया गया है। उनके लिए नौकरियों में जितने स्थान सुरक्षित हैं, वे भी उनको पूरे तौर पर नहीं मिलते हैं। जहाँ छोटी नौकरियों में उनको मौका मिलता है वहाँ उनके साथ बड़े अधिकारियों का व्यवहार प्रचल्ना नहीं होता है। इसी तरह से दलित वर्ग के लोग सेती के लिए जो जमीन चाहते हैं, वह जमीन भी उनको नहीं मिलती है। ये सब जो दलित वर्ग की परेशानियाँ हैं, इनको दूर करने के लिए शासन क्या कदम उठा रहा है?

SHRI GOVINDA MENON : The question of employment of members of the backward communities and the Scheduled Castes and Scheduled Tribes etc. and also the grant of land to them is a matter which comes under the jurisdiction of the State Government, but whenever complaints are received here in the Central Government we alert the State Government concerned and request them to do the needful.

Moreover, you are aware that in the last session of the Lok Sabha, we appointed a Standing Committee of Parliament to look into these and other matters. The Government also appointed a Committee presided over by Mr. Elayaperumal to report upon the conditions of backward communities, scheduled castes and scheduled tribes. The report is being examined. There have been complaints that in spite of the antiuntouchability Act, there is observance of untouchability in certain places and, if that is so, we are proposing to make the provisions of the Act penalising practice of untouchability more severe.

SHRI P. GOPALAN : As the hon. Minister just stated, the Elayaperumal Committee is said to have submitted a report

to the Government in which a thorough exposure has been made to the ugly type of untouchability that is still prevailing in this country, specially, in Rajasthan and Uttar Pradesh and a glaring example of it is also given that there is a Vaishnav temple in Rajasthan which is administered by the Government itself and Harijans are not allowed to enter the temple.

AN HON MEMBER : Shame !

SHRI P. GOPALAN : I would like to know from the Minister why Harijans are treated as third grade citizens in the country. May I know whether an interim report was submitted by the same committee in December, 1966 and, if so, what action has been taken on the recommendations of that report or is it still lying in the cold storage of the Government ?

SHRI GOVINDA MENON : The recommendations of the Committee are being processed and we will take action. Regarding the Vaishnav temple, I have no information. I will look into it.

SHRI P. GOPALAN : It is clearly stated in the report that there is such a temple and the Government has not taken any action against it.

SHRI BASUMATARI : The Commissioner of Scheduled caste and Scheduled Tribes has submitted a report suggesting that only by creating reservation in the vacancies, the growing demand of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes people cannot be met. May I know the reaction of the Government in regard to that recommendation ? If that is so, the reservation should be made in general services.

SHRI GOVINDA MENON : The Minister of Home Affairs has already appointed a committee to look into lapses which are taking place with respect to the percentage of reservations provided for these communities. I do admit that there have been certain lapses. We will try to see that the percentages are kept up hereafter.

श्री सरकूर वाण्डेय : आम तौर से अस्थूतों की ओर पिछड़ी जातियों की समस्या जमीन

की है। रिपब्लिकन पार्टी के लोग आज भी इसके लिए आनंदोलन कर रहे हैं। अस्थूतों में समाचार प्रकाशित हुआ है कि दिल्ली में ही उनको पकड़ कर जेलों में बन्द किया गया है। पिछली दफा उत्तर प्रदेश में हमारे दल ने और सोशलिस्ट पार्टी ने भी इस बात का आनंदोलन किया था कि इन लोगों को बसने के लिये जमीनें दी जायें। उस वक्त सरकार ने बादा किया था कि उनको जमीन दी जाएगी। आज भी लाखों आदमी ऐसे हैं जिनके पास बसने के लिए जमीन नहीं है तथा और कोई व्यवस्था नहीं है। जहां तक छूटान्त्रित का प्रश्न है जब तक आपकी सरकार रहेगी, वह हटने वाली नहीं है क्यों आप स्वयं उस में विश्वास रखते हैं। उनकी जमीन की समस्या को हल करने के लिए सरकार क्या कुछ कदम उठा रही है या नहीं ताकि जो हमारे देश में अस्थूत हैं, उनको कम से कम बसने का स्थान तो मिल सके ?

SHRI GOVINDA MENON : So long as a State subject, I cannot give any assurance regarding lands to Scheduled Castes and others, but I can give this assurance that, wherever their cases are not being attended to, I shall alert the State Governments, request them, make entreaties to them, to see that they are looked after.

SHRI P. GOPALAN : It is not a proper reply. (Interruption)

MR. SPEAKER : It is very clear. We cannot blame them for this. He has said that land is a State subject and that he can only appeal to them, request them and all that. Therefore, I do not think that we can blame them.

श्री सीताराम केशरौ : जीयी पंचवर्षीय योजना में अनुसूचित जातियों की स्थिति में सुधार करने की दृष्टि से जो भी प्राविज्ञन किया जा रहा है, वह तो ठीक ही है, लेकिन पिछड़ी जातियों में जो वर्ग आर्थिक दृष्टिकोण से बहुत निम्न स्तर पर हैं, क्या उनके स्तर के कंचा उठाने के सम्बन्ध में सरकार के पास कोई

योजना है, जिस के अन्तर्गत उन्हें भी वह आधिक सहायता और विभिन्न सहायियों मिल सकें, जो हरिजनों, अनुसूचित जातियों और आदिवासियों को दी जाती हैं ?

SHRI GOVINDA MENON : The attempt is to better their lot by various means.

SHRI S. KANDAPPAN : The main reply given was very much misleading because three or four years back, the Republican Party of India had launched an agitation in front of Parliament where they took out a big procession and put before the hon. members of the Government a few demands, and on a promise given to them by the Government of India, that agitation was withdrawn. I would like to know what follow-up action has the Central Government taken with regard to those specific demands put forward by the Republican Party of India three or four years back.

Secondly, I would like to know whether Government is aware of the humiliating position in which the depressed classes in this country are placed in spite of the Constitutional safeguards that they have. It is a curse of India that untouchability still prevails. My specific question with regard to this is this. Of late, we have been seeing a very regrettable development in this country; some advocates in some section of our country even pass Resolutions defending the caste system in this country. I want to know whether Government is aware of this and whether they will wage a struggle and do something to see that some popular movement is started to impress on the people the situation that is prevailing in the country with regard to depressed classes.

SHRI GOVINDA MENON : I pity those advocates who pass Resolutions of this nature.

SHRI S. KANDAPPAN : What about my first party ? I strongly protest. I have drawn his attention to a particular matter. That agitation was there. Our Leader, late lamented Annadurai addressed that meeting ; I remember, I went along with them.....

MR. SPEAKER : You want a movement to be started.....

SHRI S. KANDAPPAN : If you refer to the main reply, you will find that they have said that they have not received any demands, that they do not know about any agitation. But there was an agitation. Therefore, how can he give this reply ? It is misleading the House.

MR. SPEAKER : This is Question Hour. There is no point in losing temper. It is a general question about starting a movement against caste system. I do not know whether, in reply to a supplementary question, the Law Minister is expected to say that they are going to start a movement ; I wonder whether it will be possible for any Minister to answer that way.

SHRI S. KANDAPPAN : What about my other question about the demands of the Republican Party ? (Interruptions)

SHRI NAMBIAR : He has to do some home-work. Without that, how can he answer ?

SHRI SURENDRANATH DWIVEDY : His home is in Kerala. How can he do home-work in Delhi ?

SHRI S. KANDAPPA : Mr. Mudhyal Rao said that they were not aware of any demand. But there were demands..... (Interruption) They might have been made long ago. What is the use of giving sops ? They have to do something concrete.

श्री ब० ना० कुरुल : देश में अभी भी लाखों हरिजन परिवार ऐसे हैं, जिन के पास रहने और बसने के लिए अपनी जमीन नहीं है। वे बड़े किसानों की जमीन पर रहते हैं और उन्हें उन लोगों की मर्जी के मुताबिक काम करना पड़ता है। हम लोग तामिलनाडु के डिल्टिक्ट संजोर में गये थे। वहां पर जो बड़ी दुर्घटना घटी, उसका एक बड़ा कारण यही था कि वे हरिजन लोग बड़े किसानों की जमीन पर रहते थे और उन्हें बहुत कम मजदूरी पर काम करने के लिए मजदूर किया जाता था। क्या सरकार कोई ऐसा कानून बनायेगी कि गांव में जो व्यक्ति जहाँ पर रहता है, वह जमीन उस की ही जायेगी, ताकि कोई उस को डिस्टर्ब न कर

सके, वहाँ से छटा न सके या इजेक्ट न कर सके ?

SHRI GOVINDA MENON : This again is a question regarding land. As you know, Sir, this House is incompetent to pass any legislation with respect to giving fixity of land to Harijans.

श्री ओंकार लाल बेरवा : अध्यक्ष महोदय, मैं यह जानना चाहता हूँ कि...

श्री रामाबतार शास्त्री : अध्यक्ष महोदय,.....

MR. SPEAKER : There is no use shouting. You should also respect other parties. This happens in the Communist Party. I request that the leader of the Communist Party should help me. There are other parties also. Mr. Shastri, you will have to sit down. This shouting should not be allowed. Yesterday I gave chance to somebody and Mr. Pandey shouts. Today I gave chance to Mr. Pandey and Mr. Shastri shouts. We cannot continue in this manner. There are a number of people who should be given the time, not one party monopolising the whole thing.

श्री रामाबतार शास्त्री : अध्यक्ष महोदय, मैं शुरू से ही खड़ा हो रहा हूँ। (अवधान) मुझे भी प्रश्न पूछने का अवसर दिया जाये। (अवधान) मुझे प्रश्न पूछने का मौका नहीं दिया गया है।

MR. SPEAKER : If you feel like that you may go out. I don't want to name you.

श्री रामाबतार शास्त्री : मैं शुरू से खड़ा हो रहा हूँ।

MR. SPEAKER : Will you kindly sit down or go out? You may please do one of the two things.

श्री रामाबतार शास्त्री : तो फिर हँगामा होगा। (अवधान)

MR. SPEAKER : It should not become the monopoly of one party. You go on shouting. You will have to go out.

श्री रामाबतार शास्त्री : मैं शुरू से ही खड़ा हो रहा हूँ, लेकिन आप ने मुझे प्रश्न पूछने का अवसर नहीं दिया है। (अवधान) आप कई सदस्यों को दो-दो तीन-तीन बार अवसर देते हैं। यह गलत है। (अवधान)

MR. SPEAKER : Please do not push me to name you.

SHRI RANDHIR SINGH : You are too lenient.

श्री ओंकार लाल बेरवा : मंत्री महोदय ने बताया है कि आठारह सालों में 375 करोड़ रुपया खर्च किया गया है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि कुल कितना रुपया मन्त्रुर किया गया था, जिस में से 375 करोड़ रुपया खर्च हुआ और बाकी रुपया न खर्च करने के क्या कारण हैं। क्या राज्य सरकारों से इस बारे में रिपोर्ट्स मिली हैं कि वे पूरा रुपया खर्च नहीं कर सकीं; यदि हाँ, तो कितना रुपया बकाया रहा ?

SHRI GOVINDA MENON : On that question referring to the last 18 years, I would request notice.

श्री अनिका प्रसाद : उत्तर प्रदेश में सीतापुर जिले में रेंदास बाबा के जलूस पत्थर मारे गये। पीलीभीत में जो 200 हरिजन परिवार जमीन पर बसे हुए हैं, जंगल विभाग के द्वारा उन्हें हटाया जा रहा है। बलिया में कई घरों की जलाया गया है और हरिजनों को मारा गया है। क्या मंत्री महोदय उत्तर प्रदेश सरकार का ध्यान इन घटनाओं की ओर लीच कर उन्हें उचित कार्यवाही करने के लिये विवश करेंगे ?

SHRI GOVINDA MENON : I would have to take up with the U. P. Government about this matter.

श्री मोठा लाल भीमा : राजस्थान के शहरों में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन-जातियों द्वारा जो जमीनें पहले लारीदी हुई थीं, उन को टाउन इम्प्रूवमेंट ट्रस्ट्स द्वारा, उन के

चेयरमैनों द्वारा, अपने कब्जे में से कर नीलाम किया जा रहा है। नीलम में अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन-जातियों के गरीब लोग उन जमीनों को नहीं खरीद सकते हैं और बड़े-बड़े पैसे वाले लोग उन को खरीद लेते हैं। उन लोगों ने इस बारे में केन्द्रीय सरकार और राज्य सरकार को शिकायत भेजी है। मैं यह जानना चाहता हूँ कि इस विषय में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है। ऐसा कानून है कि अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन-जातियों की जमीनों को उच्च सर्वरं जातियों के लोग नहीं खरीद सकते, लेकिन इस के बावजूद राजस्थान में ऐसे संकड़ों उदाहरण हैं कि वे जमीनें उन को बेची जा रही हैं और अकसर लोग उन की रजिस्ट्री कर रहे हैं। इस के बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

SHRI GOVINDA MENON : I do not know how far it would be constitutional to provide by law that the land of Scheduled Castes cannot be purchased by others. It is a matter of purchase. But if there are any inequities in the matter occurring in a State, and if the hon. Member Writes to me, I shall certainly write to that Government.

श्री मीठा लाल मीना : यह शिकायते प्राप्त के पास आई हैं, प्रधान मंत्री के पास आई हैं।

SHRI GOVINDA MENON : I shall take notice of the fact from what the hon. Member has stated.

SHRI MANUBHAI PATEL : We have not been able to fulfil the constitutional provision that the social injustice should be removed by ten years, and this removal of social injustice is being delayed and delayed. In view of the fact that there is a large section of economically backward classes in India, may I know whether Government at the earliest opportunity will abolish these reservations and confine them to only one class and that too only to the economically backward classes?

SHRI GOVINDA MENON : On this matter, I cannot give a categorical answer. It is a matter of policy.

SHRI SWELL : In the written answer which the youngish Deputy Minister read out with a flourish he had stated that the Republican Party had not sent any demand to the Government to redress the grievances of the depressed classes. But the conditions under which the depressed classes exist today are themselves a standing demand. The hon. Minister has himself contradicted himself by reading out figures about the amount of money spent on the amelioration of the depressed classes, as if the whole problem is one of rupees and paise. The handicaps of these people are also political and social. The hon. Minister had safeguarded himself very well by saying that law and order was a subject relating to the State. But I would like to know from him whether before the mid-term elections that were held recently the two States of U.P. and Bihar were under President's rule and whether the elections were conducted under the aegis of the Central Government, and whether it is a fact that large numbers of members of the depressed classes, the Scheduled Castes and Scheduled Tribes, were forcibly prevented from going to the polls and acts of violence were committed on them resulting in deaths in many instances? I would like to know what the Central Government did at that time to prevent these things and whether the people who indulged in those acts were apprehended.

SHRI GOVINDA MENON : Regarding the mid-term elections, we are still awaiting a report from the Chief Election Commissioner, because under the Constitution, he is the authority responsible for the conduct and superintendence of elections, and we get a report from him after every election. Before I get that report, I am not in a position to say whether there have been murders and whether there has been forcible prevention of certain communities from voting etc.

SHRI SWELL : He says that the Election Commissioner will send a report. But at the same time he has said that it is a question of law and order. May I know whether when a person is assaulted and murdered, that has to be channelled through the Election Commissioner or whether Government should take action immediately?

SHRI GOVINDA MENON : Govern-

ment have to take action, but the question is whether I know about it. I can know only when the Chief Election Commissioner submits his reports.

SHRI NAMBIAR : It will reach him after the 1972 elections.

Bye-Elections to State Assemblies and Lok Sabha

+

*543. **SHRI R. V. NAIK :**

SHRI J. MOHAMED IMAM :

SHRI S. K. TAPURIAH :

SHRI HARDAYAL DEVGUN :

Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be placed to state :

(a) the total number of seats in the Lok Sabha and the State Assemblies for which bye-elections have not been held until now ; and

(b) the reasons for delaying bye-elections in these constituencies ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (SHRI YUNUS SALEEM) : (a) Four bye-elections are pending in the Lok Sabha and 39 bye-elections in the State Legislative Assemblies.

(b) Statements showing the number of vacancies, and action taken to hold the bye-elections to fill up those vacancies are placed on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-386/69]

SHRI S. K. TAPURIAH : I do not know whether you want us to believe in the statement that has been supplied to us...

MR. SPEAKER : It is left to the hon. Member.

SHRI S. K. TAPURIAH : It mentions the name of a State and a constituency and says, that the date of vacancy was 12.10.1969, and the reason for vacancy was death. I do not know whose murder he is contemplating.

THE MINISTER OF LAW AND SOCIAL WELWARE (SHRI GOVINDA MEAON) : It is a typing mistake for 1968.

SHRI S. K. TAPURIAH : At pages 4 and 5 of the statement, we find a reference

to the Tonk and Nasirabad constituencies in Rajasthan. In regard to Nasirabad, it has been stated :

Bye-election scheduled to be held towards the end of 1968 had to be postponed on account of famine conditions. It is now proposed to hold the bye-election in the first week of May, 1969".

I do not know whether the Central Government or the Rajasthan Government or the Election Commission thinks that the conditions of famine no longer exist in Rajasthan or they think that there is food, fodder and water available in plenty ? In view of the scarcity conditions still continuing there and in view of the fact that the Government there is spending a large amount of money for providing relief measures, relief works etc. which might, and which have in the past been known to, influence the election results, will the Central Government ask the Election Commission not to hold the bye-elections till those conditions are over, that is, till September or October, 1969 ?

SHRI GOVINDA MENON : We do not generally direct the Chief Election Commissioner in these matters. The Chief Election Commissioner is the authority under the Constitution for these matters, and he has fixed May, 1969 as the time at which elections to the Nasirabad constituency will be held in Rajasthan. We do not propose to interfere with his decision.

SHRI S. K. TAPURIAH : If the reason for delay had been specified as non-availability of electoral rolls or something like that, we could have understood. But here the reason has been given as famine conditions. Those conditions still exist and they have not been removed, and, therefore, it is perfectly proper for them to give advice and take any decision in this regard.

SHRI RANGA : About a million people are on the relief rolls.

SHRI S. K. TAPURIAH : The hon. Minister has not replied to my question.

MR. SPEAKER : I think he has no further answer.

SHRI GOVINDA MENON : There is no question of interfering with his decision.

SHRI S. K. TAPURIAH : He can give advice to the Chief Minister...

SHRI GOVINDA MENON : I am sure he would have consulted the Chief Minister.

MR. SPEAKER : He does consult the Government or the Chief Minister of the State.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDY : They may not interfere. But who is to reply on behalf of the Election Commissioner ? What they tell him or do not tell him we do not know, but the hon. Minister has to answer here on behalf of the Election Commission.

SHRI GOVINDA MENON : The Chief Election Commissioner has reported that on account of famine conditions, the election was postponed to May, and as stated by you, he would have consulted the State Government. In the matter of elections to the State Assembly, the conditions in the constituencies and in the State are taken into account after consultation with the State Government.

SHRI RANGA : But he can send this information to the Election Commission.

श्री हरदयाल देवगुण : अध्यक्ष महोदय, मैं मन्त्री जी से पूछना चाहता हूँ कि उम्होने यह जो वक्तव्य दिया है उस में एक महत्वपूर्ण स्थान का कोई उल्लेख नहीं है। मध्य प्रदेश के श्री द्वारका प्रसाद मिश्र का चुनाव अवैध घोषित हो गया है और भट्टाचार के आरोप में उन को 6 वर्षों के लिए चुनाव नहीं से अयोग्य घोषित कर दिया गया है। क्या यह निरांद उन के पास पहुँचा है और पहुँचा है तो उन का स्थान खाली क्यों नहीं दिखाया गया इस सूची में यह सदन को बतायें और इस बारे में वह क्या कर रहे हैं ? उन के स्थान को रिक्त घोषित कर के कब चुनाव कराया जायगा ?

SHRI GOVINDA MENON : That does not arise out of the main question. Two or three days back, I read a report in the newspapers about a High Court decision in which the returned candidate was Mr. D. P. Mishra. I have not been able to get a copy of the decision of the High Court within

these two or three days. That is all that I can say.

SHRI SRADHAKAR SUPAKAR : A number of seats in the J & K Assembly has remained vacant for a long period. Why is it that care is not taken to fill up the vacancies within six months ? The reason offered here for not filling up the vacancies is that it could not be held in November '68 because of Ramzan. Why is it that the bye-elections could not be held before Ramzan, and these things are allowed to drag on for a period of a year or more ?

SHRI M. YUNUS SALEEM : In Jammu and Kashmir, from November to April, it is not possible to hold elections on account of the severe cold and snowfall. Therefore, the bye elections would take place after April.

SHRIMATI GAYATRI DEVI : Apropos Rajasthan, it was stated because of famine conditions, the bye-election to fill up the Nasirabad seat and the Tonk seat could not take place as scheduled in 1968 and would now be held in May 1969. May I point out that the MLA for Nasirabad died in July and in Jalore, Pali district, the MLA died a month earlier. The bye-election for the latter seat took place in November. In Nasirabad, there is no famine ; neither is there famine in Tonk. But in Jalore which was already declared as a famine area, the bye-election took place. How did this happen ?

Another thing. As far as the Election Commission is concerned, it is stated that they consult the local government to find out if it suits their climate. Does that mean the climate of the ruling party ? Because in Nasirabad the seat has been lying vacant since July 1968 and there is no famine there, whereas in Jalore, where the vacancy occurred a month earlier, the bye-election took place in November under famine conditions. So this explanation does not make any sense.

SHRI GOVINDA MENON : Regarding famine conditions in Rajasthan, I will attach great weight to what the hon. lady member says. But then the report I have received with respect to the Nasirabad bye-election is that the vacancy arose on 8-7-68, the bye-election was to be held towards the end of 1968—that was the date fixed by the Chief

Election Commissioner—but had to be postponed on account of famine conditions. Representations should have been made to him by the State Government.

Then the question was asked whether the State Government meant the ruling party. Should I say that governments in India are run by political parties?

SHRIMATI GAYATRI DEVI: How did the Jalore bye-election take place under famine conditions?

SHRI BAI.RAJ MADHOK: Nasirabad is not declared a famine area. So how could bye-election there be postponed on the ground of existence of famine conditions? That was the question.

SHRIMATI GAYATRI DEVI: How did the bye-election take place in Jalore which was already declared to be under famine conditions?

SHRI GOVINDA MENON: Regarding this matter, I shall make enquiries and give the information.

श्री ब० ना० गायत्री : नमीराबाद कैन्टनमेन्ट को छोड़ कर बाकी का जो हिस्सा है, वह ग्रामीण क्षेत्र है, वहाँ पर सख्त फैमीन कन्टी-शन्ज है। आपके सामने इस समय जो सूचना दी जा रही है, वह बिलकुल गलत है। मैं खुद उस क्षेत्र से चुना हुआ प्रतिनिधि हूँ। इस लिये मैं प्रार्थना करूँगा कि इस प्रकार की जो सूचनायें दी जा रही हैं, उन के बारे में तथ्यों की पूरी जानकारी करने के बाद उन को सदन के सामने रखा जाय।

MR. SPEAKER: It is a *prarthana*. He will make note of it.

SHRI HEM BARUA: Has the attention of Government been drawn to a statement made by Shri D. P. Mishra that he would ask the Election Commission for a waiver of his disqualification that has been imposed on him recently, and that it would be granted? This shows that he has a lot of political pull. Will the hon. Minister see that Shri Mishra is not allowed to cast aspersions on the integrity of the Election

Commission and is not allowed to have any political pull anywhere?

SHRI GOVINDA MENON: I hope, Sir, Chief Election Commissioner will rise above political pulls and do his duty.

SHRI RANGA: Let us hope so.

SHRI AMRIT NAHATA: I would like to know from the hon. Minister whether acute drought and famine conditions are taken into consideration or not while deciding the poll dates or whether the climate in Spain is taken into consideration.

MR. SPEAKER: That is no question.

चुनाव व्यय की अधिकतम सीमा को कम करना

+

#544. श्री प्रकाश बीर शास्त्री :

श्री शिव कुमार शास्त्री :

क्या विधि तथा समाज कल्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार चुनाव व्यय की अधिकतम सीमा को घटाने के प्रश्न पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में अंतिम निर्णय कब तक कर लिए जाने की सम्भावना है;

(ग) क्या यह सच है कि चुनाव व्यय का विवरण देते समय अधिकतर प्रत्याशी पूरी सावधानी नहीं बरतते; और

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार इस नियम को भी नर्म करने का विचार कर रही है?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (SHRI M. YUNUS SALEEM): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

(c) No, Sir.

(d) Does not arise.

श्री प्रकाशबीर शास्त्री : क्या निर्वाचन आयोग ने आपके पास इस प्रकार की कोई सूचना

भेजी है कि अधिकारी निर्वाचित प्रतिनिधि चाहे संसद के हों या विधान सभा के हों— जो अपना निर्वाचित व्यय का ब्लौरा देते हैं, वह सत्य से कोसों दूर होता है उदाहरण के लिये जितने भी ट्रेजरी बेन्चर्ज पर बैठे हुए मिनिस्टर लोग हैं, वे अपने हृदय से पूछें कि उन्होंने अपने निर्वाचित व्यय का जो विवरण दिया है, वह कहाँ तक सत्य दिया है?... (विवरण) ...जिसका प्रारम्भ ही असत्य से होता है—उस सम्बन्ध में मैं सरकार से पूछना चाहता हूँ कि क्या सरकार इस बात पर फिर से विचार करने के लिए तैयार है। जिससे इस प्रकार से कोई सदस्य असत्य का सहारा न ले। जो लोग संसद या विधान सभाओं के सदस्य निर्वाचित हो कर आये। उनके विधानिक जीवन का ही असत्य के सहारे हो। यह उचित नहीं जान पढ़ता है। क्या इस सम्बन्ध में कोई इकलू निर्देश सरकार की ओर से दिए जाने की व्यवस्था हो रही है?

श्री मु० पूनस सलीम : इस मामले पर गौर किया जा रहा है कि इनेक्शन के इकराजात के जो रिटर्न प्राप्त हैं, उनके बारे में ज्यादा सक्ती बरती जाय। उस रिटर्न के साथ इकराजात के बाउचर्सें पेश किये जायं, पार्टी के जो इकराजात हैं उसको भी उसमें शामिल किया जाय, इस तरह से इसको जितना ज्यादा-से-ज्यादा टाइटन किया जा सकता है, करने की कोशिश की जा रही है। यह भी कोशिश की जा रही है कि रिटर्न के साथ एक एफिडेविट भी दाखिल कराया जाय, जिसमें कहा जाय कि इकराजात का जो रिटर्न दाखिल किया गया है, वह सही है ताकि निमिट से अगर ज्यादा खर्च किया जाता है तो उसके खिलाफ कार्यबाही की जा सके।

श्री प्रकाशबीर शास्त्री : जैसा मन्त्री महोदय ने भभी बताया कि रिटर्न के साथ एफिडेविट भी दाखिल करया जायगा। इसका मतलब तो यह हुआ कि भूंठ पर भी आप नोट्र लगवाने जा रहे हैं। अगर सरकार इस

तरह की परम्परा कायम करना चाहती है— तो मुझे कोई शिकायत नहीं है। लेकिन क्या निर्वाचित आयोग या विधि मन्त्रालय या केन्द्रीय सरकार इस प्रकार के भी कोई उपाय बरतने जा रहे हैं कि जिससे निर्वाचित में खड़े होने वाले प्रतिनिधि को कम-से-कम व्यय करना पड़े और इस प्रकार के असत्य या भूंठ का सहारा ही न लेना पड़े— क्या ऐसी कोई पढ़ति आपके विचाराधीन है?

श्री मु० पूनस सलीम : एफिडेविट की जो सक्ती इसमें रखी जा रही है, उसका मकसद ही यह है कि अगर कोई शास्त्र भूंठ रिटर्न दाखिल करे तो उसके खिलाफ मुकदमा चलाया जा सके। जब तक एफिडेविट दाखिल न किया जाय, भूंठ बोलने वाले के खिलाफ मुकदमा नहीं चलाया जा सकता। इस लिए अगर किसी ने रिटर्न के खिलाफ खर्च किया है तो एफिडेविट दाखिल करने के बाद उसके खिलाफ एक्शन लिया जा सकेगा।

श्री शिव कुमार शास्त्री : बात तो बही है जो अभी कही गई है। आप चाहे जितनी पाबन्धी लगा लीजिए, व्यय तो किया ही जाता है, लेकिन उसको लिखकर कौन देगा? शराब तक पिलाई जाती है, बोट खरीदे जाते हैं—इन खर्चों को कौन लिखेगा, इस लिये इन पाबन्धियों को बिल्कुल हटा दिया जाना चाहिए।

मैं मन्त्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि बहुत छानबीन करने के बाद जो हिसाब सकल प्रत्यक्षी देता है, तो कुछ चीजें सावधानी बरतने पर भी रह जाती हैं और जब याचिका का समय आता है तो दुर्बीन या खुर्दबीन के द्वारा देख कर कुछ इस प्रकार के व्यय निकाल लिये जाते हैं जिन पर आपत्ति उठाई जाती है। क्या सरकार इस दिशा में कोई उदार नीति बरतने के लिए तैयार है कि अगर कोई इस तरह की भूल रह गई है तो उस पर आपत्ति न उठाई जा सके?

श्री मु० पूनस सलीम : इस मामले पर

पूरी तरह से गौर किया जा रहा है और जो जो तजावीजें आ रही हैं, उन सब को सामने रखा जा रहा है ताकि एक प्रयोजन सामने आ सके और प्रगत वह बेहतर हो तो कानून में तारमीम किया जा सके।

श्री मु० अ० आ० जामीन : अध्यक्ष महोदय, जैसा कि देखा गया है, आमतौर पर ९५-९६ फीसदी केन्डीडेट्स के मामले में चाहे वे जीतने वाले हों या हारने वाले हों, सरकार ने लिमिट कायम की हैं लेकिन जैसे-जैसे एलेक्शन बड़ते जाते हैं देसे-बैसे एलेक्शन एक्सपेन्सेज भी बढ़ते जाते हैं और उस लिमिट को क्रास करने की कोई हद नहीं रह गई है। एम० एल० ए० की सीट पर एक कांस्टीटुएन्सी में लाखों रुपए खर्च किए जाते हैं और उसके बाद, एलेक्शन हारने या जीतने के बाद, केन्डीडेट्स बाद्रेशन में मुत्तला होते हैं, केन्डीडेट्स भूठे और फर्जी बातचारी इकट्ठा करते हैं, ऐसे एक्सपेन्सीचारी जिनका एकत्रुएली कहीं पता भी नहीं होता है— अब केन्डीडेट्स चाहे द्वे जरी वैचेज के हों या अपोजीशन के हों, उभी ऐसा ही करते हैं। इसलिए में जानना चाहता हूँ कि सरकार कोई ऐसा कानून बनाने पर गौर करेगी जिसके जरिये से ये जो ऐसों बातें होती हैं जिनका कि सच्चाई के करीब भी होने का सवाल पैदा नहीं होता है और जिससे कि खामख्वाह केन्डीडेट्स के दिमाग में बाद्रेशन पैदा होता है उनको दूर किया जा सके और फिर भूठ बोलने की नीबत ही न आये ?

श्री मु० धूनस लालीम : ऐसी कोई स्कीम जोरे गौर नहीं है।

श्री अष्टल बिहारी बाजपेही : अध्यक्ष महोदय, जबसे हमारा चुनाव कानून बना है, उसमें पूरी तौर पर परिवर्तन करने वाले में विचार नहीं किया गया है, उदाहरण के लिए खर्च कोसे कम हो, जाली बोटों का डालना कोसे रोका जाए और बोटों की अतीव-फरोज़ को कोसे रोका जाये। मैं जानना चाहता हूँ कि इंग्लैंड में हाउस ऑफ कामन्स के स्पीकर

की अध्यक्षता में एलेक्टोरल ला को संशोधन करने के लिए अभी तक बार सम्मेलन हो चुके हैं, क्या विलम्बनी महोदय लोकसभा के अध्यक्ष के सभापतित्व में कोई ऐसा सम्मेलन बनाने पर विचार करें जिसमें सभी दलों के प्रतिनिधि हों और जिसमें एलेक्टोरल ला में संशोधन करने के लिये नये सिरे से विचार किया जा सके ?

SHRI GOVINDA MENON : I shall be very happy if under your guidance and under your chairmanship there would be an examination of the electoral laws in force in our country and I would also be happy to bring legislation to amend the Representation of the People Act. I have had discussions with the Chief Election Commissioner on several aspects of the election laws in force today and he has promised to send recommendations for a comprehensive amendment of the election law which, it is hoped, would plug many loopholes. Still there may be very clever people who may be able to get over the constraints imposed by the election law. But the suggestion made by the hon. Member is acceptable to me.

SHRI BEDABRATA BARUA : There is a lot of truth in what is being said. As it is the election returns do not have relevance to reality. There are some curious aspects. Parties can spend any amount they like and that being the case individuals can spend and transfer most of their expenditure to the party; still they will keep to the limits. All these malpractices are punishable by law, will the Government consider doing away with the ceilings so that Members do not come to Parliament or other legislatures after stating an untruth in the first instance.

SHRI GOVINDA MENON : That is also a suggestion. I do not know whether it is a sound or an unsound suggestion.

SHRI K. RAMANI : Election has become very expensive and representatives of the people representing the peasants or an ordinary workers cannot fight the elections hereafter. From my own experience in the election in the Nagarcoil constituency...

MR. SPEAKER : Each one can speak of his bitter experience but this is not the time.

SHRI K. RAMANI : I want to draw the attention of the Government to one serious matter that more than 1000 vehicles were used in the Nagercoil constituency. In my own constituency when I contested the election, the candidate who was not victorious spent Rs. 17 lakhs. Are the Government prepared to see that the maximum limit of expenses is, in these circumstances, reduced and also to put a ceiling on use of vehicles, etc.? Friends and relatives and everybody else can spend. Are the Government prepared to put a fullstop to this kind of malpractices by enacting legislation properly?

SHRI GOVINDA MENON : I thought he was the candidate who was returned at that election from his constituency, and the sum of Rs. 17 lakhs (*Interruption*)

SHRI K. RAMANI : Sir, that is not the answer. The question is how much money has been spent by the other candidate; whether the Government has got information regarding the correct amount spent; it is not a question of my having been returned from that constituency.

MR. SPEAKER : Order, order. Shri Mahajan.

SHRI K. RAMANI : Sir, he has not answered my question.

SHRI GOVINDA MENON : It is a suggestion.

SHRI K. RAMANI : Sir, I am asking for your protection. He said that I have been returned from that constituency. That is not the answer that I want. My question was, how much money has been spent by the other candidate. It is not a question of my being returned.

MR. SPEAKER : How can the Minister say in which constituency, a Member or a defeated candidate has spent how much money? That is not the question. You have made a suggestion that huge monies are being spent. It is a matter of suggestion. He has made a note of it. How can he say that a particular candidate has spent Rs. 17 lakhs or Rs. 7 lakhs or Rs. 70 lakhs? How can he answer that question? Is it possible for anybody? He has said that he has made a note of that suggestion.

SHRI K. RAMANI : What you say, I understand. But how Ministers did not give such an answer.

MR. SPEAKER : Order. We have got only four more minutes. Shri Mahajan

SHRI VIKRAM CHAND MAHAJAN : It is a matter of common knowledge that return of election expenses has become a farce, and what we find is that there is no limit placed on the parties who spend for the candidates or the friends of the candidates who spend on them. Therefore, the election law can be evaded by taking recourse to other ways. So, my question is, is the the Minister willing to have a joint committee of all the parties to look into this matter and see whether there is at all any need for having this law or to do away with it?

SHRI GOVINDA MENON : A similar suggestion from Shri Vajpayee was accepted.

श्री बहराज तिंह भारती : अध्यक्ष महोदय, क्या सरकार किसी ऐसे सुझाव पर विचार करेगी जिसमें आइडेन्टी कार्ड दिया जाये, बोटर की कम्प्लेसरी बोटिंग हो, सभी केन्डी-डेट्स एक प्लेटफार्म से बोले, सरकार के द्वारा उनको पर्ची दी जाए ताकि कोई खर्च भी करना चाहे तो कर ही न सके? इस प्रकार से इम्पर्सेनेशन न हो सके और चुनाव भी सस्ता हो। क्या इस सुझाव पर सरकार विचार करेगी?

SHRI GOVINDA MENON : Even now there is a provision in the law for the supply of identity cards in selected urban areas. Whether it would be administratively possible in India for identity cards for the entire population in the country has to be considered.

श्री शिव नारायण : अगर आप आइडेन्टी कार्ड देवें तो जो लोग पाकिस्तान से हिन्दुस्तान आ जाते हैं, उन पर रोक लग सकती है मैं मन्त्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ, when you are willing to consider the advice of Shri Vajpayee, why are you not forming a committee immediately?

मैं यह कहना चाहता हूँ सरकार से कि जो मोटी मोटी चीजें होती हैं उनके रिटनेंस आप हमसे ले लिजिए जैसे कि पेट्रोल को ले लिजिए, मोटर बेहिकल का ले लीजिए लेकिन अगर आप हमसे यह कहें कि कितने बोडी के बण्डल लगे और कितनी प्याली चाय लगी, उसका रिटन दीजिये तो वह कहाँ तक मुनासिब होगा।

I would like to know from the hon. Minister definitely.

इसलिए जो चीज पासिबुन है, उसके लिए ही आप रिटन देने के लिए कहें।

SHRI GOVINDA MENON : I am prepared to accept Mr. Sheo Narain's suggestion also.

श्री नुरेन्द्रनाथ द्वेषी : एलेक्शन के लंबे के मामले में जो पाबन्दी रखी गई हैं उसको हटाने की जो सिफारिश है, उसको अगर हटाया गया तो वह बड़ा गलत होगा। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि जहाँ तक हमको मालूम है, कुछ दिनों पहले एलेक्शन कमिक्षनर ने खर्चा कम करने के बारे में सलाह-मिश्वरा किया या सभी नेलिटिकल पार्टीज के साथ और उन्होंने अपनी सिफारिश गवर्नेंट के पास भेजी थी कि किस तरह से खर्चा कम किया जायें, तो गवर्नेंट ने उसके ऊपर विचार किया है या नहीं?

SHRI GOVINDA MENON : Yes, Sir. The Chief Election Commissioner has placed a recommendation before the Government that the maximum fixed for election expenses for the various constituencies should be enhanced, regard being had to conditions in the country today. I believe that recommendation was made after consultation with the different political parties.

SHRI LOBO PRABHU: As it is admitted, and it can never be denied, election expenses far exceed the statutory maximum. It must also be admitted that if your elections are bad, your democracy is working on a wrong foundation. In the circumstances arising from the Minister's agreement to

have a committee, I would like to know whether this committee will particularly examine (a) an accounting procedure for election expenditure, which will be faithful to it, because at present, election expenditure is not at all properly accounted for and it is a farce; (b) whether some procedure should not be devised to prevent Government staff and equipment being used for elections either in a concealed way or even overtly; (c) expenditure by parties is not included in the account of the candidate, because it means that the whole purpose of accounting is frustrated and (d) expenditure by friends is not included unless there is some privity in the matter? Will these four basic facts in election procedure receive the attention of the committee to be appointed?

SHRI GOVINDA MENON : I am sure all these valuable suggestions will be considered.

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

Misuse of Government Machinery in By-Selection in Phulpur Constituency U. P.

*545. **SHRI SHRI CHAND GOYAL :** Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to state :

(a) whether the Election Commission has received complaints regarding the misuse of Government machinery in the bye-election for the Phulpur-Parliamentary seat in Uttar Pradesh; and

(b) if so, to what action taken thereon?

THE MINISTER OF LAW AND SOCIAL WELFARE (SHRI GOVINDA MENON) : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Aid from UNICEF for Family and Child Welfare Schemes in India

*546. **SHRI GADILINGANA GOWD :** Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that an agreement has been signed between the Government of India and the UNICEF under which India would get Rs. 27.75 lakhs for the family and child welfare schemes; and

(b) if so, the details of the agreement and the break-up of proposed expenditure, State-wise ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY[OF LAW AND IN THE (DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE) (DR. SHRIMATI PHULRENU GUHA : (a) Yes, Sir.

(b) A statement showing the State-wise distribution of projects so far started is placed on the Table of the House.

Under this Agreement, UNICEF assistance would be in the form of supplies and equipments to the projects, jeeps, scooters and bicycles for supervisors and other staff of the projects and re-imbursement of expenditure in respect of training of the personnel in charge of the projects. Government will meet the staff salary, expenditure on building, and cost of supplies and equipments other than those to be provided by UNICEF.

STATEMENT

State-wise distribution of the Family and Child Welfare Projects set up upto 10-3-1969.

States	No.
Andhra Pradesh	2
Assam	8
Bihar	3
Delhi	1
Gujarat	11
Haryana	5
Himachal Pradesh	2
Jammu and Kashmir	1
Madhya Pradesh	10
Maharashtra	24
Manipur	2
Mysore	14
Orissa	7
Pondicherry	2
Punjab	5
Rajasthan	2
Tamil Nadu	2
Tripura	1
Uttar Pradesh	7
West Bengal	8
Total	117

Russian Machinery lying idle in Bokaro Steel Plant

*547. SHRIMATIILA PALCHOUDHURI: Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to State :

(a) whether it is a fact that imported Russian Machinery for the Bokaro Steel Plant is lying idle for want of spare parts and lubricants ;

(b) if so, full details of the machinery which is lying idle ;

(c) since when it has been lying idle ;

(d) the action taken, if any, to get the needed material ; and

(e) when the machinery is likely to be re-utilised ?

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI C. M. POONACHA) : (a) to (c). Presumably the reference is to scrapers and bull-dozers imported from the USSR for site-levelling work at Bokaro.

20 imported scrapers and 8 imported bull-dozers were taken over by Hindustan Steel Works Construction Ltd. for earth levelling work at Bokaro. On completion of bulk of this work, some of these scrapers and bull-dozers became surplus to their immediate requirements. Of these 6 scrapers and 3 bull-dozers have been unserviceable for two years for want of spares.

(d) and (e). Action has been taken to import spare parts. The actual re-utilization of the scrapers and bull-dozers will, however, depend not merely on how soon the required spare parts are available but also on how soon alternative work could be found by the company for their use.

राष्ट्रपुर-काठगोदाम बड़ी रेलवे लाइन का सर्वेक्षण

*548. श्री हृषि श्रवण साल :

श्री रामकृष्ण सिंह :

श्री राम गोपाल शास्त्रीले :

श्री जगन्नाथ राव जोशी :

श्री घटल बिहारी बाजपेयी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सीमा सुरक्षा, कुमाऊं पहाड़ी

क्षेत्र और तराई क्षेत्र के विकास तथा वहाँ पर कृषि विश्वविद्यालय तक परिवहन सुविधाओं और पर्यटक सुविधाओं की व्यवस्था करने की आवश्यकता को दृष्टिगत करते हुए रामपुर काठगोदाम बड़ी रेलवे लाइन बनाने के लिए सर्वेक्षण किया गया है ; और

(क) यदि है, उसका क्या परिणाम रहा है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख) रामपुर और (काठगोदाम के निकट) हल्दवानी के बीच रेलवे लाइन के लिए 1965-57 में जो सर्वेक्षण किये गये थे, उनसे मालूम हुआ कि यह लाइन अनाभकर होगी, अतः इसका निर्माण आरम्भ नहीं किया गया । लेकिन इस लाइन के लिए फिर से यातायात सर्वेक्षण किया जा रहा है और इस सम्बन्ध में पहले जो इंजीनियरिंग सर्वेक्षण किया गया था उसकी रिपोर्ट को भी अद्यतन बनाया जा रहा है । जब रेलवे संशोधित रिपोर्ट को संकलित कर लेगी और रेलवे बोर्ड उनकी जांच कर लेगा, तो इसके बाद इस लाइन के निर्माण के सम्बन्ध में निर्णय किया जायेगा ।

Under-utilisation of Wagon Industry Capacity

*549. SHRI M. SUDARSANAM ; Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the extent to which the wagon industry capacity is under-utilized ; and

(b) what are the orders for wagons in terms of four wheelers to be placed by the Railways on private industries in 1969-70 as against previous four years ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) The industry have adequate orders commensurate with their actual performance in the recent past.

(b) Wagon orders for 1969-70 Programme are still under consideration. The details of orders placed against the last four

Programmes are as under :

Programme	Orders placed (In four wheelers)
1965-66	23173.5
*1966-67	2201
1967-68	16320
1968-69	13500

*(These were placed as extension orders to the 1965-66 orders).

Steel Quota to Standard Drum Factory

*550. SHRI MADHU LIMAYE : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Standard Drum Factory of Messrs. Kapadias was given a certain steel quota ;

(b) if so, the figures of this quota for the last five years ; and

(c) the reasons for giving this quota when additional capacity in this industry was prohibited ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (c). Messrs. Standard Drum and Barrel Manufacturing Co. as well as other firms borne on the list of the D. G. T. D. are receiving allocations of Steel. The allocation made to this firm for barrels and small drums during the last 5 years is given below :—

Year	Quantity allocated (Tonnes)
1964-65	5365.32
1965-66	4184
1966-67	7898
1967-28	10453
1968-69	4430

The above allocations were made on the basis of assessed capacity recognised for raw material supply.

Underground Railways in Metropolitan Cities

*551. SHRI A. SREEDHARAN : SHRI K. LAKKAPPA :

SHRI ONKAR SINGH :
SHRI SHRI GOPAL
SABOO :
SHRI BANSH NARAIN
SINGH :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether the Study Team which was appointed to go into the question of feasibility of laying underground Railways in Calcutta, Bombay and Delhi has since submitted its report to the Government;

(b) if so, the recommendations made therein ; and

(c) whether the same has since been examined by the Government and if so, with what result ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). The Metropolitan Transport Team of the Planning Commission have not yet made their final recommendations.

(c) Does not arise.

Speed of Electric Locomotives

*552. **SHRI P. M. SAYEED :**
SHRI MANIBHAI J. PATEL :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether the Commission on Railway Safety recommended to the Railway Board to have 65 kilometres per hour as the maximum speed on Indian Railways for electric locomotives ;

(b) whether the request of the Commission for reports on speed tests on selected bad patches was not agreed up ;

(c) the reasons therefor ; and

(d) the reasons which weighed with Railway Board to have the 100 kilometres electric trains against the recommendations of the Commission ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) A maximum speed of 65 kilometres per hour was recommended in the case of WAM 1 type A. C. Electric locomotives.

(b) No, Sir. Instrumented trials were carried out on selected run-down section of S. E. Railway under monsoon conditions from 8-10-1966 to 17-10-1966.

(c) Does not arise.

(d) Repeated and extensive oscillation trials carried out by the R. D. S. O. had shown that the locomotives were suitable for speeds upto 100 km. p.h. on nominated main line track and there was no valid argument for restricting the speed to a lower limit.

छोटे उद्योगों में बेरोजगार इंजीनियरों का प्रशिक्षण

*553. **SHRI NARAYAN SAWHAY SHARMA :**

श्री रामस्वरूप विश्वार्थी :

श्री श्रीम प्रकाश त्यागी :

श्री अद्विकार सूपकार :

श्री ज्योतिमंथ बतु :

श्री जे० एच० पटेल :

क्या घोषणागत विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की हृषा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बेरोजगार इंजीनियरों को छोटे उद्योगों का प्रशिक्षण तथा अन्य मुद्रिधाए दे कर उनके लिए रोजगार की व्यवस्था करने का सरकार का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो इस योजना की रूपरेखा क्या है ; और

(ग) उन्हें किन-किन लघु उद्योगों में प्रशिक्षण देने का सरकार का विचार है ?

घोषणागत विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री कलरहीन श्रीमी अहमद) : (क) से (ग). बेकार इंजीनियरों के मार्ग दर्शन के लिए तथा उन्हें अपने लघु उद्योग लगाने के लिए निम्नलिखित प्रशिक्षण पाठ्य-क्रमों का गठन किया गया है :—

(1) लघु उद्योग सेवा संस्थाओं द्वारा जो लघु उद्योग विकास आयुक्त के अधीन हैं, विभिन्न राज्यों में विश्वार्थी कालिक पाठ्य क्रम आयोजित किये जाते हैं। इन संस्थाओं ने दिसम्बर, 1967 से अब तक 400 से अधिक इंजीनियरों को प्रशिक्षण दिया है।

(2) शिक्षा मंत्रालय के अनुरोध पर लघु उद्योग आयुक्त के कार्यालय द्वारा

लघु उद्योग सेवा संस्था में एक चार मास का पूर्णकालिक पाठ्यक्रम आयोजित किया गया था जो 1 नवम्बर, 1968 को प्रारम्भ हुआ और 28 फरवरी, 1969 को समाप्त हुआ। इस में कुल 58 इंजीनियरों को प्रशिक्षण दिया गया। शिक्षा मन्त्रालय ने उस पाठ्यक्रम में भाग लेने वाले प्रत्येक स्नातक इंजीनियर को 250 रुपये प्रतिमास तथा 150 रुपये प्रतिमास डिप्लोमा धारी इंजीनियर को ग्रन्ति दी।

(3) शिक्षा मन्त्रालय ने 1949-50 में एक आवाहारिक प्रशिक्षण वृद्धि की योजना आरम्भ की जिस का उद्देश्य तकनीकी संस्थाओं से शिक्षा प्राप्त स्नातकों तका डिप्लोमा धारी इंजीनियरों की आवश्यक आवाहारिक प्रशिक्षण प्रदान करना था ताकि वे लाभकारी आजीविका प्राप्त कर सकें। इंजीनियरी तथा तकनालोजी के स्नातकों तथा डिप्लोमा धारियों को क्रमशः 250 रुपये प्रति मास 150 रुपये प्रतिमास आजीविका वृत्ति प्रदान की जाती है। प्रशिक्षण सामान्यतः 1 वर्ष का होता है।

(4) इंजीनियरों, कारीगरों तथा तकनीकी योग्यता प्राप्त उद्यमियों को लघु उद्योग स्पातना के लिए वित्तीय सहायता नामक एक योजना तैयार की गई है और उसे राज्य सरकारों को "आदर्श योजना" के रूप में भेजा गया है ताकि वे इसे प्रपने राज्य क्षेत्र में सहायतार्थ स्वीकार करें।

हाई प्रेसर (उच्च दाव वाले) उपकरणों तथा हैबी इम्प्रेसरों का निर्माण

*५५४. श्री भाहाराज सिंह भारती :
श्री गणपाल सिंह :

श्री वेणौ शांकर शर्मा :
श्री दी० चं० शर्मा :

क्या ध्रोग्गिक विकास, आमत्रिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चौथी पंचवर्षीय योजना में हाई प्रेसर (उच्च दाव वाले) उपकरण तथा हैबी इम्प्रेसर कम्प्रेशर बनाने के बारे में कोई योजना बनाई गई है?

(ख) क्या उससे देश की सारी आवश्यकता पूरी हो जायेगी; और

(ग) यदि है, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है?

ध्रोग्गिक विकास, आमत्रिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री कलहडीन लाली अहमद) : (क) से (ग). सरकार ने भारी कम्प्रेसरों और विशेष पम्पों का निर्माण करने के लिए जिनकी आवश्यकता उत्तरक उद्योग, रसायन और पेट्रोरसायन संयंत्रों तथा इस्पात संयंत्रों को पड़ती है, सरकारी क्षेत्र में एक परियोजना स्थापित करने का निश्चय किया है। पम्प और कम्प्रेशर बनाने के लिए देश में उपलब्ध विद्यमान उत्पादन सुविधाओं और क्षमता को ध्यान में रखते हुए तथा चौथी पंचवर्षीय योजना की अवधि में इनकी संभावित आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए इस परियोजना की क्षमता 8,000 मी० टन प्रतिवर्ष निर्मित करने का निरांय किया है इस परियोजना में उसी किस्म के पम्पों और कम्प्रेशरों का निर्माण करने का विचार है जिनका इस समय देश में निर्माण नहीं हो रहा है तथा वे सभी वस्तुएं, जिनके विकास और उत्पादन के लिए गैर-सरकारी क्षेत्र में विधि दिलाई है, इसके निर्माण कार्यक्रम से निकाल दी गई है; इस परियोजना में लगभग 10.68 करोड़ रुपये लागत आने का अनुमान है। जिसमें मोटे तौर से 1 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा का व्यय भी सम्मिलित है। अंतिम उत्पादन लगभग 10.8 करोड़ रुपये प्रतिवर्ष का होगा। इसके

प्रतिरक्त, 1 करोड़ रुपये की व्यवस्था बस्ती निर्माण के लिए की गई है। इस प्रकार कुल अनुमानित लागत 11.68 करोड़ रुपये हो जायेगी।

**Export of Car Components by M/s.
Hindustan Motors**

*555. SHRI R. K. SINHA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

- (a) whether Hindustan Motors are exploring the possibilities of exporting car components ;
- (b) if so, whether the exports would not hit the automobile production in the country ;
- (c) the estimated foreign exchange earned through the exports ; and
- (d) the quantity of foreign exchange spent on importing auto spares etc.

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (c). M/s. Hindustan Motors have only indicated so far that they are exploring with their collaborators, the possibilities of exporting automobile components, including car components. No specific proposals have been received so far from them. There is no reason to apprehend that such exports would hit automobile production in the country. For one thing, there is at present considerable spare capacity in Hindustan Motors on account of very low volume of production of commercial vehicles, and for another, the precise volume of exports is yet to be known. For the same reason, no estimate is possible at this stage of the earnings of foreign exchange through such exports.

(d) The amount of foreign exchange sanctioned to the automobile manufacturers during the year 1968-69 for import of motor vehicle parts is Rs. 2.5 crores.

Hindustan Steel Limited

*556. SHRI SITARAM KESRI : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

- (a) the amount of subsidy given to the

Hindustan Steel Ltd. during the years 1966-67, 1967-68 and 1968-69 ;

(b) the foreign exchange allowed to the Hindustan Steel Ltd. during the years 1966-67, 1967-68 and 1968-69 ;

(c) the foreign exchange earned by the Hindustan Steel Ltd. during the last three years by exports of steel etc. ;

(d) whether the Hindustan Steel Ltd. has achieved its targets of production ; and

(e) if not, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI C. M. POONACHA) : (a) The amount of subsidy which accrued to HSL on exports amounted to Rs. 1 million in 1966-67, Rs. 38 million in 1967-68 and to Rs. 35 million during the period from April to December, 1968.

(b) H. S. L. were allowed foreign exchange for imports of spares and raw materials to the extent of Rs. 121.448 million in 1966-67 and Rs. 79.371 million in 1967-68. The information for 1968-69 is not readily available.

(c) The FOB value of exports by HSL during the last three years was Rs. 93 million in 1966-67, Rs. 309 million in 1967-68 and Rs. 331 million during the period from April, 1968 to January, 1969.

(d) and (e). H. S. L. had a programme of production of 1.58 million tonnes of pig iron for sale and 2.726 million tonnes of saleable steel for the year 1968-69. Against this target, actual production is likely to be of the order of 1.116 million tonnes of pig iron and 2.668 million tonnes of saleable steel. The gap is not very significant and is mainly due to much-needed capital repairs to Blast Furnaces, Open Hearth furnaces and some of the mills, labour troubles in Durgapur etc.

Recession in Machine Tool Industry

*557. SHRI CHENGALRAYA

NAIDU :

SHRI P. C. ADICHAN :

Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the utilization of production capacity in the machine tool industry is ranging between 10 per cent and 80 per cent and at an average of 46 per

cent as per survey made by the Indian Machine Tool Manufacturers Association on the current industrial trend :

(b) whether according to the survey report the main cause of low utilization of capacity in the industry is the lack of orders due to the recession : and

(c) if so, the steps being taken by Government in this regard ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Yes. Sir.

(h) Yer, Sir.

(c) (i) Conceted efforts are being made by the industry, with the encouragement and assistance of Government, to diversify the product range so that the types of machine tools which were hitherto being imported could be manufactured within the country.

(ii) A dialogue-cum seminar was held in August 1967 to enable the manufacturers to have an idea of likely requirements of machine tools by project authorities and modify their production programmes accordingly. Project authorities both in public and private sectors and machine tool manufacturers took part in the discussions. Initially the requirements of machine tools for the project were estimated at Rs. 40-45 crores of which Rs. 28 crores worth were to be imported. As a result of the dialogue, it was agreed by the project authorities and the manufacturers that about Rs. 17 crores worth of machine tools originally contemplated for import could be substituted by indigenous machinery. On this basis, the manufacturers have diversified their production to meet the requirements to the projects.

(iii) A rigid scrutiny is made on import applications from project authorities both in public and private sectors to avoid import of machine tools which can be supplied by indigenous manufacturers. Before issuing import licences or re-validating capital goods licences where the scrutiny is more than one year old, the lists of items for import are scrutinised again by the Directorate General of Technical Development from indigenous angle. While scrutinising the Lists, not only items which are on the banned list are disallowed but also items which are in the manufacturing programme of indigenous manufacturers. According to the current Import Trade Control Policy, all require-

ments of machinery worth more than Rs. 7.5 lakhs are first to be advertised in the India Trade Journal to enable the indigenous manufacturers to quote for them.

(iv) Government have undertaken a census of machine tools installed in the country. The census will provide information on the age of machine tools now in operation in different sectors of industry and the general pattern of the machine tools installed in the country. The information when compiled, will enable the engineering units to assess their competitiveness *vis-a-vis* other similar units both in the country and abroad. The data will also form the basis for making a rational estimate of the demand for machine tools in the coming years.

(v) Exporters of machine tools are given 20% cash subsidy and 20% import replenishment. Deferred payment facilities have also been provided to the machine tool industry through the Industrial Development Bank of India for machine tool purchases by customers.

The measures listed above under (i) to (v) will help in the better utilisation of indigenous capacity for manufacture of machine tools.

Small Scale Industry in Gujarat

***558. SHRI NARENDRA SINGH MAHIDA :** Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether Government's attention has been drawn to the reports that small Scale Industry in Gujarat which is the backbone of the State's industrial economy is passing through hard conditions ; and

(b) whether the State Government have approached the Centre for patronage and financial help for rehabilitation of the small scale industry in Gujarat ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Government of India have not received any report to the effect that small Scale Industries in Gujarat state are passing through particularly hard conditions.

(b) No, Sir.

Birla Group of Industries

*559. SHRI N. R. LASKAR :
SHRI R. BARUA :

Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Government have considered the four applications of the Birla Group of Industries which had been submitted in October and November 1968 ;

(b) if so, the reasons for delay in taking a final decision thereon ; and

(c) what is the time generally taken by Government to decide such cases ;

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Yes, Sir. Two of these applications have since been rejected while two applications, received on 10th October '68 and 22nd November '68 are still under consideration.

(b) and (c) : There has been no undue delay in disposal of these applications. The time taken in such cases varies from case to case and depends both on the nature of the project and on whether complete information is furnished in the application to enable full examination of the proposal. Normally, decision should be taken within 3 months of the receipt of applications or receipt of additional information called for, for applicants.

Managing Directors in Industries

*560. SHRI M. L. SONDHI : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that companies having a minority foreign participation in Industry are not to be permitted to appoint the Managing Director and other high officials ; and

(b) if so, the details thereof ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) There is nothing in the Companies Act to prohibit a company having minority foreign participation in its capital

from appointing a managing director and other high officials in the company. The provisions of Chapter II of Part VI of the Companies Act dealing with Directors govern the appointment of managing directors in public companies and payment of remuneration to them ; and

(b) Does not arise.

रेलवे सुरक्षा विशेष बल के लिए जवानों की भर्ती

*561. श्री मोलहू प्रसाद : क्या रेलवे मंत्री 13 अगस्त, 1968 और 26 नवम्बर, 1968 के क्रमशः अतारांकित प्रश्न संख्या 3925 और 2166 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की हृषा करेंगे कि :

(क) 145 जवानों के चुने जाने के क्या कारण हैं जबकि सरकार की मिनव्ययता सम्बन्धी नीति स्पष्ट है ;

(ख) क्या आवेदन कर्ताओं को उनके खर्चे तथा हानि के लिए कोई मुआवजा दिया गया है और यदि हाँ, तो कितना मुआवजा दिया गया है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) क्या यह सच है कि उपर्युक्त परीक्षा को रद्द करके, इसी प्रकार की परीक्षा और प्रशिक्षण के लिए चुनाव फिर से किया गया था ; यदि हाँ, तो इनमें से चुने गये व्यक्तियों के नाम क्या हैं और पहली परीक्षा में चुने गये व्यक्तियों को भर्ती न किये जाने के क्या कारण थे ; और

(घ) क्या सरकार चुने गये 145 जवानों की सेवाओं का अन्य स्थानों पर उपयोग करेगी, यदि हाँ, तो कब और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (दा० राम सुभग सिंह) : (क) फरवरी, 67 में जब चुनाव किया जा रहा था, उस समय पहले से यह जान लेना सम्भव नहीं था कि रेलवे सुरक्षा विशेष बल में ट्रेनिंग रिजर्व वाले रक्षकों के पद समाप्त कर दिये जायेंगे ।

(ख) भर्ती के लिए उम्मीदवार भेजने के

बारे में रोजगार कार्यालय को लिखते समय निश्चित रूप से यह बात स्पष्ट कर दी गयी थी कि उम्मीदवार चुनाव के लिए अपने जोखिम और खर्च पर आयेंगे। इसलिए जिन उम्मीदवारों ने चुनाव में भाग लिया, उनमें से किसी को कोई मुश्किल नहीं दिया गया।

(ग) 1968 के मध्य में एक और चुनाव किया गया जिसमें 153 व्यक्ति चुने गये। पांच व्यक्ति, अर्थात् सर्वथो लाल बहादुर, सुरेश चन्द्र, दया राम, सुभाष चन्द्र और रामजी मिश्र, ऐसे थे जो फरवरी 1967 में चुने गये थे और फिर 1968 के मध्य में जो चुनाव किया गया था, उसमें भी चुने गये थे। फरवरी, 1967 में जो पेनल बनाया गया था, वर्तमान आदेशों के अनुसार एक वर्ष बाद अर्थात् फरवरी, 1968 में उसकी अवधि समाप्त हो गयी और इस पेनल में चुने गये व्यक्तियों को नियुक्त नहीं किया जा सका।

(घ) सवाल नहीं उठाना।

राजस्थान में उद्योग

*562. श्री मोठालाल भोना : क्या श्रीकोणिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चौथी पंचवर्षीय योजना में राजस्थान में सरकार कौन से नये उद्योग स्थापित करने का विचार है ; और

(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

श्रीकोणिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फलसुहीन अली अहमद) : (क) और (ख). चूंकि चौथी पंचवर्षीय योजना पर अभी अंतिम निर्णय किया जाना है, अतः अभी यह बता सकना सम्भव नहीं है कि राजस्थान में इस योजना की अवधि में कौन से नये उद्योग स्थापित किये जायेंगे।

Shifting of Western Railway Headquarters from Bombay to Ahmedabad

*563. SHRI R. K. AMIN : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Members of

Parliament from Gujarat have time and again asked for shifting the Headquarters of the Western Railway from Bombay to Ahmedabad ; and

(b) if so, the reasons for not agreeing to such a request ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes, Sir.

(b) On administrative, operational, commercial and economical grounds, the shifting of the headquarters is not considered desirable.

Over Staffing in Public Sector Industries

*564. SHRI KANWAR LAL GUPTA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that industries in the Public Sector are over-staffed, particularly in the case of officers ;

(b) if so, whether Government propose to make a survey of it ; and

(c) steps Government propose to take to send trained and efficient staff in these undertakings ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Generally there is no over-staffing in the public sector industries, particularly at the officers level ;

(b) Does not arise.

(c) Normally qualified and experienced personnel are recruited for manning the various posts in the public sector undertakings. The undertakings themselves impart In-Service Training to their technical and managerial personnel. The Officers are deputed periodically for participation in refresher courses and seminars arranged by various management institutions in the country, to keep themselves informed of the latest techniques and developments in their fields.

गुना-मक्सी रेल सम्पर्क

*565. श्री हुकम अद्वा कल्पाय : क्या रेलवे मंत्री 26 नवम्बर, 1968 के ताराकित प्रश्न संख्या 349 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गुना से मक्सी तक रेलवे लाइन जिस

पर अब तक 40.75 किलोमीटर लम्बी पटरी बिछाई जा चुकी है, बिछाने का कार्य कब तक आरम्भ किया गया था ;

(क्ष) इस लाइन पर पटरी बिछाने के लिये सरकार द्वारा अब तक कितनी धनराशि खर्च की जा चुकी है ;

(ग) इस लाइन को पूरा करने के लिये कितने छोटे और बड़े पुल तथा पुलियाँ बनाई जायेगी ; और

(घ) क्या इस कार्य को पूरा करने की तिथि के बारे में अब तक कोई अन्तिम निर्णय किया जा चुका है ?

रेलवे मंत्री (दा० राम सुभग सिंह) : (क) इस लाइन के निर्माण की मंजूरी मार्च, 1962 में दी गयी थी। लाइन के निर्माण का काम 10-4-1962 को शुरू किया गया।

(ख) इस लाइन पर अब तक कुल 5.40 करोड़ रुपये खर्च हुए हैं।

(ग) इस लाइन को पूरा करने के लिए 33 बड़े पुलों और 224 छोटे पुलों का बनाया जाना अपेक्षित है।

(घ) इस क्षेत्र में यातायात के विकास की गति धीमी होने के कारण यातायात का पुनर्मूल्यांकन किया जा रहा है ताकि इस काम को फिर से चरणबद्ध किया जाये। इस क्षेत्र में यातायात की वृद्धि को दर और पर्याप्त धन की उपलब्धता को देखते हुए लाइन को पूरा करने के लिये एक संशोधित अंतिम तारीख निश्चित करने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है।

Reservations for Direct Recruited Graduates in Foreign Traffic Accounts Office, Western Railway, Delhi

*566. SHRI P. P. ESTHOSE :
SHRI K. M. ABRAHAM ;
SHRI A. K. GOPALAN ;
SHRI K. ANIRUDHAN ;
SHRI P. GOPALAN :
SHRIMATI SUSELLA
GOPALAN :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether any representation regarding irregularities in promotions and fixation against 20 per cent reserved quota for direct recruited Graduates in the Foreign Traffic Accounts Office, Western Railway, Delhi has been received by Government ;

(b) if so, the action taken thereon ; and
(c) steps taken to fix responsibility ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes, Sir.

(b) and (c). One representation claiming benefit of confirmation from 1-8-1961 against 20% Graduates quota has been considered and rejected. Another representation against the orders of recovery of over-payments is receiving consideration.

Beggars in India

*567. SHRI SAMAR GUHA :
SHRI RAGHUVIR SINGH
SHASTRI :

Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to state :

(a) whether Government have made any survey of beggars population in the country ;

(b) if so, their number in urban and rural areas ;

(c) the number of totally homeless beggars and percentages of female, children and old beggars ;

(d) how many of these beggars are physically deformed in-capacitated, diseased and age-torn having none to look after them;

(e) whether the beggar problem leads to spreading of various diseases, social vices, corruption and is a standing disgrace for India ; and

(f) if so, what steps have been taken by Government to tackle this problem ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (DR. SHRIMATI PHUERENU GUHA) :
(a) No, Sir.

(b) to (d). Do not arise.

(e) While no study as such to determine whether beggary leads to spreading of various diseases, social vices, and corruption has been undertaken, the practice by itself is

highly undesirable and deserves to be eradicated.

(f) Prevention and control of beggary is primarily the responsibility of the State Governments. In accordance with the decision taken by the National Development Council all such programmes will now form part of the State plans and their implementation will vest in the State Governments.

Improvement in Rourkela and Bhilai Steel Plants

*568. SHRI S. S. KOTHARI: Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that steps have been initiated to improve the functioning of the Rourkela and Bhilai Steel Plants ;

(b) if so, the steps taken and the results thereof ; and

(c) the estimates of profit or loss for 1969-70, and how these compare with those of the previous two years ?

THE MINISTER OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI C. M. POONACHA): (a) Yes, Sir.

(b) The various steps taken/being taken by Government for the better functioning of the public sector steel plants had been indicated in the Pamphlet entitled "Performance of Hindustan Steel Limited" placed on the Table of the House on the 5th April, 1968. Some of the important measures are under implementation, but it will take some time before tangible results emerge.

(c) During 1967-68, Bhilai and Rourkela Steel Plants sustained a loss of Rs. 91.21 million and Rs. 72.05 million respectively. According to the present indications, both the plants will incur a loss during 1968-69 also, though in the case of Rourkela there will be a reduction in the quantum. On the basis of the production programme envisaged for these plants for the year 1969-70 and at current prices/costs, Rourkela Steel Plant is expected to make a profit and the loss at Bhilai will go down considerably.

एसोसिएटिड सीमेंट कम्पनी लिमिटेड, बब्बई

*569. श्री शारदानन्द : क्या श्रीद्वारिगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एसोसिएटिड सीमेंट कम्पनी लिमिटेड बब्बई, ने लाइसेंस के लिये किस तिथि को प्रार्थनापत्र दिया था और उस ने कब से अपना काम प्रारम्भ किया ;

(ख) इस कम्पनी की स्थापना की शर्तें क्या हैं और वह किन-किन वस्तुओं का उत्पादन कर रही हैं ; और

(ग) उस की स्थापना से अब तक का इस का कुल उत्पादन कितना है ?

श्रीद्वारिगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख). एसोसिएटिड कंपनी लिमिटेड का गठन बब्बई में 1 अगस्त, 1936 को किया गया था । चूंकि उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, 1951, 8 मई, 1952 से लागू हुआ था अतः श्रीद्वारिगिक लाइसेंस आवेदन का प्रश्न ही नहीं उठता था । अब भी जबकि सीमेंट उद्योग को उक्त अधिनियम के लाइसेंस प्राप्त करने के उपबन्धों से छूट दे दी गई है किसी भी शर्त के लगाये जाने का प्रश्न नहीं उठता । पोर्टलैंड सीमेंट की कई किस्मों के उत्पादन (जो कि इस कम्पनी का मुख्य कार्य है) के अंतरिक्त सीमेंट की कुछ और विशिष्ट किस्मों के अलावा इन निम्नलिखित वस्तुओं का उत्पादन भी करती है :—

(1) ऊप्पसह तथा ऊप्पसह वस्तुओं के उत्पादन ;

(2) सीमेंट, कागज तथा लुगदी रसायन उद्योगों इत्यादि के लिए भारी मशीनों का उत्पादन और बिजली से चलने वाली मुल के आकार की कंपोनेंटों । कंपनी अपनी कोयला खानों से कोयला भी निकालती है ।

(ग) कम्पनी का अपने प्रादुर्भाव से 31 जनवरी, 1969 तक सीमेंट का कुल उत्पादन 854 लाख मी० टन था ।

Publication of Central Acts in Hindi

*570. SHRI VISHWA NATH PANDEY: Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to state :

- the number of Central Acts that have so far been published in Hindi ;
- the programme for the next year ; and
- whether any assistance is proposed to be offered to the States for translation of their laws ?

THE MINISTER OF LAW AND SOCIAL WELFARE (SHRI GOVINDA MENON) : (a) Hindi texts of 75 Central Acts have so far been published under the authority of the President under Section 5(1) (a) of the Official Languages Act, 1963.

(b) The tentative programme for the year 1969-70 includes :

- Preparation of Hindi texts of 23 Central Acts (*vide* Annexure-A laid on the Table of the House. [*Placed in library. See No. LT—387/69*]) and their publication in the Official Gazette under Section 5(1) (a) of the Official Languages Act, 1963.
- Preparation of Hindi texts of 65 Statutory Rules/Orders (*vide* Annexure-B laid on the Table of the House. [*Placed in Library. See No. LT—387/69*]) and their publication in the Official Gazette under Section 5 (1) (b) of the Official Languages Act, 1963.
- Preparation of Hindi translation of Bills to be introduced in Parliament.
- Preparation of Hindi translation of Statutory Rules received from Ministries/Departments of the Government of India in pursuance of Section 3 (3) of the Official Languages Act, 1963.
- Publication of an up-to-date version of the Constitution in Hindi and in all the Official Languages of the States.
- Publication of an All-India glossary of legal terms.
- Publication of a book in Hindi of model classes and expressions to be used in legislative drafting.

(viii) Publication of translation of Central Acts in regional languages prepared under arrangements made by the Central Government with the State Governments.

(c) The translation of State Laws (which are in languages other than Hindi) into Hindi is proposed to be undertaken by the Central Government with a view to achieving uniformity in legal terms used in Hindi translation of the Central and State Laws as far as possible. The question of granting any assistance to the State Government in this behalf does not, therefore, arise. The translation of State Laws into the respective official languages will be done by the concerned State Governments. The Central Government do not have any proposol under consideration for the grant of any assistance to the State Governments in this behalf.

मुरादाबाद डिवीजन में लोको शैदों के फालतू कर्मचारी

3402. श्री घर्जुन सिंह मदौरिया : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि 1962 से 1968 तक वर्ष वार मुरादाबाद डिवीजन में लोको शैदों के कितने-कितने कर्मचारी फालतू घोषित किये गये ?

रेलवे मन्त्री (श्री राम तुमग सिंह) : सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

Heavy Industries in Rajasthan

3403. SHRI R. K. BIRLA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

- whether the Central Government have formulated any scheme for setting up heavy industries in the State of Rajasthan during the Fourth Plan ;
- if so, the details thereof ;
- the allocations made in this behalf ; and
- whether the State Government have any scheme to the Central Government in this connection ; if so, the details thereof ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (c). The Fourth Five Year Plan is still under preparation and the allocations for various sectors including industries for different States including Rajasthan are yet to be finalised.

(d) In their memorandum on the Fourth Plan, the Government of Rajasthan proposed the following large and medium industrial schemes in the State Sector for inclusion in the Fourth Plan :—

Name of the Scheme	Outlay for the Fourth Plan		
		Rs. in lakhs	
1. State Enterprises			
(i) State Woollen Mills			
(a) Expansion of Woollen Textile Mill at Bikaner			
(b) Establishment of new Woollen Textile Mill at Jodhpur	77.00		
(ii) Sodium Sulphate Plant	3.00		
(iii) Synthetic Detergent and Caustic Soda Plant	1.00		
(iv) Leather Tannery	60.00		
(v) Salt Industry	6.00		
2. Development of Industrial Areas	100.00		
3. Share Capital contribution to Industrial and Mineral Development Corporation	50.00		
Total	297.00		

Industrial Undertakings in Gujarat

3404. SHRI NARENDRA SINGH MAHIDA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether any specific proposal is under consideration of Government for setting up industrial undertakings in Gujarat during the Fourth Five Year Plan with a view to remove unemployment in drought-hit areas in the State ;

(b) if so, the details thereof and estimated cost thereof ; and

(c) the number of persons likely to be

provided employment in each of these industries ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (c). The Government of Gujarat, in their Fourth Plan proposals have suggested a total outlay of Rs. 1602.5 lakhs under the head 'Large and Medium Industries'. The details furnished by the State Government are not, however, adequate to enable one to infer whether any or some of them relate to establishment of industries specifically for removing unemployment in the drought-hit areas in that State :

Production in Bicycle Factories

3405. SHRI BABURAO PATEL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the names of bicycle factories, their locations, the capital invested in each and the names of their directors and collaborators and the annual production of each in quantity and value ;

(b) the licensed capacity and the actual production in the years 1961 and 1967 with reasons why production did not meet the targets fixed ;

(c) the shortfall of cycles annually during the last three years ;

(d) the amount of foreign exchange allowed to the industry annually during the last 7 years and the names of major components imported ;

(e) the amount of profit repatriated annually by each foreign collaborator ; and

(f) the foreign exchange earned annually by India-made cycles during the last five years ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) A statement containing information on bicycle factories presently borne on the list of DGTD, except the names of directors is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-388/69]. Information regarding names of directors is being collected.

(b) The licensed capacity in respect of the units at present in the organised sector is 12,51,800 Nos. bicycles. The bicycle industry has been delicensed since December 1966. The production of bicycles in the organised sector in 1961 and 1967 was about 10.5 lakhs Nos. and 17 lakhs Nos. as against the production target of 10 lakhs Nos. and 20 lakhs Nos. respectively. The shortfall in production in 1967 is reported to be due to temporary fall in demand.

(c) No complaint about shortage of bicycles has been received during the past three years.

(d) The amount of foreign exchange allowed to the industry in the organised sector during the last Seven Years is given below :

Year	Rs. in lakhs
1962-63	141.60
1963-64	198.64
1964-65	194.46
1965-66	62.74
1966-67	442.88
1967-68	104.95
1968-69	45.42
(upto 17-2-1969)	

The complete bicycle Manufacturers in the organised sector have been given import assistance only in respect of raw materials and no components have been permitted to be imported.

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

(f)

Period	Value
(Rs. in lakhs)	
1964-65	120.75
1965-66	174.61
1966-67	116.80
1967-68	215.62
1968-69	263.00
(upto November, 1968)	

Utilisation of Installed Capacity in Industries

3406. SHRI BABURAO PATEL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the percentage of the installed capacity being utilised in Hindustan Machine

Tools, Heavy Electricals (India) Ltd. and Heavy Engineering Corporation respectively and the reasons why the full capacity is not being used in each case :

(b) the production during the last 3 years, year-wise, of the three projects, project-wise, in quantity and rupee value ;

(c) the quantity, nature and value of accumulated stocks at each project ;

(d) the reasons why these stocks could not be disposed of in each project ; and

(e) foreign exchange earned by way of export earned by each project during the last three years and the countries of export ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a)

(i) Hindustan Machine Tools Ltd.

The Machine Tools Unit of the company are at present working at about 50% of the available capacity. This is due to continuing recession in the machine tool industry.

(ii) Heavy Electricals India Ltd.

The utilization of capacity during 1967-68 is about 64% of installed capacity. Each major product comprising heavy and sophisticated electrical equipment takes 4-5 years to reach optimum production level as the development of skills at different levels in the heavy Electrical industry inevitably takes time.

(iii) Heavy Engineering Corporation Ltd.

The three plants are still in the early stages of production and the production capacity is being gradually built up. The production upto 1967-68 was substantially below the optimum rated capacity, which would be achieved only over the next few years. While an important contributory cause for the relatively slow growth of production capacity has been the non-completion of installation of certain equipment in the Foundry Forge Plant, along with certain essential constructions, it has to be recognised that growth of production capacity and productivity is inevitably gradual and extends over a period of years in such plants manufacturing specialised and sophisticated equipment. The build-up of capacity is also dependent on a number of factors, including a sufficient volume of orders appropriate to the profile of the plant

and placed sufficiently in time and in keeping with the preparatory and manufacturing cycle, adequate flow of raw materials and components and time taken in building up necessary expertise and productivity on the part of the workers.

(b) (i) *Hindustan Machine Tools Ltd.*

The production during the last three years with values is given below :

Year	Production	
	No. of M/Cs	Value
1965-66	2048	Rs. in lakhs 1135
1966-67	2665	1224
1967-68	1809	845

(ii) *Heavy Electricals (India) Ltd.*

The production during the last three years is as under :—

Year	Production	
	Value	(Rs. in lakhs)
1965-66	979	
1966-67	1641	
1967-68	2149	

(iii) *Heavy Engineering Corporation Ltd.*
Foundry Forge Plant

Year	Production	
	Quantity	Value
(in tonnes)		(Rs. in lakhs)
1965-66	2466	48.23
1966-67	5058	95.45
1967-68	9003	179.60

Heavy Machine Building Plant

Year	Production	
	Quantity	Value
(in tonnes)		(Rs. in lakhs)
1965-66	10981	285.4
1966-67	14309	466.74
1967-68	14611	556.93

Heavy Machine Tools Plant

Year	Production	
	Number	Value
		(Rs. in lakhs)
1965-66	—	—
1966-67	7 Nos.	12.15
1967-68	15 Nos.	56.6

(c) and (d). *Hindustan Machine Tools Ltd.*

The stock of machine tools as on 31st January, 1969 Unit-wise, with value, is given below :—

Unit	Nos.	Value
(Rs. in lakhs)		
I and II	531	229
III	213	102
IV	87	33
V	1	2
	832	366

Out of the total 832 machines in stock, 128 machines are not covered by orders while the rest of the machines are against orders for forward delivery, deferred payment orders, machines under reservations etc. and includes machines in showrooms, exhibition and export consignment.

Heavy Electricals (India) Ltd.

In the heavy electrical industry, manufacture is undertaken only against specific customer's orders to suit specific requirements. As such, Heavy Electrical (India) Limited have no unsold stocks.

Heavy Engineering Corporation Ltd.

The stock of finished machinery as on 1st January, 1969 in the Heavy Machine building Plant was 5265.9 tonnes valued at Rs. 266.90 lakhs. This stock includes 193.7 tonnes of equipment for which there are no immediate orders at present while the balance stock is against orders. In the initial stages, certain items had been produced in consultation with Hindustan Steel Limited for which there was expected to be considerable demand in the future. These items have been sold progressively and present stock in 193.7 tonnes.

In the Heavy Machine Tools Plant, 19 machines were in stock as on 1st January, 1969. These are all covered by orders and would be despatched according to customer's delivery requirements.

(e) *Hindustan Machine Tools Ltd.*

The company exported Machine Tools and Wrist-watches to U. S. A., Canada, East European countries including the U. S. S. R., West European countries including the U. K., Australia, New Zealand, together with other developing countries.

The foreign exchange earned year-wise is shown below :—

Year	Foreign exchange earned (Rs. in lakhs)					Total
	Machine Tools	Wrist-watches	No.	Value	No.	
1965-66	73	17.87	1680	0.65	18.52	
1966-67	78	31.85	799	0.41	32.26	
1967-68	79	29.44	931	0.59	30.03	

+100 watch movements

Heavy Electricals (Ind a) Ltd.

No export has been made during the last three years.

Heavy Engineering Corporation Ltd.

No export has been made during the last three years.

New Industries in Madhya Pradesh

3407. SHRI BABURAO PATEL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the number and nature of new industries started in Madhya Pradesh with their locations during the last 5 years ;

(b) the number of workers employed in these industries and the annual wage bill of each ;

(c) whether the industrial development of the State is being pursued according to targets set ; and

(d) the new industries proposed to be set up in the near future in the State in the public and private sectors, subject to the finalization of the Fourth Five Year Plan ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (d). The information is being collected and will be laid on the Table of the House.

Staff in Foreign-owned Companies

3408. SHRI BABURAO PATEL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the number of Indians and foreigners

employed in foreign-owned companies in the salary-group Rs. 500/- and over ;

(c) the names of ten top foreign companies employing such persons with Indian and foreign employees in each ;

(c) the percentage of amounts each foreign employee is allowed to repatriate annually ;

(d) the precise steps taken by the Government to Indianize services in this salarygroup ; and

(e) if not, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) As on 1st January, 1968 foreign-owned/controlled companies operating in India employed, in the salary-group of above Rs. 500/-, 475 Indians and 1027 non-Indians. Indians, thus, formed 31.6 per cent of the total employed in the salary-group. As on 1st January, 1967, there were 371 Indians and 1072 non-Indians in the salary-group, Indians manning 25.7 per cent of the posts.

(b) Information is confidential.

(c) Prior to the devaluation of the rupee in June, 1966 foreign nationals in India were permitted to remit to their respective countries 50% of their net income subject to a maximum of Rs. 1,500/- per month. After the devaluation of the rupee the maximum limit has been raised to Rs. 2,360/- per month.

(d) and (e). In pursuing its policy of Indianisation of staff in foreign firms, the Government of India have taken into consideration the need for technical experts possessing specialised knowledge. Government's policy in this regard has, been one of persuasion.

Motor Tyres

3409. SHRI BABURAO PATEL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) quantity and value of the annual consumption in the country of motor tyres during the last 3 years, type-wise ;

(b) quantity and value of the total annual production capacity in the country at present, type-wise and company-wise ;

(c) unused capacity in the present manufacturing units and reasons why this capacity is not being used ;

(d) specific reasons why there is an acute shortage in motor tyres resulting in a flourishing black market of tyres ; and

(e) quantity and value of tyres imported last year ; year-wise, to meet the shortage with countries of import ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (c) and (e). A statement indicating the production capacity, actual production and value of various types of automobile tyres produced indigenously during the last three calendar years is laid on the Table of the House together with the Statement of imports and exports of automobile tyres, type-wise, during the years 1966-67, 1967-68 and 1968-69 (upto November 1968). [*Placed in Library. Ser. No. LT-389/69.*] Actual consumption is less than the production since the value of export of tyres is more than the value of import of tyres. There is no unused idle capacity.

(d) Excepting in respect of certain categories of scooter, tractor and truck tyres, the indigenous production of automobile tyres and tubes is sufficient to take care of the demand. However complaints were received about the overcharging of prices in respect of tyres in short supply. It may be mentioned that steps taken by Government by way of assisting additional production and regulation of distribution under the Essential Commodities Act, for overcoming the shortages, have had good effect on the availability and stabilisation of tyre prices.

Applications pending for issue of Licences in Maharashtra

3410. SHRI DEORAO PATIL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the number of applications pending with Government for the issue of licences to start industries in Maharashtra State ; and

(b) since when they are pending ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). The information

is being collected and will be laid on the Table of the House.

Tax Content in the Prices of Scooters and Motors Cars

3411. SHRI DHULESHWAR MEENA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the extent of tax content in the price of each of the various types of scooters (two-wheelers and three wheelers separately) as well as motor-cycles in India taking into account the tax imposed on (i) raw materials (ii) capital goods (iii) ancillary items etc. including sales tax and octroi duties on each of these vehicles ;

(b) the tax content of each of the above types of vehicles compared with identical models in their country of origin such as Italy, U. K., Poland, Czechoslovakia etc.,

(c) whether this tax content in the above vehicles is considered to be larger in India than any country of the world ; and

(d) if so, the steps Government propose to take to reduce such taxes with a view to lowering the prices of the aforesaid vehicles ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) The required information is being collected.

(b) Information regarding the tax content of the vehicles of identical models in the countries of origin is not available.

(c) and (d). Do not arise.

Collision between Santragachi and Andul Stations

3412. SHRI P. C. ADICHAN : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether a goods train collided with the Mecheda Passenger between Santragachi and Andul stations on the South-Eastern Railway on the 19th February, 1969 ;

(b) if so, the number of persons killed and injured thereby ; and

(c) the causes of the accident ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes.

(b) Three passengers sustained minor injuries. In addition one railway employee travelling in the suburban train was injured grievously and a contractor's watchman travelling on the material train was knocked down, run over and killed.

(c) According to the provisional finding of the Additional Commissioner of Railway Safety, who held a statutory inquiry into this accident, the accident was due to the failure of railway staff.

Unmanned Gate on Railway Line near Amravati

3413. SHRI DEORAO PATIL : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Amravati Growers Cooperative Spinning Mill Ltd. have constructed an approach road from the Mills to the National Highway No. 6 ;

(b) whether the mills have requested Government to have a simple unmanned gate on the railway line ; and

(c) if so, the action taken by Government ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) The approach road has been only partly completed.

(b) This road is specifically for the use of the Mills and it will be used by them throughout the year :

(c) Yes.

(d) Under the extant rules, the cost involved, i.e. both initial as well as annual recurring maintenance, etc. is to be borne by the road authority/State Government. The Zilla Parishad, Amravati have been requested to convey their acceptance of the above conditions and to deposit Rs. 2000/- for preparation of plans and estimate. Their reply is awaited.

प्रथम श्रेणी के दिल्लों में नियुक्त कन्डक्टर

3414. श्री गं. च० दीक्षित : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि प्रथम श्रेणी के कम्पार्टमेंट में नियुक्त कन्डक्टर के बीच दिल्लों में जिनमें कई केविन होते हैं रहते हैं न कि उन दिल्लों में जिनमें पोड़े के बिन छोड़ते हैं

जिनके परिसामस्वरूप छोटे स्टेशनों पर उनसे सम्पर्क स्थापित करने में मात्रियों को काफी असुविधा होती है।

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार का विचार ऐसी बोगी (डिब्बा) गाड़ी के बीच में लगाने का है ताकि यात्रियों को उसे सम्पर्क स्थापित करने में सुविधा हो सके ; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) यद्यपि सामान्यतः कन्डक्टरों के लिये बैठने की जगह की व्यवस्था गाड़ी के बीच क्यान में की जाती है, लेकिन उन्हें सभी दिल्लों के यात्रियों की सुविधाओं का ध्यान रखना पड़ता है। इस काम के लिये वे गाड़ी के सभी डिब्बों को देखते हैं और जब गाड़ी स्टेशन पर ठहरती है तो वे लेटकार्फंस पर चक्कर लगाते रहते हैं। कंडक्टर अपनी बाहू पर विशिष्ट पट्टी बांधे रहते हैं ताकि यात्री आसानी से उनका पता लगा सके और उनकी सहायता ले सकें। उपर्युक्त व्यवस्था से यात्रियों के स्टेशन पर गाड़ियों के ठहरने के समय कन्डक्टर गाड़ी से सम्पर्क स्थापित करने में कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिए।

(ख) भाग (क) के उत्तर को देखते हुए यह आवश्यक नहीं समझा जाता।

(ग) चूंकि वर्तमान प्रबन्ध पर्याप्त है इसलिए इनमें कोई परिवर्तन करना जरूरी नहीं है।

खांडवा से प्रथम श्रेणी के यात्रियों तथा प्रतिष्ठित व्यक्तियों को टिकट जारी करना

3415. श्री गं. च० दीक्षित : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि प्रथम श्रेणी के यात्रियों तथा प्रतिष्ठित व्यक्तियों को उनके तथा उनके सेवकों के लिये खांडवा से जो जिसे का एक प्रमुख स्थान है तथा बरहानपुर से जो एक प्रमुख ऐतिहासिक तथा आध्यात्मिक शहर है भोपाल, झासी, दिल्ली, जबलपुर, इलाहाबाद

ग्रादि के लिये पंजाब मेल, कलकत्ता मेल तथा अन्य रेल गाड़ियों के टिकट जारी नहीं किये जाते हैं ; और

(व) क्या सरकार का विचार इन प्रतिबन्धों को जिनके कारण यात्रियों को भारी प्रमुखिया हो रही है, वापस लेने का है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) जो नहीं ।

(व) भाग (क) के उत्तर का दस्तावेज़ सवाल नहीं उठता ।

Delhi-Rohtak Section

3416. SHRI ABDUL GHANI DAR : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Delhi-Rohtak Section has been converted into a goods section ;

(b) if so, the detailed justification and reasons therefor ;

(c) the number of passenger trains affected by this conversion ; and

(d) whether it is also a fact that almost all Up and Down passenger trains on Delhi-Jind Section are affected and are running late showing their punctuality below normal ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) No.

(b) to (d). Do not arise.

Wrong Departure of Trains on Delhi-Rohtak Section

3417. SHRI ABDUL GHANI DAR : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that wrong departures of passenger trains are recorded at station to show punctuality of the Northern Railway and efficiency of the Controller on duty ;

(b) the number of complaints regarding late running and showing wrong departures of trains upto now on the Delhi-Rohtak section ;

(c) the action taken thereon ;

(d) if not, the reasons therefor, and

(e) steps likely to be taken to avoid this practice ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) No.

(b) 52 complaints of late running and 3 complaints in regard to recording wrong departure of trains were received during the last one year.

(c) to (e). On investigation, it was found that the complaints regarding recording wrong departure timings were not correct.

The complaints regarding late running were also investigated.

The punctuality of some of the passenger trains running on the Delhi-Rohtak section has not been satisfactory chiefly due to the congested state of this single line section. A close watch is being kept on the punctuality of passenger trains on this section and every feasible effort is being made to ensure their right time running. The punctuality of these trains has shown an improvement in recent months.

Track of Delhi-Rohtak Section

3418. SHRI ABDUL GHANI DAR : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the present track of Delhi-Rohtak section is unable to run speedy trains :

(b) if so, the steps likely to be taken to improve the line to reduce the running time of passenger trains ; and

(c) if not, the detailed reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Maximum permissible speed of Delhi-Rohtak Section is 100 KMPH and the condition of the track on this section is adequate for this speed.

(b) and (c). Do not arise.

Recruitment of Graduate Engineers (Mechanical) for training in Railway Workshops.

3419. SHRI TENNETTI VISWANATHAM : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to lay on the table a statement showing एक बर्ष देर से १९११ //..

जो भारतीय राज्य उत्तर प्रदेश के महा लेखापाल

neers (Mechanical) recruited every year as Apprentices for training in the Railway Workshops in each of the Zonal Railways and in open line organisations ;

(b) the qualifications required of such trainees and the duration of training :

(c) the value of stipends paid ;

(d) the procedure for selection (whether by examination or by interview) ;

(e) the dates of the next examinations/selections to be made in 1969 and the procedure for giving publicity to such examinations/selections ; and

(f) the scope for absorption of the trainees in the Railway Workshops and in open line organisations under the Railways ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) to (f). According to the rules, direct recruitment of candidates who possess a Degree in Mechanical Engineering of a recognised University or its equivalent is to be made to fill 25% of the vacancies occurring in the grade of Rs. 335-425 in the Mechanical Workshops. The number of persons to be recruited every year will vary according to the number of vacancies. In view of the need for economy and the need to absorb the staff that may be rendered surplus, recruitment on Railways is made only when absolutely necessary and is restricted to the barest minimum. It is not, therefore, possible to state precisely in advance how much recruitment will be made.

The recruits are given training of 12 months and are paid a stipend of Rs. 335/- per month during the period of training.

The selection was previously being conducted by the Railways themselves and recently the work has been entrusted to the Railway Service Commission. As and when it is proposed to make some recruitment, advertisements will be issued by the Railway Service Commission concerned in all the leading newspapers in the country as the posts in question are filled on all India basis. The selection is made by interview or by examination-cum interview.

Amendment of Constitution

3420. SHRI R. K. AMIN :

SHRI SHRI CHAND GOYAL :

Will the Minister of LAW AND SOCIAL

WELFARE, state :—

विधानसभा में कहा गया था कि, that the 37th

Session of the All-India Women's Conference expressed grave concern at the growing tendency to amend the Constitution leading to the abridgement of fundamental right ; and

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

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (SHRI M. YUNUS SALEEM) : (a) Yes, Sir.

(b) There are no proposals before Government for abridgement of fundamental rights. There is a non-official Bill pending in the Lok Sabha to enable amendment of Part-III of the Constitution also which government has supported. The object of the Bill is not to abridge fundamental rights.

Scheduled Caste Students Studying in Begusarai and Khagaria of Bihar Schools and Colleges

3421. SHRI KAMESHWAR SINGH : Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to state :

(a) how many scheduled caste students are studying in different schools and colleges in Begusarai and Khagaria sub-divisions of Bihar ; and

(b) the total number of applicants and how many students were given scholarships and stipends during the current year till February 1st, 1969 in Khagaria and Begusaria sub-divisions in Bihar ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (DR. SHRIMATI PHULRENU GUHA) : (a) and (b). The details are being collected from the Government of Bihar and will be laid on the table of the Sabha when received.

Development of Small Scale Industries in Haryana and Himachal Pradesh

3422. SHRI HEM RAJ : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Development Commissioner, Small Scale Industries

visted the Union Territory of Himachal and State of Haryana recently ;

(b) if so, his assessment of the development of small scale industries in the Himachal Pradesh and Haryana ; and

(c) whether a copy of his recommendations will be laid on the Table ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (c). A team of Officers of the Small Scale Industries Development Organisation has conducted a survey and given a report about the industrial development potentialities in the Hissar District of the Haryana State. A similar report on the Karnal District is under finalisation. No such survey has been conducted in Himachal Pradesh. These reports are primarily intended to help the State Government to enable them to take such action as they consider necessary in this regard. It is therefore not proposed to lay a copy of the Report on the Table of the House.

कुछ संघ राज्य के त्रों में अनुसूचित जातियों
तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिये स्थानों
का आरक्षण

3423. श्री मोलहू प्रसाद : क्या विधि तथा समाज कल्याण मन्त्री 14 नवम्बर, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 699 के भाग (ग) के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि उत्तर प्रदेश, दिल्ली तथा हिमाचल प्रदेश में अनुसूचित आदिम जातियों के लिये और मनीपुर में अनुसूचित जातियों के लिये आरक्षित स्थानों के आवंटन के बारे में निर्वाचन आयोग तथा विधि विभाग के पास जानकारी उपलब्ध न होने के क्या कारण हैं और इस जानकारी को प्राप्त करने के लिए अब तक क्या कार्यवाही की गई है ?

विधि भव्यालय और समाज कल्याण विभाग में इष्य मन्त्री (श्री मु० यूनस सलीम) :

प्रेषित जानकारी इस प्रकार है :—

राज्य-संघ राज्य अनुसूचित अनुसूचित जन/क्षेत्र का नाम जातियों के लिए जातियों के आरक्षित स्थानों लिए आरक्षित

की संख्या स्थानों की संख्या

1	2	3
उत्तर प्रदेश	18	—
दिल्ली	1	—
हिमाचल प्रदेश	1	—
मनीपुर	—	1

1967 के आम चुनावों के दौरान उत्तर प्रदेश में मतदान केन्द्रों के निर्माण के लिये भुगतान

3424. श्री मोलहू प्रसाद : क्या विधि तथा समाज कल्याण मन्त्री 1967 के आम चुनावों के दौरान उत्तर प्रदेश में मतदान केन्द्रों के निर्माण के लिये भुगतान के बारे में 10 दिसम्बर, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 5123 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

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

(ल) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं ?

विधि भव्यालय और समाज कल्याण विभाग में इष्य-मन्त्री (श्री मु० यूनस सलीम) :

(क) जी, हाँ ।

(ल) 1967 के साधारण निर्वाचनों के दौरान बूथ बनाने के लिए भुगतान निम्नलिखित को छोड़कर उत्तर प्रदेश के सभी लेखपालों को कर दिया गया है :—

(i) पिथोरागढ़ जिले के 32 लेखपालों में से पट्टी खरायत, तहसील पिथोरागढ़ के एक लेखपाल को शोध रकम का उसे भुगतान नहीं किया गया है । उस लेखपाल ने अपनी रकम का दावा एक बर्ष देर से किया । वह दावा उत्तर प्रदेश के महा लेखपाल

को पूर्व-संपरीक्षा के लिए भेजा जाना था। इस प्रयोजन के लिए वह इस समय महा लेखापाल, उत्तर प्रदेश इलाहाबाद के पास है।

(ii) शाहजहांपुर जिले के 320 लेखापालों में से सिल्हर तहसील के मिल्हर मकिल के 29 लेखापालों को, निल्हर तहसील के निगोही मकिल के 30 लेखापालों को और निल्हर तहसील के बेड़ा बमेड़ा मकिल के 28 लेखापालों को पूरा भूगान नहीं किया गया है। लेखापालों में कुछ प्रथम घन विनियत कर दिया गया है। अन्तिम लेखे तहसीलों से बहुत देर से प्राप्त हुए और इसलिए पूर्व-संपरीक्षा कराना आवश्यक हो गया। वे बिल बाउचरों महित महा लेखापाल, उत्तर प्रदेश, इलाहाबाद को पूर्व-संपरीक्षा के पश्चात महा लेखापाल, उत्तर प्रदेश, इलाहाबाद से बिल जैसे ही प्राप्त हो जाएंगे वैसे ही लेखापालों को भूगान कर दिया जाएगा।

Bye-Election in Nagarecoil Parliamentary Constituency

3425. SHRI SHRI CHAND GOYAL : SHRI CHENGALRAYA NAIDU :

Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the some untoward incidents took place in connection with the bye-election campaign in Nagarecoil Parliamentary Constituency in the State of Tamil Nadu;

(b) if so, the number of deaths occurred and arrests made in this connection ; and

(c) action proposed to be taken to prevent such untoward incidents in future in elections ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE

DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (SHRI M. YUNUS SALEEM) : (a) A few complaints were received in the Election Commission during the period before the poll in the Nagercoil Parliamentary Constituency in the State of Tamil Nadu alleging violence, disturbances, indiscriminate arrests etc. The Chief Election Commissioner visited Nagercoil and toured the Constituency on the four days immediately before and after the poll. He visited a number of polling stations (about 35 in number) on the polling day with the representatives of the Indian National Congress, Swatantra Party and the Communist Party of India. There were no clashes or incidents throughout the period of his visit, on the day of poll and after the poll was over. The leaders of the political parties who had contested the election expressed satisfaction at the free, fair and peaceful manner in which the poll was conducted.

(b) From the information available with the Election Commission, there was no death on account of the alleged incidents. However, it was reported in the Press that only one worker of one of the parties was stabbed as a result of which he died subsequently. But on enquiry from the local authorities, it transpired that the incident was the result more of personal enmity and quarrel than of election quarrel and violence. Information is not available in the Commission regarding the arrests made as a result of these incidents.

(c) The Election Commission has prepared a code of conduct for political parties and candidates at elections which emphasises the need for eschewing violence and disturbances at all costs. The proper observance of the code by the parties concerned and greater attention to the maintenance of law and order during the period of elections will help to prevent untoward incidents.

Immoral Traffic at Sarai Rohilla Station (Delhi)

3426. SHRI A. SREEDHARAN : SHRI K. LAKKAPPA :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :*

(a) whether Government have inquired into the cases of immoral traffic in women at Sarai Rohilla Station, Delhi ; and

(b) if so, the details thereof ?

MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). Enquiries made in this connection reveal that there has been no case of immoral traffic in women at Delhi Sarai Rohilla Railway Station. However, it is reported that there was a case of soliciting for prostitution in a near-by civil colony in January, 1969, which was registered at the Police Station/Sarai Rohilla under FIR No. 6 dated 5.1.1969 u/s. 294 IPC and 8 S.I.T. Act. The case has since been challaned.

Price of Batteries

3427. SHRI GADILINGANA GOWD : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the prices of different varieties of batteries have risen recently ;

(b) if so, the reasons therefore ;

(c) whether Government propose to take steps to check the rising trend in the prices of batteries ; and

(d) if not, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS—(SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). Only dry batteries for use in torches and transistors have been declared as essential commodity and the price trend in this industry is watched by Government. During Oct./Nov.' 68, two manufacturers increased the prices of certain types of transistor batteries on account of steep rise in the cost of raw material and increase in labour cost.

(c) and (d). Whenever any appreciable increase in prices is noticed, steps will be taken to stabilise the prices.

Rourkela Fertilizer Plant

3428. SHRIMATI ILA PAICHOUDHURI : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether any steps have been taken by the Hindustan Steel Ltd. to improve the performance of Rourkela Fertiliser Plant following the recommendations of the Kane Committee ; and

(b) if so, the details thereof ?

THE MIEISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) Yes, Sir.

(b) Some of the important recommendations of the Committee as accepted by Government on which action has been initiated by H. S. L. are indicated below :—

- (i) Installation of oil firing equipment in the Slab Reheating Furnaces of the Rourkela Steel Plant to ensure the supply of a minimum of 45,500 Nm 3/hr of coke oven gas to the Fertilizer Plant.
- (ii) Arrangements for the replacement of one of the existing screw compressors which is considered beyond economical repairs, rigorous preventive maintenance and establishment of norms for major maintenance jobs.
- (iii) Use of potassium carbonate instead of sodium carbonate solution for hydrogen sulphide scrubbing to reduce the hydrogen sulphide content of gas sent to Fertilizer Plant and corrosion of equipment.
- (iv) Appointment of an internal Committee to formulate a broad 'inter-plant pricing policy' to ensure that the cost of raw materials and services charged to the Fertilizer Plant is determined on a rational basis.

हापुड़ स्टेशन पर टर्मीनल मुविधायें

3429. श्री नारायण स्वरूप शर्मा :

श्री बलराज मधोक :

श्री कुमारी कमला कुमारी :

श्री राम स्वरूप विलार्या :

श्री शोभ प्रकाश त्यागी :

क्या रेलवे मन्त्री 17 दिसम्बर, 1968 के अनारकित प्रश्न संख्या 4780 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हापुड़ स्टेशन पर अतिरिक्त टर्मीनल मुविधायें की व्यवस्था करने के प्रस्ताव पर इस बीच विचार कर लिया गया है;

(ल) यदि हाँ, तो इस बारे में सरकार का निर्णय क्या है ; और

(ग) इस बारे में क्या कार्यवाही करने का विचार है?

रेलवे मंत्री (डॉ. राम सुभग सिंह) : (क) से (ग). हापुड़ स्टेशन पर अतिरिक्त टर्मिनल सुविधाओं की व्यवस्था करने के प्रस्ताव की अभी भी जांच की जा रही है।

हेवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन

3430 श्री नारायण स्वरूप शर्मा :

श्री राम स्वरूप विद्यार्थी :

श्री बल राज मधोक :

श्री योग प्रकाश त्यागी :

कुमारी कमला कुमारी :

श्री महाराज सिंह भारती :

क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री 17 दिसम्बर, 1968 के अतारीकिन प्रश्न संख्या 4777 के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हेवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन द्वारा बनाई गई मशीनों के मूल्य निर्धारित करने के प्रश्न पर विचार कर लिया गया है; और

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

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री हुड्डा चन्द्र पंत) : (क) और (ख). मामला अभी विचाराधीन है?

इस्पात उत्पादन सम्बन्धी कर्णधार समिति का प्रतिवेदन

3431. श्री महाराज सिंह भारती : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चौथी पंचवर्षीय योजना में इस्पात के उत्पादन, खपत तथा निर्यात के बारे में कर्णधार समिति द्वारा पेश किये गये प्रतिवेदन का व्यौरा क्या है; और

(ख) क्या सरकार ने इस प्रतिवेदन को स्वीकार कर लिया है?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्रालय में राज्य मंत्री (श्री हुड्डा चन्द्र पंत) : (क) लोहा और इस्पात कर्णधार समिति ने चौथी पंचवर्षीय योजनाओं के लिए प्रतिवेदन का प्रारूप प्रस्तुत कर दिया है। प्रतिवेदन में यह बताया गया है कि चौथी योजना अवधि के अन्त तक (1973-74) घरेलू मांग और इस्पात का संभाव्य निर्यात इस प्रकार होगा:-

(तैयार इस्पात मिलियन टन में)	
घरेलू मांग	7.12
निर्यात	1.30
कुल मांग	8.42

यह सुभाव दिया गया है कि तैयार इस्पात के उत्पादन का आयोजन इस प्रकार किया जाना चाहिए, जिससे ऊपर दी गई कुल मांग की पूर्ति की जा सके।

(व) कर्णधार समिति के प्रतिवेदन का प्रारूप इस ममत्य मरकार के विचाराधीन है।

Public Sector Projects in Punjab

3432. SHRI SHRI CHAND GOYAL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the major projects in the public sector demanded by the Government of Punjab for its Fourth Five Year Plan ;

(b) whether the same have been found feasible and got examined by Government ; and

(c) the number of Projects conceded to by Government ?

THT MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) The Government of Punjab have not made any specific proposals for location of any particular scheme in the Central Sector in that State but have made a general request that a large share of investment in Central Industrial project during the Fourth Plan should be allotted to that State. In the State sector too, no definite proposal has been put forward by

the State Govt. for setting up public sector projects during the Fourth Plan. The State Government have, however, under consideration a number of industrial projects to be promoted through the Punjab Industrial Development Corporation, but the intention appears to be that the industrial Development Corporation should promote the projects and thereafter hold minority participation in them.

(a) and (c). The Fourth-Five Year Plan is currently under preparation and no decision has yet been taken on the industrial projects proposed to be set up in Punjab during this Plan period.

Public Sector Project in Chandigarh

3433. **SHRI SHRI CHAND GOYAL :** Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether any public sector projects have been demanded by the Administration of the Union Territory of Chandigarh for its Fourth Five Year Plan ;

(b) if so, the names of projects considered by Government ; and

(c) the names of projects conceded to by Government ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE

Total quantity of materials imported unitwise (Value in lakhs of Rs.)			Value of goods manufactured unitwise (value in lakhs of Rs.)		
Tiruchy	Hyderabad	Hardwar	Tiruchy	Hyderabad	Hardwar
751.93	104.00	12.83	2430.00	1278.00	114.12
CIF	C. I. F.	C. I. F.			

(d) and (e). Import is permitted only when the raw materials are not available indigenously. Development Cells have been set up in the various plants of the Company for ensuring indigenous substitution to the maximum extent. As a result of the sustained efforts in this regard, the quantum of import has been coming down gradually. The Development Cell of the Tiruchy Unit alone was able to effect foreign exchange savings of a value of nearly Rs. 50 lakhs during the year 1967-68 by indigenous substitution. In the Hyderabad plant, it was possible to effect a saving of about Rs. 30 lakhs by substitu-

ting materials which would otherwise have been imported. The activities of these import substitution units covered substitution of raw materials, development of grey iron, steel and alloy steel castings, together with subdeliveries.

Bharat Heavy Electricals Ltd.

3434. **SHRI GADILINGANA GOWD :**

Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Bharat Heavy Electricals Ltd. are importing raw materials for the manufacture of goods being produced by the undertaking ;

(b) if so, the reasons therefor ;

(c) the total quantity of material imported upto the 31st December, 1968 and the value of goods manufactured therefrom :

(d) whether Government propose to reduce the imports by making available indigenous raw material ; and

(e) if so, various steps taken by Government in this direction ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). Yes, Sir, certain raw materials which are not available in the country are being imported at present for the manufacture of finished goods.

(c) :

ing materials which would otherwise have been imported. The activities of these import substitution units covered substitution of raw materials, development of grey iron, steel and alloy steel castings, together with subdeliveries.

Industrial Estate in Andhra Pradesh

3435. **SHRI GADILINGANA GOWD :** Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the number of industrial estates

established during the period 1966 to 31st December, 1968 in Andhra Pradesh, district-wise ; and

(b) the Central assistance provided to the State during the period for the purpose ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) During the period 1st April, 1966 to the 30th September, 1968 for which information is available, one Industrial Estate was set up in the Hyderabad District.

(b) In 1966-67 and 1967-68 loans to the extent of Rs. 13.50 lakhs and Rs. 5.60 lakhs were sanctioned to the State. For 1968-69, sanction for assistance will be accorded towards the end of March, 1969 on the basis of actual expenditure for first three quarters and the anticipated expenditure for the fourth quarter.

Loans to Companies in Gujarat

3436. SHRI NARENDRA SINGH MAHIDA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the amount of loan and the names of the firms and companies to whom loans were given for industrial development in Gujarat during the period 1963 to 1968 ;

(b) whether it is a fact that many units did not establish industrial units despite getting loans ;

(c) if so, the names thereof ; and

(d) action taken by Government in the matter ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (d). The information is being collected and will be laid on the Table of the House.

Cement Projects in Gujarat

3437. SHRI NARENDRA SINGH MAHIDA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the number of cement projects

investigated by the Cement Corporation of India in Gujarat and the number of recommendations implemented by Government :

(b) the names of sites of the recommended projects in Gujarat ;

(c) the details of concessions offered by the Gujarat Government to the Cement Corporation of India for location of cement projects in the State ;

(d) whether it is a fact that Government have favoured grant of preferential treatment to deficit areas ; and

(e) if so, what are the deficit areas of Gujarat which have been considered for the setting up of such projects ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) The Corporation has not done any detailed investigation in Gujarat and no recommendation has been submitted to Government for approval. However, the Corporation has reconnoitred limestone deposits in Surat, Panchmahal, Sabarkanta, Bhavnagar, Amreli, Junagarh and Hamnagar Districts.

(b) Nil.

(c) Nil.

(d) As between project under consideration, those which are in deficit areas will ordinarily get preference over the others.

(e) Gujarat State is not considered to be a deficit area in Cement supply.

Industries in Gujarat

3438. SHRI NARENDRA SINGH MAHIDA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the number and types of industries proposed to be set up in Gujarat in 1968-69 ; and

(b) the amount of financial assistance proposed to be given to Gujarat during the same period ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) The Working Group on Industries and Minerals had considered the Annual Plan proposals for 1968-69 received from the Government of Gujarat and

recommended an outlay of Rs. 432.80 lakhs for large and medium industrial schemes. The State Government made a budget provision of Rs. 400 lakhs for these schemes in 1968-69, the break-up of which is indicated below :

Large and Medium Industries (Rs. Lakhs)	
1. Expansion of Industrial chemists laboratory.	0.50
2. Industrial research and pilot plant.	0.50
3. Preparation of project report.	0.20
4. Gujarat Industrial Development Corpn.	65.00
5. Gujarat Industrial Investment Corpn.	45.00
6. Gujarat State Fertilizer Co. Ltd.	275.00
7. Provision for under-writing of shares.	12.80
8. Export promotion.	1.00
Total	400.00

(b) There is no scheme-wise pattern of assistance for industrial schemes. However, loan assistance for 'Miscellaneous Development Schemes' under the Annual Plan can be utilised by the State Government for financing industrial and other schemes. Information regarding the actual amount utilised for industrial schemes from the 'Miscellaneous Development Loan Funds' during 1968-69 is being obtained from the State Government and will be laid on the Table of the House on receipt.

Piling up of Jute Bales at Cossipore Road Godown

3439. SHRI M. L. SONDHJI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to refer to the reply given to part (c) of Unstarred Question No. 4073 on the 10th December, 1968 regarding piling up of jute bales at Cossipore Road godown and furnish the list of defaulters who failed to effect prompt delivery and removal of goods ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : A list of the consignees who failed to remove their consignments promptly is placed on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT—390/69].

सिलेक्शन घोड़ में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों का रक्षित कोटा

3440. श्री मोलह प्रसाद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की रुपा करेंगे कि :

(क) क्या यह मत्र है कि रेलवे बोर्ड के 27 मिनवर, 1968 के पत्र संख्या ई/ए० एस० सी० आई० टी० (ए० एम०) 10 के मनुसार पूर्व रेलवे ने सिलेक्शन घोड़ में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के रक्षित कोटे में संगचन कर्मचारियों को नियुक्त नहीं किया है; और

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) और (ख). सम्भवतः संसद-सदस्य का आशय 27-8-1968 के पत्र संख्या ई (एस० सी० टी०) 68 सी० एम० 15/10 से है, जिसमें पदोन्नति के लिए अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन-जातियों के आरक्षित स्थानों की व्यवस्था के सम्बन्ध में कुछ हिदायतें जारी की गई थीं। इन हिदायतों के अनुसार, पूर्व रेलवे ने ग्रेड 'ए' के ड्राइवर के पद के लिए अनुसूचित जाति के एक कर्मचारी का और घोड़ 'बी०' के ड्राइवरों के पदों के लिए अनुसूचित जाति के 12 कर्मचारियों को पेनल में रखा है।

ट्रेन बस्कर

3441. श्री मोलह प्रसाद : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की रुपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे में गोंडा डिवीजन कार्यालय में 250-380 रुपये के घोड़ में चोक ट्रेन बलकों 205-280 रुपये के घोड़ में चोक ट्रेन बलकों, 150-240 रुपये के घोड़ में सीनियर ट्रेन बलकों और 110-180 रुपये के घोड़ में ट्रेन बलकों के पदों की संख्या क्या है;

(ख) क्या सभी जगहों में बलकों को य सभी घोड़ दिय गये हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क)

पूर्वोत्तर रेलवे के गोड़ा जिले में गाड़ी बाबूओं के पदों की संख्या इस प्रकार हैः-

पद नाम	वेतनमान	संख्या
मुख्य गाड़ी बाबू	250-280 रुपये	2
प्रधान गाड़ी बाबू	205-280 रुपये	3
वरिष्ठ गाड़ी बाबू	150-240 रुपये	45
गाड़ी बाबू	110-180 रुपये	70

(क) और (ग). कार्य के महत्व के आधार पर जहां भी उचित होता है, 250-380 रुपये के पद-कम के मुख्य गाड़ी बाबू के पद की व्यवस्था की जाती है। इस आधार पर गोड़ा, सोनपुर, समस्तीपुर और वाराणसी जिलों में इस ग्रेड की व्यवस्था की गयी है। अन्य पदकम के गाड़ी बाबूओं की व्यवस्था सभी जिलों में की गई है।

Unused Licences

3442. SHRI R. K. AMIN : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

- (a) whether it is a fact that a large number of licence issued have remained unimplemented ;
- (b) if so, the details thereof ; and
- (c) the steps taken to implement the licences issued ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Yes, Sir.

(b) 11,486 licences have been issued upto 31st December, 1968 under the Industries (Development and Regulation) Act, 1951. Out of these, 1954 have been revoked so far, due to non-implementation of these licences. The remaining licences have been either implemented or are in the process of implementation. Details of licences issued and licences revoked are published in the Weekly Bulletin of Industrial Licences, Import Licences and Export Licences, Weekly Indian Trade Journal and the Monthly Journal of Industry and Trade. Copies of these Journals are supplied to the Library of the Parliament.

(c) There is always a time lag between the issue of a licence and the actual setting up of the industrial undertaking. Govt. keeps a watch on the implementation of a licence through a system of progress returns which the licensees are required to submit every half-year until the undertaking is established. Steps are taken to revoke the licensees of the progress made is not satisfactory.

Shortage of Ceramics

3443. SHRI R. K. AMIN : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether there is a shortage of specialised ceramics for electrical industries such as presented porcelain and steatite for L. T. switchgear and high voltage porcelain for large bushings ;

(b) if so, whether there exists a good scope for developing the manufacture of those products in Gujarat State ; and

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

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) There is no shortage of pressed porcelain in the country. Further, steatite for L. T. switchgear has recently been developed by a firm in Bombay. However, import of high voltage porcelain bushings above 66 KV is being allowed as there is no indigenous production of such bushings. The value of imports is about two lakhs of rupees per annum.

(b) Yes, Sir, as an additional item of production.

(c) Government have not received any proposal for the production of these articles in Gujarat State.

1 एम० डी० मुरादाबाद सवारी गाड़ी

3444. श्री प्रकाशबीर शास्त्री :

श्री हुकम चन्द कछवाया :
क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1 एम० डी० मुरादाबाद सवारी

गाड़ी गत 6 मास में कभी भी दिल्ली ठीक समय पर नहीं पहुँची है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या इस गाड़ी को ठीक समय पर चलाने के लिये कोई विशेष आदेश जारी किये गये हैं; और

(न) इस गाड़ी के समय पर न पहुँचने के कारण यात्रियों को हो रही कठिनाइयों को दूर करने के लिये क्या सरकार कुछ अन्य उपायों पर विचार कर रही है?

रेलवे मंत्री डा० (राम सुभग सिंह) : (क) से (ग). 1 एम० डी० सवारी गाड़ी का संचलन पिछले 6 महीनों में सन्तोषजनक नहीं रहा है और दिल्ली में प्रायः निर्धारित समय पर नहीं पहुँचती रही है। इस गाड़ी के देर से चलने में अनविकृत रूप से खतरे की जंजीर को खींचा जाना और तांबे के तारों की व्यापक चोरी के फलस्वरूप दूर संचार में बार-बार खराबी आ जाना प्रधान कारण हैं। इन कारणों से अनियमित बिलबू के फलस्वरूप अत्यन्त व्यस्त मुरादाबाद-गाजियाबाद इकहरी लाइन खण्ड पर एक के बाद दूसरी प्रतिक्रिया होती है और इस खण्ड पर गाड़ियों के निर्धारित समय पर चलने में व्यतिक्रम हो जाता है।

इस खण्ड पर 1 एम० डी० सवारी गाड़ी और अन्य गाड़ियों के संचलन में सुधार के लिए खतरे की जंजीर खींचने की घटनाओं और तांबे के तारों की चोरी कम करने के लिए राज्य सरकारों के परामर्श से हर सम्भव प्रयाम किया जा रहा है।

हैबी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड, भोपाल में हानि

3445. श्री प्रकाशबीर शास्त्री : क्या ओशोगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा सम्बाध-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हैबी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड, भोपाल में पहले की अपेक्षा अब घाटा कम हो गया है;

(ख) यदि हाँ, तो घाटे के क्या कारण हैं; और

(ग) ये कारखाने कब तक पूरी क्षमता पर कार्य करना आरम्भ कर देंगे?

ओशोगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा सम्बाध-कार्य मंत्री (श्री फलहरीन असो अध्यक्ष) : (क) जी, हाँ, घाटा कम हो रहा है। 1966-67 में घाटा 720.50 लाख रु. था और 1967-68 में 569.01 लाख रुपये।

(ख) इस प्रकार और आकार की प्रायोजना में निर्माण और उत्पादन की स्थिति में इस प्रकार का घाटा अनहोनी बात नहीं है। तकनीकी परामर्शदाताओं के सविवरण प्रायोजना प्रतिवेदन में ऐसे घाटे का पूर्वानुमान और प्रावधान है।

(ग) यह आशा की जाती है कि यदि प्रथमपंथ क्यादेश प्राप्त होते रहे तो हैबी इलेक्ट्रिकल्स (हैबी) लिमिटेड लगभग 1973-74 तक पूर्ण क्षमता से काम करना शुरू कर देगा।

जाली रेल टिकटों का प्रयोग

3446. श्री प्रकाशबीर शास्त्री :

श्री शशि भूषण :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गाजियाबाद से मोदीनगर तक यात्रा करने के लिये यात्रियों द्वारा जाली टिकटों के प्रयोग किये जाने के बारे में कुछ शिकायतें प्राप्त हुई हैं;

(ख) क्या इस बारे में प्रेस तथा रेलवे के कुछ कर्मचारी दोषी पाये गये हैं; और

(ग) इसे रोकने के लिये क्या उपाय करने का विचार किया जा रहा है?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) ऐसी कोई शिकायत नोटिस में नहीं आयी है। लेकिन नई दिल्ली से प्रकाशित होने वाले 8-1-1969 के "नवभारत टाइम्स" में द्व्ये एक समाचार के अनुसार एक यात्री को गाजियाबाद से मोदीनगर के लिए दो टिकट जारी किये गये थे जिन पर एक ही नम्बर और एक ही तारीक

अंकित थी। जांच से पता चला है कि 27-12-68 को तीसरे दर्जे के दो डाक/एक्सप्रेस टिकट गाजियाबाद से मोदीनगर के लिए जारी किये गये थे और ये टिकट प्रमाणिक थे लेकिन छपाई में अंगाबाई के कारग दोनों टिकटों के नम्बर पाक जैसे दिखायी देते थे, यद्यपि वास्तविक बात यह नहीं थी।

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

(ग) टिकटों की विक्री के मामले में स्पष्टाचार की जांच करने के लिए आवश्यक तंत्र भौजूद है। जब कभी विशिष्ट मामले नोटिस में आते हैं, उपर्युक्त कार्यवाही की जाती है।

पश्चिम रेलवे में बिना टिकट यात्रा

3448. श्री हुक्म खन्द कछवाय : क्या रेलवे मन्त्री यह बनाने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1 जनवरी, 1968 से अब तक पश्चिम रेलवे में बिना टिकट यात्रा करते हुए कुल किनमें व्यक्ति गिरफ्तार किये गये; और

(ख) उन पर किये गये जुमानि से सरकार को किनमी राशि प्राप्त हुई?

रेलवे मन्त्री (दा० राम सुमग सिंह) : (क) 1-1-1968 से 31-1-1969 तक 43, 802 को।

(ख) 78,828 रुपये (इस रकम में रेलवे का बकाया शामिल नहीं है बल्कि यह वह रकम है जो भारतीय रेल अधिनियम की धारा 112 के अन्तर्गत जुमानि के रूप में वसूल की गयी।

Promotion in Higher Grades of Clerks Grade II in Railway Accounts Office

3449. SHRIMATI SUSEELA GOPALAN :

SHRI A. K. GOPALAN :

SHRI P. P. ESTHOSE :

SHRI UMANATH :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state the total promotions in the higher grades of Clerks Grade II, whether qualified or unqualified, made against leave arrangements in the Traffic Accounts Offices

Northern, Southern and Western Railways during the last three years, year-wise and unit-wise?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : Information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

Honorarium to Staff in F.T.A. Office, Western Railway, Ajmer

3450. SHRI UMANATH :

SHRI NAMBIAR :

SHRI K. RAMANI :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the staff in the Foreign Traffic Accounts Office, Western Railways was asked by the Deputy C.A.O. (TA), Western Railway, Ajmer to extract Branch Line earning on honorarium basis in the month of April, 1968;

(b) if so, whether the honorarium has since been paid to the staff;

(c) if not, the reasons therefor; and

(d) steps taken by Government for the payment of the honorarium?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes.

(b) Yes.

(c) Does not arise.

(d) Does not arise.

Promotions of Appendix II-A Qualified Staff on the Western Railway

3451. SHRI P. GOPALAN :

SHRI K. RAMANI :

SHRI A. K. GOPALAN :

SHRI P. N. SOLANKI :

SHRI DEVEN SEN :

SHRI ONKAR LAL BERWA :

SHRI KIKAR SINGH :

SHRI D. R. PARMAR :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that some senior Appendix II-A qualified staff are awaiting their promotion in the higher grade while the juniors to them are officiating in the higher grade in the H. Q. Office, Western Railways, Bombay Traffic Account, Office, Western Railway, Ajmer and F. T. A. Office, Delhi;

(b) if so, the total number of such senior staff separately for each office ;

(c) whether it is also a fact that some chain system is being maintained to protect the juniors by denying the seniors of their legitimate right of promotion ; and

(d) if so, the steps taken by Government against the officials responsible for maintaining such a system ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes. Under the extant orders an employee who is already officiating as Clerk grade I is not to be reverted in order to make room for another who passes the Appendix II-A examination subsequently, but as and when fresh promotions are made the seniormost qualified Clerk Grade II gets promoted.

(b) There are a number of seniority units for promotion. The number of senior qualified staff awaiting promotion in the various units is as under :

(i)	Headquarters Seniority Unit	84
(ii)	Baroda Seniority Unit	39
(iii)	Rajkot Seniority Unit	16
(iv)	Ajmer General Seniority Unit	37
(v)	Traffic Accounts Office, Ajmer	27
(vi)	Foreign Traffic Accounts Office, Delhi	8
		—
		211

(c) No ; when a vacancy arises, the seniormost qualified employee is promoted.

(d) Does not arise.

Sanctioned Strength of Foreign Traffic Accounts Offices, Western and Northern Railways

3452. SHRI UMANATH :
 SHRI K. M. ABRAHAM :
 SHRI K. RAMANI :
 SHRI ONKAR LAL BERWA :
 SHRI DEVEN SEN :
 SHRI P. L. SOLANKI :
 SHRI KIKAR SINGH :
 SHRI D. R. PARMAR :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the sanctioned strength of Foreign

Traffic Accounts Office, Western Railway, Traffic Accounts Office, Ajmer and Traffic Accounts Office, Northern Railway, Delhi as on the 1st October, 1962 and as on the 31st December, 1968 separately for each office ; and

(b) the number of posts surrendered in each unit separately ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). The information is given in the statement laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-391/69.]

Suit filed by Clerks Grade II of Accounts Department of N.E. Railway

3453. SHRI NAMBIAR :
 SHRI K. RAMANI :
 SHRI UMANATH :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Clerks grade II of the Accounts Department on the North-Eastern Railway have filed a suit ; and

(b) if so, the details of the case and Government's reaction thereto ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes. Some Accounts Clerks Grade II of the Accounts Department of North-Eastern Railway have filed a suit.

(b) The Accounts Clerks Grade II, in scale Rs. 110—180, have to pass a departmental examination known as Appendix II-A examination for promotion as Clerks Grade I, in scale Rs. 130-300, in the Accounts Department of the Railways.

In the said suit a declaration has been sought from the Court that the differentiation in emoluments and gradation in the two grades of the Clerks in the Accounts Department are illegal, *ultra-vires*, and arbitrary.

The case is *sub judice*.

Sanctioned Strength of Dy. C.A.O. (TA)'s Office Southern Railway, Madras

3454. SHRI UMANATH :
 SHRI P. GOPALAN :
 SHRI K. RAMANI :

SHRI K. M. ABRAHAM :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the sanctioned strength of Dy. C. A. O. (TA)'s Office of the Southern Railway, Madras as on the 30th September, 1962, 1st October, 1962 and 1st April, 1968 separately ; and

(b) total promotion of Appendix II-A qualified and unqualified staff made after the implementation of the Railway Board's orders dated the 4th April, 1968 ?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAG SINGH) :

(a)	30-9-1962	1090
	1-10-1962	1090
	1-4-1968	954
(d)	Qualified—	
	Staff	60
	Unqualified —	
	Staff	17

Benefit of Increments to Staff of Foreign Traffic Accounts Office, Western Railway, Delhi

3455. SHRI K. RAMANI :
SHRI UMANATH :
SHRI K. M. ABRAHAM :
SHRI P. P. ESTHOSE :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the benefit of four increments was given to the unqualified staff from 1st October, 1962 and 1st April, 1968 in the Traffic Accounts Office of the Northern Railway, Delhi ;

(b) whether it is also a fact that same benefit has been denied to the staff of the F. T. A. Office, Western Railway, Delhi and Dy. C. R. O's Office, Ajmer ;

(c) if so, the reasons for the discrimination ; and

(d) steps taken by Government to bring at par the unqualified staff of the Western Railway with that of the Northern Railway ?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) to (d). Information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha in due course.

Hindustan Machine Tools

3456. SHRI M. SUDARSANAM :
SHRI R. K. SINHA :

Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether the Hindustan Machine Tools have proposals to export machine tools to Canada and U.S.A. ;

(b) if so, details thereof ; and

(c) the progress made in this regard so far ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Hindustan Machine Tools Ltd., had started exporting machine tools to U. S. A. from 1966-67 onwards and to Canada from 1968-69. The Company have further entered into sales agency agreements with firms in Canada and U.S.A. for export of machine tools.

(b) The agency agreements between Hindustan Machine Tools Ltd., Bangalore with their agents abroad are in the nature of commercial contracts and it is not considered appropriate to divulge the details of these agreements.

(c) The exports of machine tools effected to U. S. A. and Canada so far are as follows :

	(Rs. in lakhs)	
1966-67	1967-68	1968-69
0.40	4.82	15.49
(U.S.A. only)	(U.S.A. only)	(upto 31.1.69)

मून कारपोरेशन लिमिटेड, हरगांव

3457. श्री शारदानन्द :

श्री बंका नारायण सिंह :

क्या श्रीशोगिक विकास, प्रौद्योगिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मून कारपोरेशन लिमिटेड, हरगांव ने किन-किन वस्तुओं के उत्पादन के लिए लाइसेंस प्राप्त करने का आवेदन पत्र दिया था ;

(ख) किस तिथि को लाइसेंस दिया गया और किस तिथि को कार्य आरम्भ हुआ ;

(ग) क्या इस कम्पनी ने लाइसेंस के अन्तर्गत बनायी जा सकने वाली वस्तुओं की बजाय अन्य वस्तुओं का निर्माण किया है ; और

(घ) यदि हां, तो इसका व्योरा क्या है ?

ओद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फलरहीन अली अहमद) : (क) से (घ). मूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

टाटा आयल मिल्स लिमिटेड, बम्बई

3458. श्री शारदानन्द :

श्री बंश नारायण सिंह :

क्या ओद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की तृप्ति करेंगे कि :

(क) टाटा आयल मिल्स लिमिटेड, बम्बई ने किस तिथि को लाइसेंस के लिए आवेदन-पत्र दिया था और इस ने कब अपना कार्य आरम्भ किया ;

(ख) कम्पनी की स्थापना की शर्त क्या थी और इसके द्वारा किस प्रकार की वस्तुओं का उत्पादन किया जा रहा है ; और

(ग) इस की स्थापना से अब तक इस का कुल उत्पादन कितना हुआ है ?

ओद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फलरहीन अली अहमद) : (क) से (ग). जानकारी एकत्रित की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

डालमिया सीमेंट (इंडिया) लिमिटेड
तिरुचिरापल्लि

3459. श्री शारदानन्द :

श्री बंश नारायण सिंह :

क्या ओद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की तृप्ति करेंगे कि :

(क) डालमिया सीमेंट (इंडिया) लिमिटेड,

तिरुचिरापल्लि ने किस तिथि को लाइसेंस के लिए आवेदन-पत्र दिया था और इस ने कब कार्य आरम्भ किया ;

(ख) इस फर्म को किन शर्तों पर कार्य करना था और इस ने किस प्रकार का उत्पादन आरम्भ किया है ; और

(ग) इस की स्थापना से अब तक इस का उत्पादन कितना हुआ है ?

ओद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फलरहीन अली अहमद) : (क) और (ख). डालमिया सीमेंट (भारत) लिं. की डालमियापुरम (तिरुचिरापल्ली) स्थित सीमेंट कारखाने में दिसम्बर, 1939 से उत्पादन हो रहा है । उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम 1951 को 8 मई, 1952 से लागू किया गया था । जब सीमेंट कारखाने की स्थापना हो चुकी है और उत्पादन शुरू हो गया है तो लाइसेंस की कोई भी आवश्यकता नहीं रह गई है । अब भी चूंकि सीमेंट उद्योग को उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, 1951 के लाइसेंस प्राप्त करने वाले उपबन्धों से मुक्त कर दिया गया है, अतः कम्पनी को किन शर्तों पर कार्य करना चाहिए इसका प्रश्न ही नहीं होता ।

(ग) इस कारखाने द्वारा प्रारम्भ से लेकर 1968 के अन्त तक 74.6 लाख मी० टन कुल सीमेंट का उत्पादन किया गया ।

Accidents on North Eastern Railway

3460. SHRI VISHWA NATH PANDEY : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the number of train accidents which occurred on the North Eastern Railway during the last six months ;

(b) the number of persons injured and killed as a result of these accidents ; and

(c) the amount of loss of Government property as a result thereof ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) During the period 1.9.68 to 28.2.69, there were 45

train accidents in the categories of collisions, derailments, trains running into road traffic at level crossings and fires in trains on the North Eastern Railway.

(b) As a result of these accidents, one person was killed and 11 persons sustained injuries.

(c) The cost of damage to railway property has been estimated at approximately Rs. 1,04,040/-.

Low Income Group Scholarships to Students in U.P.

3461. SHRI VISHWA NATH PANDEY : Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to state :

(a) the number of students in Uttar Pradesh who were granted low-income group scholarships by the Central Government during 1967-68 ;

(b) the total amount thereof ;

(c) the income group of guardians of students who were granted such scholarships ; and

(d) the income-limit stressed by Uttar Pradesh Government ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (DR. SHRIMATI PHULRENU GUHA) :

(a) 788.

(b) Rs. 4.43 lakhs.

(c) the information is being collected from the State Government and will be placed on the Table of the House, when received.

(d) The Regulations prescribe the following maximum income limits :

Art Courses Rs. 2000/- per annum.

Technical Rs. 2400/- per annum.
Courses.

Robbery and Dacoity on Indian Railways

3462. SHRI GEORGE FERNANDES : SHRI ONKAR LAL BERWA :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the number of cases of robbery and dacoity on the Indian Railways during the last twelve months ;

(b) the total loss of life and property in these cases ;

(c) whether it is a fact that cases of robbery and dacoity on the Indian Railways are on the rise ; and

(d) whether his Ministry have under consideration any steps to provide protection to the travelling public against dacoity and robbery ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) 260 cases of robbery and 74 cases of dacoities were reported during 1968.

(b) Number of persons killed—15

Value of property lost—Rs. 4,56,992-approximately.

(c) There has been an increase in robbery cases but dacoity cases have come down.

(d) Maintenance of law and order in Railway premises as also in Railway trains is the responsibility of the State Government/State Government Railway Police. Close co-operation is maintained with the Government Railway Police at all times and their attention is promptly drawn to any serious crime that occurs and to any increase in criminal activities in any particular area or train for taking remedial measures.

Out-Agencies at Sanchore

3463. SHRI D. N. PATODIA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether applications have been invited for setting up of out-agencies at Sanchore near Raniwara Station in Rajasthan ; and

(b) if so, when the work will be taken in hand and when the out-agency will commence functioning ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes. applications for an out-agency at Sanchore were invited, with the last date fixed for receipt of applications as 3.12.68.

(b) No applications have, however, been received. The out-agency can start working only when a suitable contractor offers his services to take on this work.

Travelling Inspectors of Accounts, Western Railway

3464. SHRI ONKAR LAL BERWA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that on the Western Railway the Travelling Inspectors of Accounts are required to certify the adequacy of the staff strength of stations inspected by them in their report ;

(b) if so, whether these Inspectors are carrying out the job-analysis at the time of inspection to judge the adequacy of the staff ;

(c) if not, how the adequacy is judged by these Inspectors ;

(d) how many "Man Days" have been granted to find out the adequacy of the staff ; and

(e) the names of stations which have been found (a) with excess of staff and (b) with short of staff during the year 1968 ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) No.

(b) to (e). Do not arise.

Thefts between Phulera and Beawar Stations

3465. SHRI ONKAR LAL BERWA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the number of thefts that took place between Phulera Jn. and Beawar stations of the Western Railway during 1968 and the value of the stolen goods ;

(b) the number of silver bars stolen from the running trains between Phulera Jn. and Beawar station during 1968 ;

(c) whether it is a fact that all the thefts of silver bars had taken place in the jurisdiction of Government Railway Police, Ajmer Police Station ;

(d) number of complaints received in the said Police Station ;

(e) whether there is something wrong in the said Police Station and whether Government propose to order an enquiry through the Central Intelligence Bureau ; and

(f) the detailed measures taken for the safety of the railway property ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) 18 Cases. Value of stolen goods Rs. 2,28,949/- :

(b) 11 Silver bars and 2 cases containing silver pieces.

(c) No. Only one case of theft of silver bar had taken place in the jurisdiction of Government Railway Police, Ajmer.

(d) One complaint of theft of silver bar and 9 others.

(e) No. It is for the State Government to enquire and take suitable action.

(f) (i) Patrolling by Armed R. P. P. Guards has been introduced in the affected sector.

(ii) Escorting of night goods trains has been intensified.

(iii) Black spots and vulnerable points are guarded.

(iv) Plain clothes staff is posted to keep close vigil on suspects and collection and dissemination of information.

(v) Crime Intelligence Branch staff has been suitably augmented.

Quarters for Railway Employees in Delhi

3466. SHRI UMANATH :
SHRI SATYA NARAIN
SINGH :
SHRI K. M. ABRAHAM :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state the total number of Railway quarters constructed by the Northern Railway in Delhi area during the years 1955 to 1968, separately for each year ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : The total number of quarters constructed during the period from 1955-56 to 1967-68 in Delhi area is 2346. The year-wise break-up is as under :

Year	No. of quarters constructed
1955-56	93
1956-57	156
1957-58	771
1958-59	158
1959-60	58
1960-61	180

1961-62	398
1962-63	145
1963-64	9
1964-65	22
1965-66	48
1966-67	210
1967-68	98

**Quarters for Staff of F. T. A. Office
Western Railway Delhi**

3467. **SHRIMATI SUSEELA GOPALAN :**

SHRI P. GOPALAN :

SHRI C. K. CHAKRAPANI :

SHRI UMANATH :

SHRI SATYA NARAIN

SINGH :

SHRI K. M. ABRAHAM :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that at the time of decentralisation of the Railway Clearing Accounts Office, some percentage was fixed for the allotment of quarters to the staff of the F. T. A. Office of the Western Railway, Delhi out of the Northern Railway pool ;

(b) if so, the percentage so fixed and the share of the Western Railway staff due ;

(c) total number of quarters allotted to the staff of the F. T. A. Office and whether the number as per above has been achieved ; and

(d) if not, the reasons thereof and steps taken by Government in this regard ?

**THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAG SINGH) :** (a) No.

(b) to (d). Do not arise.

**Promotion of Accounts Clerks Grade II
on Seniority-cum-Suitability Basis
on the Various Railways**

3468. **SHRI UMANATH :**

SHRI K. M. ABRAHAM :

SHRI A. K. GOPALAN :

SHRI C. K. CHAKRAPANI :

**SHRI SATYA NARAIN
SINGH :**

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) total number of Clerks Grade II promoted on seniority-cum-suitability basis in the Accounts Departments of the Indian Railways since 1st April, 1968 separately for each Zonal Railway ; and

(b) total number of Clerks Grade II who are still stagnated at Rs. 180/- in each Zonal Railway separately ?

**THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAG SINGH) :** (a) and (b). A statement is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-392/69].

**Transfer of Work of Invoice Checking
from Railway Accounts Office**

3469. **SHRI P. P. ESTHOSE :**

SHRI UMANATH :

SHRI BHAGABAN DAS :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Government are considering to transfer the work of the invoice checking from the Traffic Accounts Offices of the Indian Railways to the Computers ;

(b) if so, when it is likely to be transferred ; and

(c) the number of staff expected to be surplus on this account on each Zonal Railway separately ?

**THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAG SINGH) :** (a) to (c). The work of checking freight amount shown by the stations on the invoices was mechanised more than four years ago and the consequential adjustments in staff also completed.

**Winter Uniforms to Safaiwala on
Western Railway**

3470. **SHRI C. K. CHAKRAPANI :**

SHRI UMANATH :

SHRI P. P. ESTHOSE :

SHRI BHAGABAN DAS :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether any representation regard-

ing supply of winter uniforms to Safaiwalas on the Western Railway has been received by Government ; and

(b) if so, steps taken by Government in this regard ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). Representations on behalf of Safaiwalas working in Foreign Traffic Accounts Office, Western Railway, Kishenganj Delhi had been received. These Safaiwalas are entitled to the supply of winter uniforms in terms of Standardisation introduced in February, 1963, but this was held in obeyance in January, 1966, in view of the need for economy. These economy orders have since been extended upto the year 1969-70. It may, however, be stated that the whole question of supply of uniforms to the Railway staff is to be reviewed by a departmental committee.

Appendix II-A Examination held by Western Railway in September, 1968

**3471. SHRI P. P. ESTHOSE :
SHRI C. K. CHAKRAPANI :
SHRI K. M. ABRAHAM :**

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the result of some of the Accounts Clerks who appeared in the Appendix II-A Examination held in the month of September, 1968 on the Western Railway has been withheld ; and

(b) if so, the reasons therefor and when it is likely to be announced ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes, of four Accounts clerks.

(b) Their cases were under review and on its completion the results were announced on 13th February, 1969.

**Quarters for Staff of Foreign Traffic Accounts Office, Western Railway
Delhi**

**3472. SHRI C. K. CHAKRAPANI :
SHRI K. M. ABRAHAM :
SHRI UMANATH :
SHRI A. K. GOPALAN :**

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the total number of staff of the

Foreign Traffic Accounts Office, Western Railway, Delhi, who had got their names registered with the Northern Railway for the allotment of Railway quarters since the formation of the Foreign Traffic Accounts Office showing the names of the employees, registration number and date of registration ; and

(b) total number of Railway quarters allotted to the staff of the above office since the formation of this office to date giving the names of the employees, registration number and date of registration ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) 185. A statement showing the names of the employees, registration number and date of registration is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT—393/69].

(b) 5. Their names and the dates of their registration and the grounds on which allotment was made in each case is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT—393/69].

Conditions of Harijans in Gujarat

**3473. SHRI SRINIBAS MISRA :
SHRI SURENDRANATH DWIVEDI :
SHRI K. LAKKAPPA :
SHRI S. M. KRISHNA :**

Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that at several places in Gujrate, Harijans are not allowed to take water from public wells ;

(b) whether it is also a fact that the slavery system is also in practice in these parts ; and

(c) whether Government have initiated any action against these evils ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (DR. SHRIMATI PHULRENU GUHA) : (a) Such cases have been reported from a few places.

(b) No, Sir.

(c) Yes, Sir.

बिहार के सहरसा जिले में सबारी गाड़ी के गांड़ को पीटा जाना

3474. श्री विमूलि मिश्र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह मत्त है कि 22 जनवरी, 1969 को बिहार के सहरसा जिले में यात्रियों ने एक सबारी गाड़ी के गांड़ को पीटा था ;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण थे ; और

(ग) इस घटना को ध्यान में रखते हुए रेलवे कर्मचारियों की रक्षा करने के लिए मरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम मुमग सिंह) : (क) जी हाँ । 20 जनवरी, 1969 को, न कि 22 जनवरी, 1969 को पूर्वोत्तर रेलवे के सहरसा-मुरलीयंज व्हाड़ के दौरान मधेपुरा स्टेशन पर जनता और विद्यार्थियों ने 419 अप गाड़ी के गांड़ को पीटा ।

(ख) लगभग 5000 आदमियों की भीड़, जो स्टेशन पर इकट्ठी हो गयी थी, गाड़ी के अन्दर छुस गयी और पायदानों और डिव्हनों की छतों पर चढ़ गयी । इसके परिणामस्वरूप बैटरी बाक्स रेल की पटरी से छूने लग गये जिससे गाड़ी का चलना असुरक्षित हो गया और गांड़ ने गाड़ी चलाने से इकार कर दिया ।

(ग) मधेपुरा के सब डिवीजनल अफसर एक मैजिस्ट्रेट के और पुलिस दल के साथ पहुंच गये और उन्होंने स्थिति पर कावू पा लिया । सहरसा की सरकारी रेलवे पुलिस ने भारतीय दण्ड संहिता की धारा 147/379/37 और भारतीय रेल अधिनियम की धारा 121 के अधीन एक मामला दर्ज कर लिया है और पुलिस द्वारा उसकी जांच की जा रही है । जब कभी कानून और व्यवस्था भंग होने की आशंका होती है तो राज्य की पुलिस उपयुक्त कार्रवाई करती है ।

Detention of Trains by Students of Morena

3475. SHRI SRADHAKAR SUPAKAR : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a large number of students of Morena in Madhya Pradesh stopped all trains on the Delhi-Jhansi line on the 22nd 23rd January, 1969 demanding remedy of dacoities in the area ; and

(b) the steps taken by the Central Government and the State Government in the matter ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. SUBHAG SINGH) : (a) on 25.1.69 (and not on 22-23.1.69) the students and other public at Morena caused obstruction to the movement of trains from 11.40 hours to 19.40 hours.

(b) Maintenance of Law and Order is the Constitutional responsibility of the State Government. The local Police authorities took necessary action to disperse the mob. In this connection they had to make use of tear gas shells and mild lathi charge. Six persons were also arrested by Morena District Police. Reportedly this incident was in continuation of the earlier agitation in the civil area against dacoity menace.

Selection Posts of Station Masters in Jodhpur Division

3476. SHRI SURAJ BHAN : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) Whether any selection for the selection posts of Station Masters (Grade Rs. 250-380) had been held in Jodhpur Division (Northern Railway) in the months of November/December, 1968 ;

(b) the total number of the posts for which the selection was held ;

(c) the number of the officials—both Scheduled Castes and other separately—called to appear before the selection board ;

(d) in case no Scheduled Caste official was called for, the reason therefore ; and

(e) when and how the Railway Administration propose to give their due quota in the said posts to the Scheduled Caste Railway Employees ?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) the selection commenced in November, 1968 and is still in progress.

(b) Four.

(c) Twelve non-Scheduled Caste candidates and four Scheduled Caste Candidates.

(d) and (e). Do not arise.

Selection Posts of Train Examiners in Jodhpur Division

3477. **SHRI SURAJ BHAN** : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that selection for the selection posts of Train Examiners (Grade Rs. 250-380) was held recently in Jodhpur Division (Northern Railway) and that no Scheduled Castes employee were considered and selected for the said posts ; and

(b) if so, the reasons therefor and the remedial measures proposed to be taken in the matter ?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). A selection was held on 18.7.1968 to fill one unreserved vacancy. As this was an unreserved vacancy and as there was no previous shortfall to be made good, no Scheduled Caste Candidates was required to be called for selection. The question of taking any remedial measure, therefore, does not arise.

Small Scale Industries in West Bengal

3479. **SHRI JYOTIRMOY BASU** : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether Government have any scheme to set up labour-intensive small scale and cottage industries in South 24 Parganas (West Bengal) during the Fourth Plan period ; and

(b) if so, the details thereof ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). No specific scheme

for 24 Parganas has been formulated. The Central Government's programme of development of small scale industries, applicable to the country as a whole, applies to this area as well.

Amenities for Passengers at Canning Railway Station in Sealdah Division (Eastern Railway)

3480. **SHRI BADRUDDUJA** : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) details of amenities provided for the passengers at the Canning Railway station in the Sealdah Division of the Eastern Railway, which is an important transit station for the tourists visiting Sundarbans ;

(b) whether Government consider that the amenities so far provided at the station are sufficient ; and

(c) if not, what steps, if any, are being taken to increase the amenities ?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) The following amenities exist at the station :—

(1) First class waiting room with flush latrines, urinals and wash hand basin.

(2) 3rd class waiting hall.

(3) 3rd class ladies' waiting room with bath, latrines and urinals with flush arrangements.

(4) 3300 sft. shed with two benches (8 seated) on the platform.

(5) 3-seated latrines on the platform with flush arrangement for Gents.

(6) 3-seated urinals on the platform with flush arrangement for Gents.

(7) Tea Stall inside 3rd class waiting hall.

(8) Piped water supply arrangements.

(b) yes.

(c) Does not arise,

Charges against Officers connected with Jivaji Rao Cotton Mills, Gwalior

3481. **SHRI RAM AVTAR SHARMA** : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Com-

pany Law Board had levelled certain charges against the officers connected with the management of Jivaji Rao Cotton Mills, Gwalior ;

(b) whether it is also a fact that the said High Court has also challenged the propriety of the charges levelled by the Company Law Board ; and

(c) if so, whether Government have taken any action against those persons who levelled such charges and if so, the nature thereof and if not, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (c). The reference is presumably to Jiyajeerao Cotton Mills Ltd. The Company Law Board ordered an investigation into the affairs of the company under section 237(b) of the Companies Act, 1956. The validity of the said order was challenged by way of petition under Article 226 before the Madhya Pradesh High Court, which ordered stay of the investigation. The High Court has since quashed the investigation Order. A petition under Article 133(1)(a)(b) and (c) of the Constitution of India for grant of Certificate of Fitness for Appeal to the Supreme Court of India against this Judgment is being filed in the Madhya Pradesh High Court. A Review Petition under Order 47 Rule 1 C. P. C. and section 151 C. P. C. is also being filed.

उत्तर प्रदेश में हरिजनों के साथ अवधार

3482. श्री एस० एम० जोशी : क्या विधि तथा समाज कल्याण मन्त्री यह बताने की रुपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान भिन्न-भिन्न समाचारपत्रों के 19 जनवरी के प्रंग में श्री इलिया पेरुमल की अध्यक्षता में काम करने वाली अस्पृश्यता निवारण समिति के बारे में और इस आक्षय के समाचारों की ओर दिलाया गया है जिनमें उत्तर प्रदेश में हरिजनों पर की जा रही ज्यादतियों का उल्लेख किया गया है ;

(ख) क्या यह सच है कि उपर्युक्त समिति के अध्यक्ष में एक पक्ष के माध्यम से प्रधान

मंत्री का ध्यान हरिजनों पर की जा रही ज्यादतियों की ओर दिलाया है ;

(ग) क्या यह भी सच है कि हरिजनों को उत्तर प्रदेश के सरकारी कालेजों से सम्बद्ध आत्र-वासों आदि में अन्य जातियों के लोगों के साथ भोजन नहीं लेने दिया जाता है तथा हरिजनों के लिए एक पृथक भोजन अवस्था की गई है ; और

(घ) यदि हां, तो उपर्युक्त कालेजों के अधिकारियों तथा अन्य सम्बन्धित अधिकारियों के विरुद्ध सरकार द्वा कार्यवाही कर रही है ?

विधि मंत्रालय और समाज कल्याण विभाग में राज्य मंत्री (डा० श्रीमती फुलरेणु गुह) : (क) हां, श्रीमान् ।

(ख) नहीं, श्रीमान् ।

(ग) और (घ). राज्य सरकार से इस प्रश्न की बात चलाई गई है ।

Lime Bricks Plant in Madhya Pradesh

3483 SHRI MHANT DIGVIJI NATH : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a plant for manufacturing cheap and superior lime bricks is being set up in Madhya Pradesh ;

(b) If so, the expected annual production capacity of the plant ;

(c) whether such bricks should be exported to other countries ;

(d) whether there is also any proposal under consideration of Government to set another such plant in Uttar Pradesh ; and

(e) if so, the details thereof ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (e). Government have not received any proposal for the manufacture of Lime bricks in Madhya Pradesh or Uttar Pradesh.

एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में तीसरी श्रेणी के यात्रियों के लिए स्थान

3484. श्री शशि शूद्धण : क्या रेलवे मंत्री यह बताने को कृपा करेंगे कि :

(क) देश में चलने वाली एक्सप्रेस रेलगाड़ियों तीसरी श्रेणी के यात्रियों के लिए किस अनुपात से स्थान की व्यवस्था की जाती है तथा यात्रियों की आवश्यकता से यह स्थान कितने प्रतिशत कम रहता है ;

(ख) एक्सप्रेस गाड़ियों में तीसरी श्रेणी में सामायिक यात्रियों के लिए तथा उन यात्रियों के लिए जो इन गाड़ियों में पहले अपने स्थान आरक्षित नहीं करते हैं, कितने स्थानों की व्यवस्था रहती है ;

(ग) क्या यह सच है कि किसी गाड़ी में उपलब्ध स्थानों से कई गुना टिकट बेचे जाते हैं जिसके कारण यात्रियों को दुर्घटनाओं का सामना करना पड़ता है क्योंकि ऐसी स्थिति में यात्री या तो गाड़ी की छत पर चढ़ कर प्रयत्न पायदान पर खड़े होकर यात्रा करते हैं ; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) भारतीय रेलों पर चलने वाली डाक/एक्सप्रेस गाड़ियों में सामान्यतः कुल जितने डिब्बे जोड़े जाते हैं उनके अनुपात में तीसरे दर्जे के डिब्बों का प्रतिशत बड़ी लाइन पर 71.2 प्रतिशत और भीटर लाइन पर 78.6 प्रतिशत है । प्रतिरिक्त भीड़ की निकासी और विशेष पाठ्यों के लिए समय-समय पर गाड़ियों में विभिन्न दर्जों के अतिरिक्त डिब्बे लगाये जाते हैं ।

सवारी ले जाने वाली गाड़ियों के उपयोग का पता लगाने के लिए वायिक संगणना की जाती है और दिसम्बर, 1968 में जो संगणना की गयी थी, उसके सम्बन्ध में केवल पूर्व और पश्चिम रेलों के परिणाम उपलब्ध हैं । इनसे पता चलता है कि बड़ी लाइन पर तीसरे दर्जे की जगहें यात्रियों द्वारा अपेक्षित जगहों से कमशा: 16.4 प्रतिशत और 15.2 प्रतिशत कम

हैं । पश्चिम रेलवे की भीटर लाइन सहित वाकी रेलों पर की गयी संगणना के परिणाम अभी प्राप्त नहीं हुए हैं ।

(ख) ताज एक्सप्रेस जैसी कुछ गाड़ियों को छोड़कर, जिनमें पूरी की पूरी जगहें अविभाग आरक्षण द्वारा दी जाती हैं, अन्य डाक एक्सप्रेस गाड़ियों में तीसरे दर्जे की 40 से लेकर 840 तक सीटें बिना आरक्षण के उन यात्रियों के लिए रहने दी जाती हैं जो सीटों का अविभाग आरक्षण नहीं करते ।

(ग) और (घ). अनेक बड़े स्टेशनों पर टिकटों की बुकिंग दिन रात हमेशा होती रहती है और इसलिए आरक्षित जगहों को छोड़कर प्रत्येक गाड़ी में उपलब्ध वाकी जगहों में सामाजिक स्थान नहीं रखा जा सकता । केवल रास्ते के छोटे स्टेशनों पर अलग-अलग गाड़ियों के लिए टिकट जारी किये जाते हैं लेकिन वहाँ भी जारी किये जाने वाले टिकटों की संख्या और गाड़ियों में उपलब्ध खाली जगहों में सामाजिक स्थान नहीं रखा जा सकता क्योंकि खाली जगहों के बारे में ठीक-ठीक सूचना प्राप्त करना व्यावहारिक नहीं है । जिन यात्रियों ने किसी गाड़ी विशेष के लिए टिकट खरीदे हों और उन्हें उसमें जगह न मिल पायी हो, उनके लिये यह जहरी नहीं है कि वे उसी गाड़ी में यात्रा करें । क्योंकि नियमों में यह व्यवस्था है कि स्टेशन पर इस तरह के यात्रियों को पूरा किराया लीटा दिया जाये बशर्ते टिकट गाड़ी छूटने के बाद तीन बटे भीतर बापस किया गया हो ।

इस्तहारों, समाचारपत्रों के विवापनों और रेलवे स्टेशनों पर लगे लाउड स्पीकरों द्वारा नियमित रूप से यात्रियों को आगाह किया जाता है कि वे फुट-बोर्डों और गाड़ियों की छातों पर यात्रा न करें । भारतीय रेल अधिनियम की आरा 118(2) के अन्वेषण इस तरह यात्रा करना एक अपराध है ।

Increase in Luggage Charges on Railways

3485. SHRI D. N. PATODIA :
SHRI RAM AVTAR
SHARMA :

SHRI K. LAKKAPPA :

SHRI SITARAM KESRI :

SHRI YASHPAL SINGH :

SHRI S. K. TAPURIAH :

SHRI HIMATSINGKA :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Railways have raised the luggage charges by 10 per cent ;

(b) If so, the reasons for augmenting the charges ; and

(c) how it will affect the Railway earnings and to what extent it will be commensurate with the inconvenience caused to the travelling passengers ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes. The increase will take effect from 1st April, 1969.

(b) There was justification for luggage being charged at a rate higher than parcels. Firstly, a substantial free allowance granted. Secondly, luggage is normally dispatched by the same train by which the passenger is travelling, whether it is an ordinary passenger train or a Mail or Express train. So, the transit is both faster and safer. Thirdly, a person booking certain articles as luggage saves the trouble and expence of going to the parcel office for booking them and, at the destination, for taking delivery of them, which he would have to do if the articles were booked as parcels. Fourthly, charging of luggage at the same rates as parcels tended to encourage merchandise being booked as luggage, resulting in inconvenience to other passengers and making it sometimes difficult to clear their bona fide luggage.

(c) The increase in rates would by itself have yielded an additional revenue of approximately thirty lakhs per annum. But it is not likely to materialize in full because, while withdrawing the bedding from among free articles, the Railways have liberalized the free allowance by 10 kg. for all classes and the additional free allowance will be available to every passenger whether or not he carries a bedding with him. It is also likely that some merchandise which was hitherto booked as luggage will, with the revised rates, be offered for booking as parcels

and not, therefore, pay the enhanced charge.

The increased rate will not cause any inconvenience to passengers but will rather secure their convenience by curbing the tendency to carry heavy luggage in compartments and by diverting merchandise traffic for booking as parcels.

Shortage of Spare Parts and Coal for Hindustan Steel Ltd.

3486. SHRI D. N. PATODIA :
SHRI JYOTIRMOY BASU :

Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether Government's attention has been drawn to the reported statement of the Chairman of Hindustan Steel Ltd. that the present problem of Hindustan Steel Ltd. is shortage of spare parts and coal ;

(b) if so, the magnitude of the shortage in respect of both these items ; and

(c) the steps taken to solve them ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) to (c). While Government's attention has not been specifically drawn to the reported statement of the Chairman, the fact remains that the timely availability of adequate quantity and quality of spares and coking coal and blendable coal are indeed problems faced by HSL. The requirement of spares is of a large order—about Rs. 3 crores for each Plant, and to the extent possible, these have to be obtained indigenously and the balance by import which takes time to procure. The coal problem is primarily one of consistency in ash content and timely delivery, particularly during the Monsoon periods. Both these problems are under examination and steps have been taken for rational in the procurement of reported spares, and the placing of orders for indigenous spares. For supply of coal, two Committees are proposed to be set up to examine and report within the next few months.

Setting up of the Fifth Steel Plant

3487. SHRI D. N. PATODIA :
SHRI K. LAKKAPPA :

SHRI YASHPAL SINGH :

Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state.

(a) whether it is a fact that he is reported to have stated that work regarding the selection of site for the Fifth Steel Plant and preparation of project report will be taken in hand shortly;

(b) if so, what are the sites from which a selection is to be made; and

(c) when the work will commence?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) :

(a) The draft report of the Steering Group on Iron and Steel which was set up to help the Government to formulate an Iron and Steel development programme for the 4th and 5th plan periods has been recently received which is under examination by the Planning Commission. Government would take a final decision only after the various aspects of the report are fully gone into.

(b) and (c). Does not arise,

इस्पात कारखानों के प्रबन्ध में कमंचारियों का प्रतिनिधित्व

3488. श्री शशि शूषण : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार सरकारी क्षेत्र के बड़े इस्पत कारखानों के प्रबन्ध में कमंचारियों के प्रतिनिधित्व के बारे में किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है;

(ख) क्या सरकार का विचार कमंचारियों की सलाहकार समिति स्थापित करने का है ताकि कमंचारी इन कारखानों में, उत्पादन बढ़ाने के लिए तथा अपव्यय को रोकने के लिए मार्गोपायों का सुझाव दे सकें;

(ग) क्या सरकार ने विभिन्न देशों में, जहाँ कमंचारी सलाहकार समितियां पहले से ही स्थापित हैं, ऐसे बड़े कारखानों के कार्यकरण पर इसके प्रभाव का पता लगाया है; और

(घ) यदि हाँ, तो क्या सरकार ने इस पहलू

पर विचार किया है तथा इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री हृष्ण चन्द्र पाल) : (क) जी, नहीं।

(ख) जी नहीं।

(ग) और (घ). इस्पात और भारी इंजीनियरिंग मन्त्रालय ने कोई ऐसा अध्ययन नहीं किया है।

बोकारो कास्ट्रक्शन कारपोरेशन

3489. श्री शशि शूषण क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ऐसे ठेकेदारों की संख्या कितनी है जिन्हें बोकारो कास्ट्रक्शन कारपोरेशन ने बोकारो इस्पात कारखाने के निर्माण कार्य का ठेका दिया था, तथा इन ठेकेदारों के पास कितने मजदूर काम कर रहे हैं;

(ख) क्या ये मजदूर वही पुराने और अनुभवी मजदूर हैं जिन्होंने भिलाई तथा अन्य इस्पात कारखानों का निर्माण कार्य किया था;

(ग) क्या इन मजदूरों की सेवाओं को ठेकेदारों को सौंपने की बजाय सरकार उनकी सेवाओं का उपयोग नहीं कर सकती थी;

(घ) यदि सरकार इन मजदूरों की सेवाओं का स्वयं प्रयोग नहीं करना चाहती थी तो यह निर्माण निगम किस लिये बनाया गया था;

(ड) क्या बोकारो निर्माण निगम का प्रभारी उक्त कारखाने का निर्माण कार्य नहीं कर सका है; और

(च) इस बारे में केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री हृष्ण चन्द्र पाल) : (क) हिन्दुस्तान स्टील वेसर्स कास्ट्रक्शन नियमिटेड (न कि बोकारो कास्ट्रक्शन कारपोरेशन) द्वारा

सिविल इंजीनियरिंग निर्माण और इस्पात के संरचनात्मक कार्यों के लिए कमशः 12 और 19 ठेकेदारों को दिये गए थे। फरवरी 1969 के अन्त में लगभग 24,00 मजदूर काम कर रहे थे।

(ख) हिन्दुस्तान स्टीलवर्क्स कंस्ट्रक्शन लिमिटेड को ठेकेदारों द्वारा रखे गये मजदूरों के पिछले अनुभव के बारे में जानकारी नहीं है।

(ग) और (घ). हिन्दुस्तान स्टीलवर्क्स कंस्ट्रक्शन लिमिटेड ने बोकारो इस्पात कारखाने का निर्माण-कार्य ठेकेदारों की मार्फत कराना लाभप्रद समझा है। मोटे तौर पर उस उद्देश्य की पूर्ति हो गई है जिसके लिए कम्पनी स्थापित की गई थी जैसे (1) इस्पात के कारखानों के विशिष्ट क्षेत्रों में प्रशिक्षित कर्मचारियों का संरक्षण और (11) काम का अच्छा होना और कम खर्च पर होना।

(ङ) और (च). संभवतः अभिप्राय यह है कि हिन्दुस्तान स्टीलवर्क्स कंस्ट्रक्शन लिमिटेड ने ठेकेदारों से काम कराने की बजाय स्वयं ही क्यों नहीं किया। बोकारो जैसी प्रायोजनों के आकार और उसके जटिल किस्म के कार्य को देखते हुए स्वयं कार्य करवाने में काम के पूरा हो जाने पर मजदूरों की छंटनी की समस्या सामने आती है। साथ ही कारखाने का काम इस प्रकार का है कि और उसका आकार इतना बड़ा है कि उसे अनग अनग क्षेत्रों में बांटा जा सकता है। बहुत से ठेकेदारों से काम करवाने से ठेकेदारों की पारस्परिक होड़ से पूरा लाभ उठाया जा सकता है और काम कम खर्च पर और संतोषजनक ढंग से पूरा हो जाता है।

भिलाई इस्पात कारखाने के लिये निर्माण निगम

3490. श्री शशि भूषण: वया इस्पात तथा मारी इंजीनियरिंग मन्त्री यह बनाने की कृपा करेंगे कि:

(क) वया भिलाई इस्पात कारखाने के

निर्माण कार्य के लिये बोकारो निर्माण निगम की भाँति एक निर्माण निगम स्थापित किया गया है;

(ख) यदि नहीं, तो बोकारो इस्पात कारखाने का निर्माण कार्य के लिये बोकारो निर्माण निगम स्थापित करने की क्या आवश्यकता थी;

(ग) बोकारो इस्पात कारखाने का निर्माण कार्य नेशनल बिल्डिंग कंस्ट्रक्शन कारपोरेशन को सौंपे जाने के क्या कारण हैं विशेष रूप से जबकि कार्य न होने के कारण इस निगम को बद्द करने का प्रस्ताव है तथा बोकारो निर्माण निगम द्वारा इस कार्य के लिये ठेकेदार नियुक्त किये जाने के भी क्या कारण हैं;

(घ) इस प्रकार के निर्माण, कार्य के लिए सरकारी उपकरणों तथा अन्य सरकारी संस्थाओं में समन्वय के लिए भावी योजना बया है?

इस्पात तथा मारी इंजीनियरिंग बंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) जी, नहीं।

(ख) बोकारो इस्पात कारखाने के प्रथम चरण का सिविल इंजीनियरी और संरचनात्मक कार्य हिन्दुस्तान स्टीलवर्क्स कंस्ट्रक्शन लिमिटेड को सौंपा गया है। ऐसी आशा है कि यह कम्पनी जब पूरी तरह विकसित हो जायेगी तो नये इस्पात कारखानों के स्थापन और वर्तमान इस्पात कारखानों के विस्तार का अधिकांश निर्माण-कार्य कर सकेगी। इस काम में दथता प्राप्त करने के प्रलादा एक लाभ यह होगा कि इस्पात कारखानों को निर्माण कार्य के लिये अधिक कर्मचारी नहीं रखने पड़ेंगे परन्तु यह बात कारखानों के लिए लागू नहीं होगी।

(ग) और (घ). बोकारो का निर्माण कार्य हिन्दुस्तान स्टीलवर्क्स कंस्ट्रक्शन लिमिटेड को इस उद्देश्य से सौंपा गया था ताकि इस्पात कारखानों के निर्माण के लिए एक विशिष्ट केन्द्रक संगठन का विकास किया जा सके। नेशनल बिल्डिंग कंस्ट्रक्शन कारपोरेशन को सिविल इंजीनियरिंग के अपेक्षया साधारण काम सौंपे जाते हैं और इस समय इसको बद्द करने का

कोई विचार नहीं है। हिन्दुस्तान स्टील वर्क्स कास्ट्रक्शन ने कई ठेकेदारों की माफत काम करवाना ठीक समझा है। बोकारो इस्पात कारखाने का काम इतना अधिक है और वह इस प्रकार का है कि उसे अलग-अलग क्षेत्रों और भागों में बांटा जा सकता है। कई ठेकेदारों से काम कराने से उनके आपसी होड़ से पूरा पूरा नाभ उठाया जा सकता है और काम अधिक मिलब्याही ढंग से और सन्तोषजनक ढंग से पूरा हो जाता है। कारखाने के निर्माण और उपकरण लगाने के काम में बोकारो इस्पात कारखाने और दूसरे सरकारी उपकरणों में यथासम्भव समन्वय स्थापित किया गया है और किया जायेगा।

during the year 1969-70 are as under :

State Sector

	(Rs. in lakhs)
Schemes of Education	26.25
Schemes of Economic Development,	7.60
Health, Housing and other schemes	3.10
	<hr/>
	36.95

Central Sector

Post-matric scholarships	43.00
Girls' Hostels	1.00
Pre-examination Training	1.07
T. D. Blocks	98.00
Co-operation	4.00
Research and Training	1.00
	<hr/>
	148.07

Welfare Schemes of Bihar Government for Scheduled Tribes

3491. SHRI BALMIKI CHOUDHARY: Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to state :

(a) whether the Bihar Government have submitted any programme for the welfare and development of Scheduled Tribes in Bihar for 1969-70 and/or for the Fourth Five Year Plan period ;

(b) if so, the details of the schemes under this programme and the cost out-lay thereof ; and

(c) Government's reaction thereto and the extent of Central Assistance to be granted therefor ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (DR. SHRIMATI PHULRENU GUHA) :
(a) Yes, Sir.

(b) Information in respect of the Fourth Five Year Plan has already been given in reply to Unstarred Question No. 4289 answered on 12-12-1968. The main schemes proposed to be taken up

(c) Final figures will be available only after the budget for 1969-70 is passed by Parliament. The rate of central assistance for the State Plan schemes is 60% of the approved outlay or the actual expenditure incurred, whichever is less. Central assistance in the Centrally sponsored sector is 100%.

Bhilai Steel Plant

3492. SHRI B. K. DASCHOW-DHURY : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Bhilai Steel Plant proposes to undertake a large scale programme of carrying out major repairs in the various units of the plant ; and

(b) if so, the need for these repairs and the cost thereof and whether it will have any impact on the production schedule ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) :

(a) and (b). In the case of Steel Plants, there is a schedule of major repairs which has to be undertaken from time to time depending on the unit in the Plant, in order to ensure maximum production and to maintain the life of the machinery. Such of the above repairs as are required

have been undertaken by Bhilai Steel Plant. The cost would, therefore, depend on the repairs undertaken, and would be known after they have been completed. These repairs affect the production schedule.

दिल्ली में कूटकर बिक्री दुकानों में वस्तुओं के दाम

3493. श्री निहाल सिंह : क्या औद्योगिक विकास, ग्राम्यरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कूटकर बिक्री दुकानों में सब वस्तुएँ राजधानी के बाजारों में उनके भावों से अधिक महंगे दामों पर बेची जाती है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि कूटकर व्यापारियों को कम मात्रा में माल मंगाने के कारण उसके लिये अधिक भाड़ा देना पड़ता है, जिससे उन्हें यह माल महंगा पड़ता है और वे उसे अधिक मूल्य पर बेचने के लिए बाध्य होते हैं ; और

(ग) यदि उपरोक्त भाग (क) और (ख) के उत्तर स्वीकारात्मक हों, तो क्या सरकार का विचार प्रमुख व्यापार केन्द्रों से विभिन्न स्थानों के लिए तांगे, टैम्पू आदि का भाड़ा निश्चित करने और व्यापार केन्द्रों में भाड़े की सूची प्रदर्शित कराने का है ?

औद्योगिक विकास, ग्राम्यरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री कलहन्दीन अली अहमद) : (क) और (ख). दिल्ली की विभिन्न बस्तियों में बीस में अधिक योक में माल बेचने के तथा अनेक खुदरा माल बेचने के बाजार हैं। योक बाजार विशिष्ट क्षेत्रों में स्थित है किन्तु खुदरा माल बेचने वाले सर्वत्र हैं। खुदरा मूल्यों में कुदरा बेचने वाले का अंश होता जैसे, दुलाई का ऊपरी खर्चा, किराया, व्याज, खुदरा बेचने वाले का लाभ आदि यही योक मूल्य से खुदरा मूल्य के अधिक होने का कारण है।

(ग) दिल्ली नगर निगम जो तांगों को लाइसेंस देता है, उसकी उचित तांगों भाड़े की

निश्चित सूची हैं वह तांगे वालों को भगानी चाहिए टैम्पू और ट्रकों के रेट राज्य परिवहन प्राधिकारी दिल्ली द्वारा निश्चित किये जाते हैं। प्रमुख व्यापार केन्द्रों पर उचित किराये के रेट लगावाने का कोई प्रस्ताव दिल्ली प्रशासन के समक्ष नहीं है।

Engineer Assistants in Heavy Engineering Corporation, Ranchi

3494. SHRI GEORGE FERNANDES : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

(a) whether he is seized with the dispute of the Engineering Assistants employed in the Heavy Engineering Corporation at Ranchi ;

(b) if so, the points on which there is a dispute ;

(c) whether any steps have been taken by Government to settle this matter ; and

(d) if so, the result thereof ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) :

(a) to (d). This is a matter entirely within the Jurisdiction of the Heavy Engineering Corporation. The demands made by the Engineering Assistants are as under :

(i) They should be treated as regular employees during the period of apprenticeship ;

(ii) Grant of benefits of dearness allowance, project allowance, contributory provident fund, leave and gratuity during the period of apprenticeship ;

(iii) Revision of scale of pay ;

(iv) Grant of increased rate of stipend with retrospective effect ; and

(v) Formulation of a fixed promotion policy with regard to their cadre.

The demands are being examined by the company.

Demands of the Employees of National Small Industries Corporation

3495. SHRI GEORGE FERNANDES : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

- (a) whether the Union of the employees of the National Small Industries Corporation has submitted any demands on the management and/or to Government ;
- (b) if so, the details thereof ; and
- (c) whether any action has so far been taken to settle the demands ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Yes, Sir.

(b) The demands relate to the recognition of the Union, increase in house rent allowance, grant of conveyance allowance, ban on direct recruitment, revision of recruitment and promotion rules, change of seniority rules, change of termination of service clause, transfers, leave, provision of residential accommodation, guest houses, holiday home canteen, common staff room and library, grant of house building advance, creation of posts, scales of pay, officiating allowance, filling of vacancies, *ad hoc* promotions, adverse remarks in confidential reports, uniforms of class IV employees, rationalisation of timings of PTC Staff, change of service rules, gratuity, bonus, widening of the activities of the Corporation, payment of arrears, reversion of deputationists, registration in employment exchange, regularisation of casual labourers, staff inspection unit's report, removal of Deputy Director (Administration), overtime allowance, etc.

(c) Consequent on a settlement between the Union and the management, a Committee consisting of the representatives of both the parties was set up to make recommendations on the demands. This Committee has since made its recommendations which are under the consideration of the management.

Exports from Small Sector

3496. SHRI K. P. SINGH DEO : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND

COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether the Institute of Foreign Trade has made certain suggestions for increasing exports from the small sector in the country ;

(b) if so, the salient features thereof ; and

(c) the reaction of Government thereto ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) The Standing Committee of the S. S. I. Board on Export Promotion constituted a Sub-Committee. The Sub-Committee's Report has been issued by the Indian Institute of Foreign Trade.

(b) The Report highlights the important role that Industrial Estates can play in the export effort.

(c) The Report is under consideration.

'Work to Rule' Threat by Rail Supervisors

3497. SHRI HARDAYAL DEVGUN :
SHRI D. C. SHARMA :
SHRI BENI SHANKER SHARMA :
SHRI RANJIT SINGH :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether Rail Supervisors, who attend to Railway engines loco-sheds, have threatened to start 'work-to-rule' from August if their demand for higher pay scales is not conceded ;

(b) whether their demand has been considered ; and

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

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes.

(b) and (c). The demand has been examined in the past ; it has not been possible to consider any overall revision of the pay etc. of Railwaymen in the present juncture. Further, the demands of this category cannot be considered in isolation in view of the fact that the conditions of service of all Railwaymen are inter-related.

Industrial Units Running into difficulties

3498. SHRI D. C. SHARMA :
SHRI BENI SHANKER

SHARMA :

SHRI HARDAYAL

DEVGUN :

SHRI RANJIT SINGH :

Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether certain measures are being thought of to enable Government to step in when industrial units run into difficulties ; and

(b) if so, the nature of measures proposed to in this regard ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Yes, Sir.

(b) The details of the proposal are being worked out and it will take sometime before a decision is taken in the matter.

Tannery and Footwear Corporation

3499. SHRI D. C. SHARMA :
SHRI HARDAYAL
DEVGUN :
SHRI BENI SHANKER
SHARMA :
SHRI RANJIT SINGH :
SHRI K. N. PANDEY :
SHRI BAL RAJ MADHOK :
SHRIMATI SAVITRI
SHYAM :
SHRI N. K. SANGHI :
SHRI LILADHAR
KOTOKI :
SHRI CHINTAMANI
PANIGRAHI :
SHRI ONKAR LAL
BOHRA :
SHRI MAHARAJ SINGH
BHARATI :
SHRI B. K. DAS-
CHOWDHURY :

Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether a new public sector corporation, to take over the Cooper Allen

Unit of British India Corporation (BIC), has been formed and the new unit will be called the Tannery and Footwear Corporation of India ;

(b) whether it is proposed to modernize the unit with a view to improve the quality and quantity of production ; and

(c) if so, the amount sanctioned for the purpose and the economic viability of the said Corporation ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Yes, Sir.

(b) Yes, Sir.

(c) According to preliminary enquiry and estimates an expenditure of Rs. one crore may have to be incurred with a view to modernising the Cooper Allen and North-West Tannery Units to achieve an economic production of about 6 lakh Nos. of Army Boots and 12 lakh Nos. of civilian Footwear valued at Rs. 3.8 crores (approximately) per annum. It is anticipated that with better planning, production, quality control and a rational wage system, the Units may ultimately earn a profit of Rs. 14.5 lakhs per annum.

Filing of Nomination by a Pakistani National for U. P. Assembly Seat

3500. SHRI HEM RAJ : Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to state :

(a) whether the attention of Government has been drawn to the news item in the *March of the Nation*, dated the 8th February, 1969 in which Pakistani national namely Amarsingh alias Khuda Baksh filed his nomination for a seat in the Uttar Pradesh Assembly ; and

(b) if so, whether his nomination papers were accepted ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (SHRI M. YUNUS SALEEM) : (a) and (b). It was reported to the Election Commission by the Joint Chief Electoral Officer, Uttar Pradesh on 21.1.1969 that one Aladin son of Soni, a Pakistani national, had filed a nomination paper in 367—Chhatta assembly constituency in Mathura

District in the name of Shri Amar Singh, son of Soni. Since the name of Shri Amar Singh was registered in the electoral roll of the constituency and none of the candidates or their authorised agents, present at the time of the scrutiny of nomination papers objected to the nomination, the nomination paper was accepted by the returning officer.

Production of Billets in the Steel Plants

3501. SHRI J. MOHAMED IMAM :
 SHRI HUKAM CHAND
 KACHWAI :
 SHRI J. H. PATEL :
 SHRI GEORGE FERNANDES :
 SHRI S. K. TAPURIAH :
 SHRI D. R. PARMAR :
 SHRI K. K. NAYAR :
 SHRI C. M. KEDARIA :

Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

- (a) the ratio of off-grade billets to tested quality billets produced from quarter to quarter at each of the main steel plants since April, 1966 to date ;
- (b) the J. P. C. prices for the above two varieties from time to time during the the above period ;
- (c) whether their production prices show inefficient performance ;
- (d) the steps proposed to be taken to remove the anomalous position ; and
- (e) whether inadequate availability of tested billets is a constraint on the export performance of re-rollers ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) :
 (a) Information is not readily available.

(b) A statement showing the prices the billets fixed from time to time, since April, 1966, is placed on the Table of the House. [Placed in Library. Ser No. LT-394/69].

(c) and (d). Production of off-grade billets 100 mm and below for 1968-69 has been estimated at about 25%. Producers have been advised to initiate action to reduce percentage of off grade production.

(e) Having regard to the overall supply and demand position, the past performance

of reroller exporters and their future commitments, adequate allotments of tested billets have been made by Joint Plant Committee for the manufacture of export products.

Production of Billets

3502. SHRI J. MOHAMED IMAM :
 SHRI HUKAM CHAND
 KACHWAI :
 SHRI J. H. PATEL :
 SHRI GEORGE FERNANDES :
 SHRI S. K. TAPURIAH :
 SHRI D. R. PARMAR :
 SHRI K. K. NAYAR :
 SHRI C. M. KEDARIA :

Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state :

- (a) the plant-wise capacity and production of billets for every quarter of the years 1966-67, 1967-68 and 1968-69 upto December, 1968 for each main producer ;
- (b) the year-wise break-up of production of different types of billets during the above period ; and
- (c) the plant-wise, year-wise and grade-wise despatches of billets to the re-rollers during the same period ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) :
 (a) and (b). The installed capacity for semis, including billets, for sale is as follows :

Bhilai	315,000 tonnes
Durgapur	370,000 tonnes
Tatas	300,000 tonnes
HISCO	150,000 tonnes

These figures do not include the capacity for billets to be used by the main plant in their own finishing lines.

A statement showing plants-wise production of saleable billets for every quarter of the years 1966-67, 1967-68 and 1968-69 (upto December, 1968) is laid on the Table of the House. [Placed in Library. Ser No. LT-395/69]. Production figures of billets type wise are not available.

(c) A statement on producer-wise despatches of billets during 1966-67, 1967-68 and 1968-69 (upto December, 1968) is laid

on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT—395/69]. Grade-wise despatches of billets are not available.

Mini Tractor Factory in Faizabad

3503. SHRI R. K. SINHA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether any plans for the setting up of Mini Tractor factory in Faizabad has been under consideration ; and

(b) if so, the details thereof ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Conversion of M. G. Line between Lucknow and Barauni into B. G.

3504. SHRI R. K. SINHA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether there is any proposal for the conversion of the metre gauge line between Lucknow and Barauni via Gorakhpur into broad gauge ; and

(b) if so, when the conversion is likely to be completed ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes.

(b) Lucknow and Barabanki are already connected by a broad gauge section of the Northern Railway. Engineering and Traffic Surveys for conversion of the metre gauge lines from Barabanki to Gonda Gorakhpur and Bhatni are already in progress, and surveys for the Bhatni-Barauni portion are proposed to be taken up shortly. A decision on the actual conversion of these metre gauge lines into broad gauge will be taken after the surveys are completed and the survey reports examined by the Railway Board.

Special Cell to Detect Ticketless Travel on the Railways

3505. SHRI R. K. SINHA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the number of employees in the

special cell constituted by the Railways to detect ticketless travelling :

(b) the total expenditure on the same since its inception, year-wise : and

(c) the number of cases detected by the cell and the amount realised thereby ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) It is not clear what the term "Special Cell" is intended to connote. Ticket Checking arrangements on various railways are suitably adjusted to changing circumstances from time to time and in accordance with the strategy to be pursued at any particular time. This sometimes involves temporary addition to ticket checking staff on individual railways as has recently been done on the N. E. Rly. The only special organisation that was created sometime ago was under the Railway Board for the purpose of assessing the extent of ticketless travel on various railways and this organisation was in existence from March 1967 to September 1968 and consisted of 60 staff of various categories.

(b) The expenditure on the staff of the special organisation under the Railway Board is being worked out and will be placed on the table of the Sabha.

(c) The special organization under the Railway Board in the course of its estimation of extent of ticketless travel detected 92,639 cases involving a recovery of Rs. 3,25,860/-.

बीकानेर डिवीजन के लालगढ़ जंक्शन पर अस्पताल की दमारत

3507. श्री प० सा० बाहुपाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच कि उत्तर रेलवे में बीकानेर डिवीजन के लालगढ़ जंक्शन पर अस्पताल की दमारत के निराणि के दोरान स्टोर से हृजारों बोरी सीमेंट चोरी हो गया है ;

(ख) क्या यह भी राच है कि रटोर में कुछ वर्तुएं रखने का प्रयत्न किया था किन्तु वह असफल रहा तथा सम्बन्धित अधिकारी इस

मामले को दबाने का प्रयत्न कर रहे हैं ; और

(ग) क्या सरकार इस मामले की जांच करायेंगी और इस मामले में दोषी पाये जाने वाले व्यक्तियों को डंड देने के लिए कोई कार्य-वाही करेगी ?

रेलवे संत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) इस भंडार से चोरी नहीं हुई लेकिन 869 बोरी सीमेंट के दुविनियोग सम्बंधी एक मामले की रिपोर्ट मिली है ।

(ख) सम्बन्धित रेल प्रशासन को इम प्रकार की कोई सूचना नहीं मिली है ।

(त) जयपुर की विशेष पुर्जिम स्थापना के पुलिस अधीक्षक द्वारा छानबीन की जा चुकी है और अपचारी अधिकारियों के बिलाफ विभागीय कार्यालयी भी शुरू कर दी गई है ।

विस्तीर्णोंटेविनक तथा अन्य कालेजों के छात्रों को छात्रवृत्तियां

3508. श्री निहाल सिंह : क्या विधि तथा सदाज कल्याण मंत्री 11 नवम्बर, 1969 के अत्तरांकित प्रदेश संस्था 138 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली पोलिटेक्निक तथा अन्य कालेजों के छात्रों के अभिभावकों की आय के बारे में जानकारी एकत्रित कर ली गई है ।

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

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

विधि अन्नालय और सदाज कल्याण विभाग में राज्य मन्त्री (डा० श्रीमती कृष्णरेणु गुह) : (क) हां, श्रीमान ।

(ख) दिल्ली प्रशासन ने बनाया है कि संस्था 813 में 397 नवीकरण तथा 416 अनुसूचित जातियों को ही दिए गए पंचाट हैं । पूर्व के वर्षों के पंचाटों के आधार पर नवीकरण किए गए । अनुसूचित जातियों को दी जाने वाली ताजा छात्रवृत्तियों से सम्बन्धित मधिकरण

तथा न्यूनतम आय क्रमशः 498.80 रुपये प्रति मास और 40 रुपये प्रति मास थी ।

(ग) प्रदेश नहीं उठना ।

रेलवे कर्मचारियों के लिये विद्यां

3509. श्री रामावतार शास्त्री : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेलवे के किन-किन विभागों में कर्मचारियों को सूती तथा ऊनी पूरी विद्यां दी जाती हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि स्टेशन मास्टरों तथा सहायक स्टेशन मास्टरों को रात्रि के समय कार्य करने पर भी ट्राउजर अथवा पूरी पेटे, जो कि उन्हें पहले दी जानी थी, नहीं दी जानी हैं ;

(ग) विद्याओं के मामले में विभिन्न वर्गों के कर्मचारियों में भेदभाव किये जाने के क्या कारण हैं ;

(घ) क्या सरकार का विचार भारतीय रेलवे के सभी कर्मचारियों को पूरी विद्यां देने का है ; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके तथा कारण हैं ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) स (ङ) 1955 में रेलवे बोर्ड द्वारा नियुक्त रेल वर्दी समिति की सिफारिशों के आधार पर 1963 में विभिन्न कोटि के रेल कर्मचारियों के लिए विद्यों का मानकीकरण किया गया था मानकी कृत पोशाक विनियमों के अनुसार भारतीय रेलों के निम्नलिखित विभागों के कई कोटियों के कर्मचारी सूती और ऊनी वर्दी पाने के मात्र हो गये :—

- 1—लेखा, रोकड़ और बेनन
- 2—वारिणीज और परिवालन
- 3—वान-पान
- 4—विजली
- 5—इंजोनियरिंग
- 6—चिकित्सा
- 7—गारिक

8—समुद्री
 9—सिंगल और द्वू-संचार
 10—भंडार और
 11—समान्य

खंच में किफायत बरतने की महती आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए जनवरी, 1966 में आदेश जारी किया गया कि फरवरी, 1963 में मानकीकरण से पहले प्रत्येक रेलवे में लागू पोशाक सम्बन्धी पुराने विनियमों अथवा मानकी कृत पोशाक विनियमों में से जो भी कम उदार हों, उनके अनुसार फिलहाल रेल प्रशासन वर्दियां दें। इन आदेशों की अवधि फिलहाल 31-3-1970 तक बढ़ा दी गई है।

खंच में किफायत बरतने से सम्बन्धित आदेशों पर अमल करने के फलस्वरूप विभिन्न कोटियों के रेल कर्मचारियों को वर्दी देने में कुछ असमानता पैदा हो गयी जिनमें से इस प्रश्न के भाग (क) में उल्लिखित असमानता भी एक है। फिर भी, 1955 में नियुक्त वर्दी समिति की सिफारिशों की समीक्षा करने के निए अब एक दूसरी वर्दी के समिति नियुक्त की गयी है। यह समिति मुख्यतया कर्मचारियों की दृश्यटी को ध्यान में रखते हुए आजकल की आवश्यकताओं के अनुसार इस प्रश्न पर विचार करेगी।

भारतीय रेलों में स्टेशन मास्टर तथा सहायक स्टेशन मास्टर

3510. श्री रामावतार शास्त्री क्या रेलवे मन्त्री यह बनाने की हुपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेलों के स्टेशनों पर कायं कर रहे स्टेशन मास्टरों तथा सहायक स्टेशन मास्टरों की अलग अलग संख्या क्या है;

(ल) क्या यह सच है कि उन सबको बवाटर मलाट नहीं किये हैं;

(ग) यदि हां, तो प्रत्येक की संख्या कितनी है;

(घ) उनको बवाटर न मलाट किये जाने क्या कारण है;

(ङ) क्या सरकार द्वारा उक्त कर्मचारियों को मंकान किराया भत्ता दिया जाता है;

(च) यदि हां, तो यह भत्ता किस दर पर दिया जाता है; और

(छ) सरकार का विचार उनके लिये कब तक बवाटर की व्यवस्था कर देने का है?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) से (छ). सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

देश में आदिवासियों के लिये कल्याण योजना

3511. श्री देवराव पाटिल : क्या विधि तथा समाज कल्याण मंत्री यह बनाने की हुपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में आदिवासियों के कल्याण को किसी विशेष योजना पर सरकार विचार कर रही है; और

(ल) यदि हां, तो इस योजना की मुख्य बातें क्या हैं?

विधि मन्त्रालय और समाज कल्याण विभाग में राज्य मन्त्री (डा० (श्रीमती) कूलरेणु गुह) : (क) और (ल). देश में आदिवासियों के कल्याण की किसी विशेष योजना पर सरकार अभी विचार नहीं कर रहा है। पिछले वर्ग क्षेत्र में जल रही सभी योजनाओं को विशेष योजनाएं कहा जा सकता है ब्योर्किंग ये योजनाओं के अन्य क्षेत्र में होने वाले सामान्य विकास प्रयासों की अनुपूरक हैं। इनमें जो अधिक आवश्यक योजनाएं हैं उन्हें केन्द्रीय प्रायोजित कार्यक्रम में 100% केन्द्रीय सहायता से कार्यान्वित किया जाता है। बतंमान योजनाओं का व्योरा समाज कल्याण विभाग की 1967-68 की रिपोर्ट में दिया गया है।

Loss in Goods Transport

3512. SHRI NITIRAJ SINGH CHAUDHARY : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the extent to which Railways have

lost in goods transport as a consequence of increase in road transport ;

(b) steps taken to check the above loss and achievements therefrom ;

(c) whether the new steps like containerisation etc. would be extended to all places having population over one lakh, if so, by what time ; and

(d) if not, reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Except for certain months in 1967-68, during which there was a slight set-back, the traffic that the railways carry has been steadily going up. It is axiomatic that if there had been no road transport, the railways would have still larger volumes of traffic available for carriage, but it has to be pointed out that road transport has a role to play in the economy of the country and for its development both the Central Government and the State Governments are taking various measures. An attempt to estimate the traffic that the railways would have carried if road transport had not been augmented would not therefore be purposeful.

(b) What the Railways are continuously striving to do is to improve the quality of their service. Some aspects that receive constant attention are timely supply of wagons and transit time. Quick transit services and super-express goods services provide fast transport. Various measures are adopted to prevent losses and damage during transit. Where justified and practicable, packing conditions are made easier and less expensive. Reduced station to station rates are also quoted. Out Agencies and City Booking Agencies are opened and street collection and delivery services organized for providing to the customer integrated rail-cum-road transport. Container services are being introduced between important stations to provide door to door service and eliminate costly packing, and at the same time save damage and pilferage in transit. The Railways have recently made a beginning with another scheme for providing door to door service. That is freight forwarding. The freight forwarder, who functions under an agreement with the Railways, secures traffic from consignors who cannot offer container loads and clubs goods offered by different consignors into container loads. He is charged by the

Railways special rates for "container loads, but is free to settle his own terms with the consignors. A Marketing and Sales Organization has been set up on each Railway so that all aspects of railway working having a bearing on consumer satisfaction can be kept under watch at a fairly high level. This organization is concentrating on improving the quality of service and maintaining a close liaison with the trade and industry so that their difficulties are tackled as effectively and promptly as possible. It keeps in close touch with the trend of movement of traffic, and takes steps to provide a satisfying service to the trade.

(c) and (d). Container services are introduced between stations where adequate traffic suitable for containerisation is available and the service is expected to be well patronised. The basis for introducing a service is not the population of towns.

Electrification of Railways

3513. **SHRI NITIRAJ SINGH CHAUDHARY :**
SHRI YASHPAL SINGH :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the sections of Indian Railways electrified so far ;

(b) the sections which are not yet commissioned and when these are likely to be commissioned ;

(c) the sections of Indian Railways that would be electrified during the next 3 years ; and

(d) whether Bhusaval-Itarsi section of the Central Railway is not included in the above ; if so, reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) to (c). A statement is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-396/69].

(d) No. The electrification of Bhusaval-Itarsi section of the Central Railway was originally included in the programme of electrification in the old 4th Five Year Plan but the scheme had to be deferred because a certain portion of the line will get submerged and would have to be re-located with the construction of a dam across Purna river.

Ticketless Travel

3514. SHRI NITIRAJ SINGH CHAUDHARY :
SHRI NATHU RAM AHIRWAR :
SHRI BASUMATARI :
SHRI HUKAM CHAND KACHWAI :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the achievements of operations to check ticketless travel ;

(b) whether the window sales of tickets now are similar, higher or less than during operation days ; and

(c) if there is a fall, whether any steps have been taken to improve them and the results obtained therefrom ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) The main achievement of massive operations against ticketless travel has been the creation of an atmosphere against the habit of ticketless travel as many are gradually realizing that ticketless travel cannot be indulged in with impunity. The level of detection has increased and there has been a consequent rise in realisations from ticketless travellers. Punitive effect has been more appreciable than before.

(b) The position has been fluctuating.

(c) When there is a fall in window earnings in any area the ticket checking operations in the area are intensified to retrieve the position.

Passenger Coaches

3515. SHRI NITIRAJ SINGH CHAUDHARY : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the number of passenger coaches needed by Indian Railways annually to meet replacement demands and for running new passenger trains ;

(b) whether the above demand is met in full by indigenous production ; if not, to what extent ;

(c) if the indigenous production of coaches is in excess of the above demand, the reason why passenger trains on the Central Railway run with less than sche-

duled number of coaches and Bhusaval-Itarsi Passenger train did not run for want of coaches ; and

(d) the number of coaches exported during 1968 ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) During the Fourth Plan period the annual requirement of coaches will be 670 on replacement account and 780 for additional traffic making a total of 1450.

(b) The present indigenous production capacity is slightly less and is being augmented to meet the requirement of the 4th Plan period.

(c) Does not arise in view of reply to item (b) above. However, it may be added that Itarsi-Bhusaval Passenger was not cancelled due to shortage of coaches but because of low occupancy coupled with difficult operating conditions on the section.

(d) 33 coaches by M/s. Jessope and Co., Calcutta, so far as known to this Ministry.

मासिक प्रकाशन "इंडियन रेलवेज"

3516. श्री रामावतार शास्त्री : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे प्रशासन द्वारा एक अंग्रेजी मासिक 'इंडियन रेलवे' प्रकाशित किया जाता है ;

(ख) यदि हां, तो प्रतिमास इसकी कितनी प्रतियां प्रकाशित की जाती हैं और इसके ग्राहकों की संख्या कितनी है ;

(ग) इसका मासिक खंड क्या है और इससे कितनी आय होती है ;

(घ) इसमें प्रकाशित विज्ञापनों से सरकार को कितनी मासिक आय होती है ;

(ड) क्या रेलवे प्रशासन को इस प्रकाशन द्वारा कोई लाभ या हानि होती है ; और

(च) यदि इससे हानि होती है, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मन्त्री (दा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी हां। रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) 'इंडियन रेलवेज' नाम की एक मासिक पत्रिका प्रकाशित करता है।

(ख) मांग के अनुसार प्रति मास 1200 से 1500 के बीच प्रतियां छापने का आदेश दिया जाता है और गाहकों की संख्या 650 और 700 के बीच रहती है।

(ग) मासिक खर्च	मासिक आय
1967-68	1967-68
12,796 रुपये	8,721 रुपये
(कर्मचारियों की नागरिक सहित)	
(घ) विज्ञापनों से आमतन मामिक आय	
1967-68	
8,209 रुपये	

(ड) और (च). पिछले 7 या 8 वर्षों में 'इंडियन रेलवेज' वित्तीय दृष्टि से आत्म-निभर रही है। केवल 1967-68 में प्रति मास लगभग 4,000 रुपये की हानि हुई थी। फिर भी, यह नहीं कहा जा सकता कि यह पत्रिका घाटे का सौदा है यद्योंकि यह एक प्रचारात्मक पत्रिका है जिसके महत्व को केवल आधिक दृष्टि से ही नहीं आंका जा सकता। 1967-68 में जो हानि हुई, उसका मुख्य कारण यह है कि कर्मचारियों के मंहगाई भर्तों में वृद्धि हो गयी और मुद्रण और कागज की लागत बढ़ गयी। इंजीनियरिंग उद्योग, जिससे इस पत्रिका को अधिकतर विज्ञापन मिलते हैं, में भर्ती का भी इस पर प्रभाव पड़ा था यद्योंकि विज्ञापनों से 1967-68 में लगभग 98,500 रुपये प्राप्त हुए जबकि 1966-67 में 1,25,000 रुपये प्राप्त हुए थे।

कुट्टवा रेलवे स्टेशन पर विधायक कल में प्रश्नात्मक सुविधायें

3517. श्री रामावतार शास्त्री : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की हुया करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर रेलवे

के फतुवा स्टेशन पर रात को बिजली की व्यवस्था न होने के कारण यात्रियों को प्लेटफार्म तथा विश्राम कक्ष आदि पर कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है;

(ख) क्या यह भी सच है कि गत कुछ महीनों से उन स्थान पर रेलवे गुमटी घटनाएँ निर्मित पड़ी हैं और इसका निर्माण कार्य पूरा नहीं हुआ है जिससे लोगों को कठिनाई हो रही है : और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इस बारे में कोई कार्यवाही करने का है ताकि यात्रियों की ये कठिनाइयां दूर हो सकें ?

रेलवे मन्त्री (दा० राम सुभग सिंह) : (क) जी नहीं। यह एक बिजलीयुक्त स्टेशन है और प्लेटफार्म, प्रतीक्षालय आदि में बिजली की रोशनी की व्यवस्था की गयी है।

(ख) फतुवा में कोई नया सम्पादन नहीं बनाया जा रहा है। फतुवा स्टेशन के पश्चिमी ओर पर बर्तमान सम्पादन की मौजूदा सड़क की केवल मरम्मत की जा रही है और आशा है कि यह काम शीघ्र पूरा हो जायेगा।

(ग) सवाल नहीं उठता।

गिरीडिह रेलवे स्टेशन

3518. श्री रामावतार शास्त्री : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की हुया करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्व रेलवे पर गिरीडिह एक महत्वपूर्ण स्टेशन है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि रेलवे प्लेटफार्म पर कोई शेष नहीं है जिसके परिणामस्वरूप यात्रियों को सब मौसमों में कठिनाई होती है ;

(ग) क्या सरकार का विचार यही एक शेष की व्यवस्था करने का है : और

(घ) यदि हां, तो कब और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :
(क) जी हाँ ।

(ख) जी हाँ ।
(ग) जी हाँ ।

(घ) एक शेष बनाने का काम हो रहा है और इसका है कि यह काम चालू वित्तीय कार्य में पूरा हो जायेगा ।

कोटा रेलवे अस्पताल

3519. श्री ग्रोकार लाल बेरवा : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोटा रेलवे अस्पताल में अल्प बेतन वाले कर्मचारियों के लिये अच्छी दवाइयों की कमी है ;

(ख) यदि हाँ, तो स्थानीय रूप से कितनी दवाइयाँ खरीदी गईं ;

(ग) उन दवाइयों को किन किन दुकानों से खरीदा गया ;

(घ) क्या यह भी सच है कि बीना रेलवे लाइन पर चलने वाली चिकित्सा गाड़ी में दवाइयों के बितरण के बारे में कोई रजिस्टर नहीं बनाया हुआ है ;

(ङ) यदि हाँ, तो इनका हिसाब-किताब किन आधारों पर रखा हुआ है ; और

(च) दवाइयों का बितरण करने वाली रेलवे गाड़ी पर इस वर्ष कितनी धनराशि खर्च की गई ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :
(क) जी नहीं ।

(ख) और (ग). सवाल नहीं उठता । स्थानीय खरीद केवल उसी संशय की जाती है जब कोई विशेष दवाई स्टाक में स्वतंत्र हो गयी हो यदि स्टाक में रखी न गयी हो और जिसकी जरूरत किसी भापातिक घ्रनसर के लिए पढ़ गयी हो । स्थानीय खरीद जुलै बाजार से की जाती है त कि किसी निश्चित दुकान से ।

(घ) और (ङ). चलते-फिरते चिकित्सा यान में अन्य स्वास्थ्य यूनिटों की भाँति दवाइयों की प्राप्ति और निकासी के लिए दवाइयों का केवल एक रजिस्टर रखा जाता है । दवाइयों की फूटकर निकासी के लिए अलग से कोई रजिस्टर नहीं रखा जाता । यह सूचना केस टिकटों से मिल सकती है । इनके हिसाब का आधार दवाइयों का वही रजिस्टर है ।

(च) 1988-89 के चालू वर्ष में दवाइयों के लिए 4800 रुपये की बजाय व्यवस्था है ।

कोटा रेलवे स्टेशन पर साइकिल स्टैंड

3520. श्री ग्रोकार लाल बेरवा क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोटा रेलवे स्टेशन पर स्थिति साइकिल स्टैंड टेके पर दिया गया है ;

(ख) यदि हाँ, तो टेके की समि. कितनी है ;

(ग) किन-किन समाचारपत्रों में टेके विज्ञापन दिये गये थे ; और

(घ) पुराने टेके कब समाप्त हो जायेंगे और नये टेके कब दिये जायेंगे ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :
(क) जी हाँ ।

(ख) वर्तमान टेकेसर प्रतिवर्ष लाइसेंस फीस के 1805/-रुपये, उपकर प्रभार के 36 रुपये और पानी के प्रभार के 18 रुपये देता है । लाइसेंस फीस की समिक्षा टेकेसर के टैंडर के फलस्वरूप है ।

(ग) साधारणतः टैंडर नोटिस साप्ताहिक जनवाणी, कोदा०, हिन्दुस्तान ड्यूम्स (अंग्रेजी), नई दिल्ली, हिन्दुस्तान अड्डम्स (हिन्दी), नई दिल्ली और राष्ट्रद्वारा, जयपुर में विज्ञापित किया जाता है ।

(घ) वर्तमान टेके की अकाउ 30-१-1989

को समाप्त होगी और नया टेका 1-10-1969 दिया जायेगा ; और से शुरू होगा ।

मशीनों में आत्म-निर्भरता

3521. श्री मोलानाथ मास्टर : क्या श्रीलोगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री यह बनाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश अब मशीनरी के सम्बन्ध में आत्म-निर्भर हो जायेगा क्योंकि भारी इंजीनियरी निगम ने अपेक्षित मशीनों का निर्माण आरेख कर दिया है ;

(ख) क्या मशीनों का आयान बन्द कर

दिया जायेगा ; और

(ग) यदि नहीं, तो किस किस्म के मशीनों के आयान को आवश्यकता होगी ?

श्रीलोगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फलरबीन शर्मा अहमद) : (क) से (ग). हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन लिमिटेड के भारी मशीन निर्माण संयंत्र के पास निर्माण की जाने वाली बेस्टुओं की विस्तृत सूची है। संयंत्र की 80,000 मी० टन पूर्ण क्षमता कई वर्षों में 1975-76 तक प्राप्त होने की अभावना है। पूर्ण क्षमता होने पर निर्मित की जाने वाली मुख्य वस्तुएँ निम्न प्रकार होंगी :—

भार मी० टनों में प्रति-वर्ष

1. कोक ग्रोवन तथा उप उत्पाद उपकरण	7,700
2. ब्लास्ट फनेंस उपकरण	5,500
3. इस्पात बनाने के उपकरण	7,000
4. पीसने तथा घिसाई के उपकरण	3,150
5. क्रेनों के उपकरण	6,570
6. रोलिंग मिल्स उपकरण	34,500
7. धानुकर्मी उपकरण के फालतू पुँज	1,080
8. खनन उपकरण	880
9. भूमि खोदने के यन्त्र	4,950
10. प्रेस फोजिंग उपकरण	1,360
11. तेल निकालने के भारी रिंग	5,500
12. विविध भारी मशीनों के हिस्से तथा पुँज आदि ।	1,810
	<hr/> 80,000

उपरोक्त में से 65,000 मी० टन इस्पात संयंत्र उपकरणों तथा 15,000 मी० टन अन्य भारी इंजीनियरी उद्योगों की आवश्यकताओं को पूरा करेंगे ।

इस के अतिरिक्त हैवी इंजीनियरिंग

कारपोरेशन लिमिटेड के भारी मशीनी श्रीजार संयंत्र का विकास 10,000 मी० टन प्रति वर्ष के भारी मशीनी श्रीजारों के निर्माण के लिए किया जा रहा है ।

पूर्ण क्षमता प्राप्त होने पर यह इस्पात के

संयंत्र के लिए 10 लाख. मी० टन उपकरण निर्माण करने के लिए पर्याप्त होगी । जब तक इस्पात बनाने की क्षमता की मार्ग इस से अधिक नहीं होती तब तक इस की क्षमता इस्पात के कारखानों के लिए मशीनों तथा उपकरणों के निर्माण के लिए पर्याप्त होगी और आयात की अनुमति नहीं दी जायेगी । उपकरणों की कुछ अन्य वस्तुएँ जिन की आवश्यकता इस्पात के कारखानों के अतिरिक्त अन्य उद्योगों को होती हैं वे देश के कुछ अन्य एककों में निमित की जा रही हैं और उन विशिष्ट वस्तुओं जिन के आयात को प्रतिबन्धित किया जाना चाहिए के बारे में समय-समय पर निर्णय किया जाता है और यह सरकारी तथा गैर-सरकारी क्षेत्रों के विभिन्न एककों में उपलब्ध सुविधाओं पर निर्भर करता है ।

Non-Official Directors of Central Industrial Projects

3522. SHRI K. SURYANARAYANA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the names of the present non-official Directors appointed on all the Central Industrial Projects and their qualifications ; and

(b) the dates of their appointment, tenure and other allowances and sitting fees per day for attending each meeting of the Board of Directors or its sub-Committees ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). The information is being collected and it will be laid on the table of the House.

Checking of Ticket less Travel

3523. SHRI LOBO PRABHU : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 651 on the 10th December, 1968 and state :

(a) whether Government propose to

fix a common frequency of inspection by officers for all Railways ;

(b) if not, what is the frequency prescribed now by each Railway ;

(c) the reasons why Senior Scale Officers also are not made to check ticketless travel at lesser frequency and more surprise in order to alert the officers below them and punish where their default is obvious ; and

(d) whether any staff was found conniving with ticketless travellers, and if so, what was the punishment imposed ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes.

(b) Does not arise, in view of the reply to part (a).

(c) Senior Scale Officers are made to conduct Surprise Checks, although frequency of such Checks by them has not been laid down so far on a uniform basis. As indicated in reply to Part (a) a uniform frequency is proposed to be laid down.

(d) One T. T. E. against whom a prima-facie case of connivance in ticketless travelling was recently detected, has been placed under suspension and disciplinary proceedings against him are in progress. Cases of connivance are hard to detect and establish and exposure of such cases is therefore rare.

Permanent Magnets Ltd.

3525. SHRI JYOTIRMOY BASU : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the names of sponsors of the Company 'Permanent Magnets Ltd.' ;

(b) the date of its registration ;

(c) the names of its present owners ;

(d) the total value of its share capital and how the shareholding is distributed ; and

(e) the initial value of its share capital ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (e). A statement is laid

on the table of the House. [Placed in Library. See No. LT-397/69].

Grant of Patents

3526. SHRI JYOTIRMOY BASU : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the number of applications for patents received at the Central Patent Office in Calcutta year-wise from 1947-48 to 1968-69 so far ;

(b) the number of applications received State-wise and year-wise during the above period ;

(c) of the total applications received, how many originated in India year-wise from 1947-48 to 1968-69 : and

(d) the total number of patents of Indian origin and foreign origin registered separately in each State year-wise during the above period ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (d). The requisite information is given in the Statement laid on the Table of the House. [Placed on Library. See No. LT-398/69].

Damage to Puri-Hyderabad Express

3527. SHRI BASUMATARI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the students tried to cut the vacuum tube of Puri-Hyderabad Express on the 30th January, 1969 ; and

(b) if so, total amount of loss to the Railway property thereby ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). No. However, the vacuum pipe of this train was dis-connected by students at up home signal of Samalkot Station on 29.1.69 causing a detention of 33 minutes. Some vacuum fittings costing approximately Rs. 120/- had to be replaced.

Industries set up by Himalayan Tiles in Manipur

3528. SHRI M. MEGHACHANDRA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether the Himalayan Tiles, a private firm was given land by the Government of Manipur to enable the firm, to have industries set up over that land ;

(b) if so, the type of industries set up and the number of workers employed by the firm ; and

(c) the amount invested so far in these industries ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (c). The information is being collected and will be laid on the Table of the House.

Track Recording Coach in the Central Railway

3529. SHRI NITIRAJ SINGH CHAUDHARY : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether there is only one Track Recording Coach on the Central Railway and the same moves throughout the country ;

(b) the extent to which the faults recorded by this Coach are being implemented :

(c) the total number of accidents/derailments due to defect/fault on Indian Railways during the last two years and compensation paid in consequence of above ;

(d) whether there are only two posts sanctioned for Senior Track Recorders on Railways and of these one is lying vacant ; if so, reasons therefor ; and

(e) whether a collision took place between Matunga and Dadar when Wanchoo Commission was visiting Matunga Workshop during this year ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) There are two Track Recording Cars on the Indian Railways and both are controlled by the Research Design and Standards

Organization. They move on all the railways for track recording and research work.

(b) All the faults recorded by these cars are rectified.

(c) During the calender years 1967 and 1968, there were 111 and 78 train derailments respectively on the Indian Government Railways which were either due to failure of Railway track for which no one was held responsible or due to defects in track for which responsibility was fixed on railway staff. Information about the compensation paid is being collected and will be placed on the table of the Sabha.

(d) A Sectional Officer is in-charge of these cars at present. An additional post of Sectional Officer has only recently been sanctioned for the second car commissioned in June, 1968.

(e) The Wanchoo Committee visited Matunga Workshop on 1.2.1969. While no accident took place between Matunga and Dadar at the time Wanchoo Committee was visiting Matunga Workshop, an electric engine collided with the Katchra Special at about 22-45 hours on 1-2-1969 between Parel and Dadar.

पिछड़ी जातियों के लिये आत्रवृत्ति

3:30. श्री निहाल सिंह: क्या विधि तथा समाज कल्याण मंत्री यह बताने की रूपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1967-68 और 1968-69 के लिए उत्तर प्रदेश में पिछड़ी जातियों के आत्रों को आत्रवृत्ति देने के लिये मिडिल, मैट्रिक और इन्टर परीक्षाओं में अंकों की प्रतिशतता क्या निर्धारित की गई थी ; और

(ल) वर्ष 1968-69 के शिक्षा सत्र के लिये अलीगढ़, ग्रागरा और वाराणसी में पिछड़ी जातियों के कुल कितने आत्रों ने आत्रवृत्ति के लिये अनुरोध किया था और उनमें से कितने आत्रों को आत्रवृत्तियां मंजूर की गई थीं ?

विधि मंत्रालय और समाज कल्याण विभाग में राज्य मंत्री (डॉ. श्रीमती) लूलरेज गुह) : (क) और (ल). राज्य सरकार से अप्रैल

एकत्रित किया जा रहा है और जब वह प्राप्त होगा तो सभा पट्ट पर रख दिया जायेगा।

Central Sector Industries in Kerala

3531. SHRI P. C. ADICHAN: Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether Government's attention has been drawn to the non-official Resolution adopted by the Kerala Assembly on the 18th February, 1969, requesting the Union Government to start Central sector industries in Kerala in view of the fast growing problem of unemployment among the educated ;

(b) whether it is a fact that Kerala did not get its due share of Central investment in the first three plans ;

(c) if so, the number, nature, employment capacity and other details of the Central sector industries under the Fourth Plan to be set up in Kerala ; and

(d) the improvement and modifications being made in this regard in view of the said resolution ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED): (a) It has been ascertained that such a resolution was passed by the Kerala Assembly on 18th February, 1969.

(b) Out of a total investment of Rs. 2450 crores on Central Industrial Projects during 1951-68, an investment of Rs. 68.3 crores including Rs. 51.1 crores during the first three plans was made on projects in Kerala. A further investment of Rs. 67.0 crores is estimated to be made on these projects for their completion.

(c) and (d). As the Fourth Five Year Plan is yet to be finalised, it is not possible to indicate at this stage the Central sector industries that are likely to be taken up during the Plan in Kerala.

Railway Licensed Porters

3532. SHRI GEORGE FERNANDES: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether Government have under consideration any scheme to provide

security of service to the Railway licensed porters working at the Railway Stations;

(b) if so, the details thereof;

(c) whether Government have received representation from the organisations of Railway porters for amelioration of their conditions;

(d) if so, the demands made in those representations; and

(e) action taken thereon?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH): (a) The licensed porters are not railway employees but are licencees who are permitted to carry on their work within railway premises in conformity with stipulated conditions. There is therefore no question of any scheme of security of service. Security of licence is already there subject to continued compliance of the prescribed conditions and good behaviour.

(b) Does not arise in view of reply to part (a).

(c) to (e): Representations have been received from time to time through various sources in regard to the demands made by licensed porters. Their main demands, which have been reiterated in the various resolutions passed at the 3rd Annual Conference of Railway porters and vendors held at Agra Cantt. on 15th and 16th February, 1969, are indicated in the statement laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-399/69].

A Study Group was constituted by the Ministry of Labour, Employment and Rehabilitation in August, 1967 for conducting factual study of the working and living conditions of the licensed porters. The terms of reference of the Study Group are as follows:—

(i) to study the working and living conditions of licensed Railway Porters and Vendors employed on commission basis in Railway departmental catering establishments and to report on any legitimate grievance which they might have;

(ii) to examine the adequacy of the basic amenities already provided to them by the Railways or other agencies having regard to amenities available to comparable categories of workers;

(iii) to recommend improvements in their working and living conditions; and

(iv) to consider and make suggestions on any other related matters that the Study Group may deem fit.

The report of this Study Group, whose terms of reference over these demands except item 3 of the attached statement, is awaited. In regard to the demand at item 3, instructions have been issued to Railways that pending receipt of the report of the Study Group, no increase in the strength of Licensed Porters should be made.

Further action will be taken by the Government on receipt of the report and the recommendations of the Study Group.

Ganga Charan Sinha Committee on Child Welfare

3533. **SHRI SHIVA CHANDRA JHA**: Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Ganga Charan Sinha Committee on Child Welfare has submitted its report;

(b) if so, the main recommendations of the Committee; and

(c) if not, the reasons therefor?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (DR. SHRIMATI PHULRENU GUHA): (a) Yes, Sir.

(b) The Committee in a comprehensive report have made 109 recommendations dealing with the problems of health, nutrition, education and special and general services for the welfare of the children. Six copies of the report have been placed in the Parliament library for the convenience of Members who want to study the recommendations.

(c) Does not arise.

दहरे में सट्टेवाली

3534. **बी. बेवराव पाटिल**: दया घोषो-
गिक विकास, आतंरिक व्यापार तथा सम्बन्ध
कार्य मन्त्री यह बताने की जूपा करेंगे कि :

(क) इस्ट इंडिया काटन एसोसिएशन ने

सरकार से अनुरोध किया है कि वह रुई में सट्टेबाजी के मामले पर विचार करे;

(ख) इसके मुरुर्य उद्देश्य क्या हैं; और

(ग) यदि हाँ, तो सरकार इस बारे में क्या कार्यवाही करने जा रही है?

धौधोगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा सबवाय-कार्य मन्त्री (श्री फल्लहून अली अहमद) : (क) जी, हाँ।

(ख) एसोसिएशन के अनुसार प्रमुख उद्देश्य यह है कि सट्टेबाजी से विभिन्न कार्यकर्ताओं को मूल्यों में अमाधारण उतार-चढ़ाव को रोकने में सहायता मिलेगी और इस प्रकार रुई के मूल्यों में अपेक्षित स्थायित्व आयेगा।

(ग) सरकार ने एसोसिएशन के टिप्पिकोण को स्वीकार नहीं किया है और चालू सीजन में रुई के भगाऊ सौदों (सट्टेबाजी) के लिए अनुमति नहीं दी है।

Polling in Nagaland

3535. SHRI VIRENDRAKUMAR SHAH : Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to state :

(a) whether during the recent elections in Nagaland the voters were allowed to put their ballot papers in the box of the candidate of their choice, instead of adopting the normal practice; and

(b) if so, the reasons for the departure from the usual practice?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (SHRI M. YUNUS SALEEM) : (a) Yes, Sir.

(b) The electorate in the State of Nagaland did not have sufficient experience of elections for adopting the marking system of voting.

Leave Reserve Train Exminers on Eastern Railway

3536. SHRI S. M. BANERJEE : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that on the

Eastern Railway Leave Reserve for Train Examiners is not given and Leave Reserve fitters are utilised for the purpose; and

(b) if so, the steps proposed by the Railway Board to provide Leave Reserve Train Examiners in the Eastern Railway as are available in other Railways?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes, Sir.

(b) The matter is under examination.

National Railway Users Consultative Committee

3537. SHRI YASHPAL SINGH : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether the National Railway Users Consultative Committee has been reorganised to give representation to the under-developed areas of Manipur and Tripura and other Union Territories;

(b) the present composition of the Committee; and

(c) when the tenure of the present Committee expires?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) The National Railway Users' Consultative Council has been reconstituted for the normal term of two years with effect from 1.7.1968.

Nomination on the National Council is based on the principle of securing as wide a representation as is practicable of the various identifiable and important groups of rail users and representation is not given region-wise.

(b) A statement giving the information is laid on the Table of the House. (Placed in Library. See No. LT-400/69).

(c) The tenure of the present Council will expire on 30.6.1970.

नरकटियागंज और गोरखपुर के बीच संयोजक रेलवे लाइन

3538. श्री क० श्री० अमुकर : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कभी इस प्रश्न पर विचार किया है कि पूर्वोत्तर रेलवे के नरकटिया

गंज स्टेशन को एक नई संयोजक रेलवे लाइन द्वारा गोरखपुर से जोड़ दिया जाये, जिसके अभाव में उत्तर प्रदेश और चम्पारन के लोग अपने माल की दुलाई और अपना धंधा करने में बड़ी कठिनाई का सामना कर रहे हैं;

(ख) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की जा रही है; और

(ग) यदि नहीं, तो इस के क्या कारण हैं?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :
(क) से (ग). बगहा और छितोनी घाट होकर गोरखपुर और नरकटियागंज के बीच सीधा रेल सम्पर्क 1924 में हट गया था, क्योंकि बगहा और छितोनी घाट के बीच मंडक नदी के ऊपर का पुल नदी में भारी बाढ़ आ जाने के कारण बह गया था। इस रेल-सम्पर्क को पुनः स्थापित करने के प्रश्न पर अतीत में विचार किया गया था, लेकिन गंडक नदी अक्सर अपना मार्ग बदलती रहती है और इन क्षेत्रों में स्थिर रूप से नहीं रहती इसलिए इस पुल और सीधे रेल-सम्पर्क को निकट भविष्य में पुनः स्थापित करने का व्यावहारिक प्रस्ताव नहीं हो सकेगा। जब नदी इन क्षेत्रों में अपना स्थान स्थिर कर लेगी और यदि उस समय यातायात और प्रार्थिक दृष्टि से भी इस प्रस्ताव का अधिकार हुआ, तो इस पर विचार किया जायेगा।

चम्पारन एक्सप्रेस गाड़ी

3539. श्री क० मि० मधुकर : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर रेलवे के नरकटियागंज और समस्तीपुर स्टेशनों के बीच चम्पारन एक्सप्रेस गाड़ी रात को चलती है;

(ख) यदि हाँ, तो वह इसी लाइन पर पीपरा स्टेशन से कब गुजरती है;

(ग) क्या यह भी सच है कि इस लाइन पर कोई और ऐसी गाड़ी नहीं है जो इस स्टेशन से रात को गुजरती हो; और

(घ) यदि हाँ, तो चम्पारन एक्सप्रेस के पीपरा स्टेशन पर न रुकने के क्या कारण हैं ताकि यात्री इस रात्रि गाड़ी सेवा का लाभ उठा सकें?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) और (ख). नरकटियागंज-मुजफ्फरपुर खण्ड पर नं० 97/98 बगहा-पहलेजाघाट-चम्पारन नेज सवारी गाड़ियाँ रात में चलती हैं अर्थात 98 डाउन 1.09 बजे और 97 अप 1.42 बजे पिपरा स्टेशन से गुजरती हैं।

(ग) जी नहीं।

(घ) पिपरा स्टेशन पर जितना और जिस तरह का यातायात होता है उसकी आवश्यक-करताएं पर्याप्त रूप से 5 जोड़ी गाड़ियों से पूरी हो जाती हैं जो इस समय वहाँ रुकती हैं।

छपरा और मोतीहारी स्टेशनों के बीच सीधी संयोजक रेलवे लाइन

3540. श्री क० मि० मधुकर : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने कभी इस सम्भाव्यता पर विचार किया है कि छपरा रेलवे जंक्शन को मोतीहारी स्टेशन से सीधी रेल लाइन द्वारा जोड़ दिया जाय ताकि दो जिना-मुख्यालयों के बीच यातायात की सुविधा हो जाय;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार इस संयोजक रेलवे लाइन को घाटे बाली लाइन समर्थनी है; और

(घ) यदि हाँ, तो इसके कारणों का विस्तृत व्यौरा क्या है?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) से (घ). इस रेल सम्पर्क के लिए पहले कभी जांच नहीं की गयी है। घन की कमी के कारण छपरा और मोतीहारी के बीच एक नया सीधा रेल सम्पर्क बनाने के प्रश्न पर विचार करना सम्भव नहीं है क्योंकि इसके

लिए गंडक नदी (नारायणी) पर एक खर्चिला
पुल भी बनाना पड़ेगा।

लघु उद्योगों के लिए ज़रूर की आवश्यकता

3541. श्री क० मि० मधुकरः

श्री देवकी नदीन पाटोरिया :

श्री चिति बाबू :

वया औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वया सरकार ने कभी इस बात का मूल्यांकन किया है कि देश में लघु उद्योगों के लिए कितने ज़रूर की आवश्यकता है;

(ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार का ऐसा मूल्यांकन करने का विचार है;

(घ) यदि हाँ, तो इसके कब तक किये जाने की सम्भावना है;

(इ) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फलरहीन अली अहमद) : (क) और (ख). लघु उद्योग बोड़ी की ज़रूर सुविधाओं सम्बन्धी स्थायी समिति की एक उप-समिति ने लघु उद्योगों की क्षण सम्बन्धी आवश्यकताओं तथा सम्बद्ध मामलों का मूल्यांकन किया है। इस उप समिति के अनुमान के अनुसार लघु क्षेत्र की कार्यवाही पूँजी की आवश्यकता चौथी योजना में 700 करोड़ रु० से लेकर 1,000 करोड़ रुपये के बीच तक हो जायेगी। जहाँ तक चल पूँजी सम्बन्धी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए दीर्घकालिक वित्त व्यवस्था करने का सम्बन्ध है, इसका अनुमान 425 करोड़ रुपये से लेकर 500 करोड़ रुपये तक बताया गया है।

(ग) से (इ). प्रश्न ही नहीं उठते।

Simaria Railway Station

3542. SHRI YOGENDRA SHARMA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether the people of Simaria in the District of Mongbyr have liberally contributed their land towards the construction of Simaria Railway station on the Eastern Railway which was previously in the North Eastern Railway ;

(b) whether it is also a fact that the people of Simaria have been denied so long the facility of an approach road to the said station ; and

(c) whether the Railways propose to build an approach road in the near future ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) The existing Simaria station has been constructed permanently as a part of Ganga Bridge Project, the land for which was acquired under the Land Acquisition Act.

(b) and (c). A kutch approach road to the Simaria station exists at present. This road is repaired as and when required. There is no proposal to make it pucca.

Electrification of Teghra Station

3543. SHRI YOGENDRA SHARMA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Teghra Station on the North-Eastern Railway is not electrified ;

(b) if so, the reasons thereof ;

(c) whether immediate steps are proposed to be taken for the electrification of the said station ; and

(d) if not, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes.

(b) Electricity was not available earlier.

(c) Yes.

(d) Does not arise.

**Memorandum Concerning Commissioner for
Scheduled Castes/Scheduled Tribes**

3544. SHRI P. R. THAKUR : Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 3428 on the 5th December, 1968 regarding the memorandum concerning the Commissioner for Scheduled Castes and Tribes, and state :

(a) the names of the Members with whom the matter was discussed and the context in which the discussion took place ;

(b) the details of the views expressed by the Members concerned ;

(c) the outcome of the communication of their views to the Commissioner ;

(d) the steps Government propose to take in the matter ; and

(e) whether a copy of Government's communication to him will be laid on the Table ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (DR. SHRIMATI PHULRENU GUHA) : (a) to (d). The matter was raised by two signatories to the Memorandum at the meeting of the Informal Consultative Committee of Parliament for the Department of Social Welfare held on the 30th August, 1968. The proceedings of the meeting and the list of Members who attended are given in the statement laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-401/69]. As indicated at the meeting, the views of the Members were communicated to the Commissioner. No further action is called for.

(e) A copy of the communication addressed to the Commissioner is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-401/69].

Production of Salt

3545. SHRI SHIVA CHANDRA JHA

Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that India is self-sufficient in the production of salt ;

(b) if so, the total amount of annual salt production in the country both in the public sector and private sector separately ;

(c) if not, the reasons therefor and the steps taken by Government so far for being self sufficient and with what success ; and

(d) whether salt is exported to and imported from abroad annually and if so, the names of the countries and the amount of foreign exchange spent thereon earned therefrom respectively per year ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Yes, Sir.

(b) Production of Salt during 1968 was as follows :

Figures in thousands tonnes.	
Public Sector	365.3
Private Sector	4678.4
Total	5043.7

(c) The question does not arise.

(d) No import of salt is made. As regards exports of salt, the figures of exports during 1968 to the several countries and the foreign exchange thus earned is given below :

Name of the country to which exported	Quantity exported (in thousand tonnes)	Foreign exchange earned in Rs.
1	2	3
1. Japan	510.67	1,23,34,436
2. Philippines	11.18	2,57,048
3. Singapore	13.33	3,29,081
4. Ceylon	2.45	1,42,300
5. Africa	24.77	18,95,278

1	2	3
6. Maldives	0.40	17,200
7. Formosa	26.17	Not available
Total	588.97	1,49,75,343
	Rs.	

Note : Exports to Nepal (28,870 tonnes) have not been included because no foreign exchange is involved and payments are received by us in Indian rupees.

Companies Registered in Bihar

3546. SHRI SHIVA CHANDRA JHA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that new companies have been registered in Bihar within the last six months ;

(b) If so, which are they and of which industrial houses in India ; and

(c) the total paid-up capital of these companies and the commodities they would be producing separately ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Yes Sir.

(b) and (c). Eleven private Limited companies were registered in Bihar during the six months period ending February, 1969. The names, authorised capital, date of registration and principal objects of these companies are indicated in the statement laid on the Table of the House. (Placed in Library. See No. LT-402/69).

Information regarding the group affiliations is not readily available.

Suspension of Casual Labourers who Participated in Strike

3547. SHRI ESWARA REDDY : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the number of casual labourers dropped from service, Railway-wise following the strike on the 19th September, 1968 ;

(b) the number of temporary employees whose services were terminated after the 19th September strike, Railway-wise ; and

(c) whether they have been or are being taken back to duty ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Information is being collected and would be laid on the Table of the House.

(b) The number of temporary employees whose services were originally terminated is as under :

Eastern	12
Northern	887
N. E.	123
N. F.	111
Southern	493
South-Central	5
South-Eastern	19
Western	2
C. L. W.	11
I. C. F.	6
	1676

(c) As on 1.3.69 the number of temporary employees put back to duty was as under :

Eastern	1
Southern	454
Northern	245
South-Eastern	nil
North-Eastern	52
N. F. Railway	22
South-Central	1
Western	nil
C. L. W.	6
I. C. F.	6
	787

Some more cases are under review in accordance with the instructions issued by the Government for taking back to duty employees who were guilty of mere absence from duty.

Further review of cases, in accordance

with the Government's latest decision announced in the Parliament recently by the Minister for Home Affairs will be undertaken and eligible employees put back to duty.

Petition by Yard Staff of Bhatinda

3548 SHRI ESWARA REDDY : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether Government have received any mass petition signed by the yard staff of Bhatinda Railway Station, Northern Railway ;

(b) if so, what are their grievances ; and

(c) action taken thereon ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes.

(b) The yard staff of Bhatinda represented against the attitude of the Station Master, Bhatinda.

(c) Investigations were made but the allegations were not found substantiated.

रेलवे के पासों पर पहले दर्जे के रेलवे डिब्बों
में यात्रा

3549. श्री महाराज सिंह भारती : वया रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करें कि :

(क) क्या यह सच है कि पहले दर्जे के रेल डिब्बों में यात्रा करने वाले अधिकतर यात्री रेलवे के पास वाले होते हैं, और इन डिब्बों के रखरखाव पर सामान्य से अधिक लचं होता है, और

(ख) यदि हाँ, तो उपरोक्त तथ्य को ध्यान में रखते हुए सुविधाओं के निर्धारित मानकों में संशोधन करके उपलब्ध स्थान में ही अधिक स्थानों (सीटों) की व्यवस्था न की जाने के बया कराएं हैं ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) यद्यपि रेलवे पास पर यात्रा करने वाले पहले दर्जे के यात्रियों के आंकड़े अलग से नहीं रखे जाते फिर भी यह कहा जा शकता है कि पहले दर्जे के टिकटों की बिक्री देखते हुए यह

सही नहीं है कि पहले दर्जे में यात्रा करने वाले अधिकांश यात्री रेलवे पास धारी होते हैं। चूंकि सवारी डिब्बों पर अनुरक्षण लचं का हिसाब अन्तर्गत नहीं रखा जाता इसलिए इस बात का कोई आधार नहीं है कि पहले दर्जे के सवारी डिब्बों का अनुरक्षण लचं सामान्य डिब्बों की ग्रांथा अधिक है।

(व) किलहाल पुराने ढंग के पहले दर्जे के सवारी डिब्बों के बदले पहले दर्जे के नये गणियारेवार सवारी डिब्बे लगाये जा रहे हैं जिनमें अधिक शायिकायें हैं और मानक सुविधाएं कम हैं।

बीकानेर डिविजन में नये स्टेशन और हाल्ट स्टेशन बनाना

3550. श्री प० सा० बालूपाल : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करें कि :

(क) बीकानेर में कितने नये स्टेशन और हाल्ट स्टेशन स्थापित करने का प्रस्ताव है ;

(ख) विभिन्न वर्गों के लोगों द्वारा कितने नये स्टेशनों और हाल्ट स्टेशनों के लिए मांग की गई, और कितनी मांग स्वीकार की गई, और

(ग) कितने नये स्टेशन और हाल्ट स्टेशन बनाये गये हैं और कितने ऐसे स्टेशन प्रभी बनाने शेष हैं ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) चार।

(ख) पिछले पांच वर्षों में 40 नये स्टेशनों/हाल्ट स्टेशनों को खोलने और 2 बिना चौकीदार वाले हाल्ट स्टेशनों को टेकेदार द्वारा चालित हाल्ट स्टेशनों में बदलने के सम्बन्ध में मांग की गई थी। 16 नये हाल्ट स्टेशनों को खोलने और 2 बिना चौकीदार वाले हाल्ट स्टेशनों को बदलने की मांग स्वीकार कर ली गई है तथा पांच नये हाल्ट स्टेशनों के सम्बन्ध में किये गये प्रस्ताव की जांच की जा रही है।

(ग) 12 नये हाल्ट स्टेशनों को खोला जा चुका है और दो बिना चौकीदार वाले हाल्ट स्टेशनों को टेकेदार द्वारा चालित हाल्ट स्टेशनों में बदला गया है। 4 हाल्ट स्टेशनों को अभी खोलना चाही है।

रेलवे लाइनों के साथ खाली पड़ी परती भूमि का उपयोग

3551. श्री निहाल सिंह : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में "अधिक अन्त उपजार्थी" अभियान के अन्तर्गत रेलवे लाइनों के दोनों ओर खाली पड़ी परती भूमि पर कितना अन्न पैदा किया गया;

(ख) इससे उक्त तीन वर्षों में रेलवे प्रशासन को कितनी आय हुई; और

(ग) क्या यह योजना अभी कार्यान्वयन की जा रही है और यदि नहीं, तो किन कारणों से इसे छोड़ दिया गया है?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) रेलों द्वारा यह रिकार्ड नहीं रखा जाता कि रेलपथ के किनारे की जो परती जमीनें खेती के लिए लाइसेंस पर दी जाती हैं उसमें कितना अन्त उत्पन्न होता है।

(ख) लगभग 13 लाख रुपये।

(ग) जी हाँ। रेलवे लाइनों के किनारे की परती जमीन खेती के लिए लाइसेंस पर देने की योजना अभी भी अगले में लाई जा रही है।

Registration of Central Social Welfare Board under Company Law

3552. श्री ESWARA REDDY : Will the Minister of LAW AND SOCIAL WELFARE be pleased to state :

(a) whether any objections were received to the proposal of registering the Central Social Welfare Board as a Company under the Company Law;

(b) If so, the nature of objections;

(c) the action taken thereon; and
(d) whether the proposal to register Central Social Welfare Board as a Company has been dropped?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF LAW AND IN THE DEPARTMENT OF SOCIAL WELFARE (DR. (SHRIMATI) PHULREHU GUHA) :

(a) Yes, Sir.

(b) The objections related mainly to service-matters of the staff of the Board and the status of the voluntary workers in the new set up.

(c) The objections filed with the Regional Director, Company Law Board, Kanpur, have since been examined and replied to.

(d) No, Sir.

Closure of Small Scale Steel Furniture Units

3553. SHRI ESWARA REDDY : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether Government are aware that the Small Scale Steel Furniture manufacturers are threatened with closure of their units due to non-availability of cold rolled sheets; and

(b) if so, the steps taken to meet their requirements and to expedite release of the same?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). Representations regarding the acute shortage of cold rolled sheets were received from the Small Scale Steel manufacturers Association, Bombay. It has since been decided to double the allocation of these sheets for the year 1968-69. The additional allocation is being placed at the disposal of the State Director of Industries for distribution to the small scale units in their States. In addition, actual users in the small scale sector are entitled to import B. P. C. R. Sheets in accordance with the import licensing policy for 1968-69.

Commercial Clerks on Railways

3554. SHRI SURAJ BHAN : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether any proposal to amalgamate grades Rs. 150-240 and Rs. 205-280 into one grade for the Commercial Clerks is under consideration ;

(b) whether there is also a proposal to increase the percentage of higher grades posts for this category ; and

(c) if the reply to parts (a) and (b) above be in the affirmative, the latest position and by what time the proposals are likely to be finalised ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) No.

(b) and (c). The question of affording relief to staff who may have reached maximum of their pay scales is under investigation.

Appeals from Railway Employees who Participated in Strike

3555. SHRI SURAJ BHAN : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 119 on the 18th February, 1969 and state :

(a) the total number of appeals received from employees dealt with departmentally and removed from service ; and

(b) the number of appeals favourably considered and those rejected ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) and (b). Information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

Supply of Non-Standard Joint Fillers by Lloyd Insulations, Ltd.

3556. SHRI SURAJ BHAN : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Order No. S. 103/9-61/P-1/PO-2663, dated the 14th December, 1967 for supply of Joint Fillers conforming to relevant I. S. I. specifications was placed by the Bharat Heavy

Electricals, Hardwar, on Messrs Lloyd Insulations, New Delhi ;

(b) if so, whether it is also a fact that the firm supplied non-standard material manufactured at Delhi and with forged I. S. I. seals and unsupported by test reports ;

(c) whether the Bharat Heavy Electricals received timely information and they were requested to stop payment against this supply and to take action against the firm according to the terms and conditions of the agreement ; and

(d) if so, the action taken by Government against the firm and the officials concerned ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Yes, Sir.

(b) to (d). The Bharat Heavy Electricals Ltd. were not aware that the material supplied to them was manufactured at Delhi and that forged I. S. I. seals were used by the suppliers. However, a complaint was received to this effect and the matter has been referred to the I. S. I. for investigation and examination.

माउ-रानी पुर रेलवे स्टेशन पर वाणिज्य लिपिक के पद का समाप्त किया जाना

3557. श्री नाहराम अहिरबांध : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भांती मानिकपुर रेलवे लाइन पर स्थित माउ रानीपुर रेलवे स्टेशन पर वाणिज्य-लिपिक के पद को समाप्त करने के क्या कारण हैं ;

(ख) क्या यह सच है कि उस स्थान के व्यापारियों तथा अन्य लोगों ने रेलवे विभाग से इस पद को जारी रखने की प्रारंभना की है ; और

(ग) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) इस पद को समाप्त कर दिया गया है क्योंकि

कार्य भार के आधार पर इसे जारी रखने का अधिकार नहीं है।

(ब) जी हाँ।

(ग) कार्यभार का फिर से विश्लेषण किया गया और यह पाया गया कि हम इस पद को बनाये रखने का अधिकार नहीं है। अभ्यावेदन भेजने वालों को उपयुक्त उत्तर भी दिया गया है।

सूधम श्रीजार कारखाना, कोटा

3558. श्री ओंकार लाल बोहरा : क्या श्रोतोगिक विकास, प्रांतरिक व्यापार तथा सम्बाध-कार्य मन्त्री यह बताने की उपाय करेंगे कि :

(क) कोटा (राजस्थान) में मरकार द्वारा चलाये जा रहे सूधम श्रीजार कारखाने ने गत बर्ष कितना नाभ कमाया तथा इस कारखाने में अब तक कितनी पूँजी लगाई जा चुकी है;

(ख) क्या यह सच है कि उपरोक्त कारखाने द्वारा अब तक बेचा गया मात्र एक स्थानीय घोटे कारखाने से निया गया था और यह हाँ, तो उसका क्या व्योग है; और

(ग) इस उद्योग में अब तक हुई प्रगति का क्या व्योग है?

श्रोतोगिक विकास, प्रांतरिक व्यापार तथा सम्बाध-कार्य मन्त्री (श्री फलहरून अली अहमद) : (क) इंस्ट्रूमेंटेशन लिं. कोटा में उत्पादन सितम्बर, 1968 से प्रारम्भ हुआ है।

28 फरवरी, 1969 तक 377.53 लाख रुपये बेयर पूँजी तथा 323 लाख रुपये जहरा का विनियोजन किया गया।

(ख) जी नहीं।

(ग) कम्पनी ने सितम्बर, 1968 से अपना नाशिंगिक उत्पादन प्रारम्भ कर दिया है और वंचवर्धी उत्पादन योजना को अन्तिम रूप दे दिया है। वर्तमान में 10 करोड़ 30 के आर्डर

कम्पनी के पास हैं जिनका संभरण कुछ वर्षों में ही जाएगा गत बर्ष कम्पनी ने अपने उत्पादन में विविधता लाई है और दो वस्तुओं का उत्पादन किया है देशी जानकारी नये इंस्ट्रूमेंट तथा माल का प्रतिस्थापना भी विकसित किया है।

अहमदायाद तथा दिल्ली के बीच सीधी लाइन

3559. श्री ओंकार लाल बोहरा : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की उपाय करेंगे कि :

(क) भावली जंक्शन तथा चित्तूर होते हुए अहमदायाद तथा दिल्ली के बीच सीधी नई रेलवे लाइन खोलने के बारे में अब तक क्या कार्यवाही की गई है;

(ख) क्या यह सच है कि अधिकारियों ने अब तक व्योरेवार सर्वेक्षण नहीं किया है और इसकी सम्भावनाओं के बारे में रेलवे बोर्ड द्वारा कोई रुचि नहीं दिखाई गई; और

(ग) क्या उनका विचार इस सम्बन्ध में परिचम रेलवे के अधिकारियों को व्योरेवार योजना तैयार करने के आदेश देने का है?

रेलवे मन्त्री (दा० राम सुभग सिंह) : (क) और (ख) सम्भवतः माननीय सदस्य का आशय योटा चित्तूड़गढ़ रेल सम्पर्क के निर्माण से है। 1965-66 में इस रेल सम्पर्क के लिये बड़ी और मीटर दोनों लाइनों के रूप में फिर से जी यातायात सर्वेक्षण किया गया है, उससे पता चला कि यह लाइन बहुत लाभप्रद होती। इस तिए इसका निर्माण कार्य शुरू नहीं किया गया।

(ग) कोटा-चित्तूड़गढ़ लाइन के लिये 1965-65 में सर्वेक्षण किया गया था। उसके बाद इस क्षेत्र में जो विकास हुए हों उनको ध्यान में रखते हुए इस लाइन की बालायात-सम्बन्धी सम्भावनाओं का पुनः मूल्यांकन किया जा रहा है। जब इस पुनर्मूल्यांकन के परिणाम मालूम हो जायेंगे और रेलवे बोर्ड उनकी जीवंत कर लेगा, उसके बाद ही इस लाइन के

निर्माण के सम्बन्ध में निर्णय दिया जा सकता है।

रेलवे तार लिपिक

3560. श्री प्रकाश बैर शास्त्री : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ऐसे तार लिपिकों की क्या संख्या है जिन्हें अब तक देवनागरी लिपि में तार भेजने तथा प्राप्त करने का प्रशिक्षण दिया गया है;

(ख) क्या इन तार लिपिकों को सरकारी तार देवनागरी में भेजने के निये प्रोत्साहित किया जाता है;

(ग) क्या हिन्दी भाषी क्षेत्रों में भी देवनागरी में तार भेजने पर सरकार ने कोई प्रतिबन्ध लगा रखा है; और

(घ) रेलवे तार लिपिकों को देवनागरी में तार भेजने की कब तक अनुमति दी जायेगी?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) लगभग 1500

(ख) हिन्दी मोर्स में अर्हता प्राप्त करने के लिए तार बावुओं को मानदेय के रूप में प्रोत्साहन दिया गया।

(ग) जी नहीं।

(घ) देवनागरी में तार भेजने के लिए सभी तारधरों को पूरी तीर से संजित करने में कुछ समय लगने की संभावना है।

Applications for Industrial Licences in Kerala

3561. SHRI P. C. ADICHAN : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the details of the applications for licences for industries to be set up in Kerala indicating the names of the entrepreneurs, the nature of proposed industry, proposed location, capacity to be installed, cost and foreign exchange content; and

(b) the details of industries in Kerala

for which licences and letters of intent have been issued and are in the process of being set up, indicating also the progress made in their establishment and their likely dates of commissioning?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). The information is being collected and will be laid on the Table of the House.

खादी ग्रामोद्योग भवन (नई दिल्ली) के कर्मचारियों के विरुद्ध शिकायतें

3562. श्री प० ला० बालपाल : क्या ग्रोष्टोगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली प्रशासन के भ्रष्टाचार निरोधक विभाग को खादी ग्रामोद्योग भवन (नई दिल्ली) के किसी कर्मचारी के विरुद्ध कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है; और

(ख) यदि हाँ, तो उसका घौरा क्या है?

ग्रोष्टोगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री एस.कृष्णदीन ग्रली अहमद) : (क) दिल्ली प्रशासन के सूचना के अनुसार दिल्ली प्रशासन के भ्रष्टाचार निरोधक विभाग से कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

खादी ग्रामोद्योग भवन (नई दिल्ली) के लेहों की लेखापरीका

3563. श्री प० ला० बालपाल : क्या ग्रोष्टोगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के लेहों की लेखा परीका के लिए सरकारी लेखापरीकक भेजे जाते हैं;

(ख) यदि हाँ, तो 1966-67 और 1967-68

के लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में क्या मुख्य आपत्तियां उठाई गई हैं;

(ग) क्या यह सच है कि सरकारी लेखापरीक्षाओं द्वारा पहले उठाई आपत्तियों पर भवन के प्रबन्ध, खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग अथवा सरकार द्वारा कोई कार्यवाही नहीं की गई थी ; और

(घ) यदि हां, तो इस बारे में सरकार अथवा खादी आयोग की क्या प्रतिक्रिया है ?

ओशोगिक विकास, आतंरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री कल्परहीन अली अहमद) : (क) जी, हां।

(का) लेखा परीक्षा प्रतिवेदन 1966-67 दस मनुच्छेदों में है। मुख्य आपत्तियां निम्न प्रकार हैं:-

- (1) घटिया शहद खरीदने के कारण हानि ;
- (2) चोरियों के कारण हानि ;
- (3) भवन के कर्मचारियों को अधिक यात्रा भत्ता ।
- (4) बिक्री लक्ष्य में गिरावट
- (5) ग्रशोक होटल स्थिति खादी ग्रामोद्योग भवन की शास्त्रा में हुई हानी

1967-68 की लेखा परीक्षा का प्रतिवेदन प्राप्त नहीं हुआ है।

(ग) जी, नहीं। खादी ग्रामोद्योग आयोग द्वारा दी गई सूचना के अनुसार सरकारी लेखा परीक्षाओं द्वारा 1964-65 से 1966-67 तक लगाई गई आपत्तियों में से छह मनुच्छेदों को छोड़कर शेष सभी आपत्तियों का निराकरण हो गया है शेष मनुच्छेदों पर कार्यवाही ही रही है।

(घ) प्रदन ही नहीं उठता।

खादी ग्रामोद्योग भवन, (नई दिल्ली) में माल बिहारी

3564. श्री अ० शीरा : क्या ओशोगिक विकास, आतंरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री यह बताने की हुपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि खादी ग्रामोद्योग

भवन, (नई दिल्ली) में कुछ कर्मचारी अपने निजी स्वायं की पूंति के लिए अन्य पत्तनों को अधिक माल सप्लाई करके तथा अधिलेखों में उसको कम दिलाकर प्रवृत्त तरीके से आय कर रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो अब तक ऐसे कितने मामलों का पता लगा है अथवा उनकी और अधिकारियों का ध्यान दिलाया गया है;

(ग) इसका व्यौरा क्या है और सम्बन्धित व्यक्तियों के विरुद्ध विभाग द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ; और

(घ) इस प्रकार की अनियमितताएँ करने वाले व्यक्तियों के विरुद्ध खादी आयोग तथा सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

ओशोगिक विकास, आतंरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री कल्परहीन अली अहमद) : (क) से (घ). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और सभा-पट्टन पर रख दी जायेगी।

खादी ग्रामोद्योग भवन, (नई दिल्ली) में खोरी के मामले

3665. श्री अ० शीरा : क्या ओशोगिक विकास, आतंरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री यह बताने की हुपा करेंगे कि :

(क) खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली में गत तीन वर्षों के दौरान खोरी तथा चोरी छिपे माल ले जाने की कुल कितनी घटनायें हुई तथा उनमें से कितने मामलों का पता लगा गया;

(ख) कितने मामलों की सूचना पुलिस को दी गई तथा कितने मामलों रिपोर्ट नहीं दी गई;

(ग) किन मुख्य कारणों से उपरोक्त कुछ मामलों को पुलिस को सूचित नहीं किया गया तथा उन मामलों के संबंध में क्या कार्यवाही की गई;

(घ) अब खोरी हुए माल के लिए उत्तर-दायी पाये गये व्यक्तियों के क्या नाम हैं तथा उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है; भीर

(इ) इसके परिणामस्वरूप पिछले तीन वर्षों के दौरान खादी यामोद्योग भवन को कुल कितनी धनराशि की हानि हुई?

यौद्धोगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फलहरीन घसी आह-मद) : (क) चोरी या चोरी छिपे माल ले जाने की जात घटनाए निम्न प्रकार हैः-

(ल) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में उक्त प्रबन्धक, सादी आयोग ग्रथवा सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ग्रथवा करने का विचार है?

प्रौद्योगिक विकास, भारतिक ध्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (धी फलहरीन अम्बी अहमद) : (क) और (ख). जानकारी इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

चोरिया	माल ले जाना
1965-66	4
1966-67	—
1967-68	1
1968-69	1
कुल	6
	2

(ख) से (च). चोरी के 6 प्रकरणों की सूचना पुलिस में दी गई थी। इन प्रकरणों में पुलिस अब तक दोषियों का पता नहीं लगा सकी है। चोरी छिपे माल ले जाने के 2 प्रकरणों में विभागीय कार्यालयी चल रही है।

(₹) 16,826.25 ₹०

खादी ग्रामस्थोग मनन (नई दिल्ली) में अनिय- किततायें

3566. श्री अ० दोपां० : क्या भौतिकीयक
विकास, भौतिक व्यापार तथा समवाय-कार्य
मन्त्री यह बताने की उपा करेंगे कि :

(क) व्यायाम सत्र है कि खादी प्रामोद्योग भवन (नई दिल्ली) में सिले-सिलाये कपड़ों के विभाग में टेके पर काम करने वाले कमंचारियों को, उनमें तेयार माल प्राप्त किये बिना ही भुगतान कर देने, किये गये काम से अधिक मजूरी देने और उनको दिये गये कपड़े की ठीक धौसत न लगाने जैसी बातें व्यक्तिगत नामों के लिए जानबूझ कर की जाती हैं और खादी प्रामोद्योग भवन के प्रबन्धक को इन सब बातों की जानकारी है; और

खादी धार्योदय भवन, नई दिल्ली में भाल की
देलभाल

3567. अ० दोया : क्या श्रीलोगिक विकास आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली में माल के हिसाब-किताब में जो बड़ा प्रन्तर है वह मुख्यतः वहां कुरुक्षेत्र तथा चोरी छिपे माल के बाहर जाने की बटनामों के कारण हैं :

(व) यदि हां, तो इसके लिए भवन के व्यवस्थापक कहां तक उत्तरदायी है तथा सरकार द्वारा उसके विरुद्ध क्या कर्यवाही की गई है अधिकार करने का विवारण है।

(ग) मूल्य के स्थान पर मीटरों के हिसाब से वहां किस तारीख से माल का लेखा रखा जायेगा?

प्रोलेटरियेट विकास, आम्लस्तरक व्यापार तथा समवाय कार्य अंकी (धी फ्लॉरलीन अंकी अध्यमद) : (क) और (म). लादी तथा यामो-द्योग प्रायोग द्वारा प्रस्तुत जानकारी के प्रनुसार 1967-68 में की गई स्टाक की प्रत्यक्ष जांच के प्रनुसार स्टाक खाते तथा स्टाक मूल्य में 2,50,502.22 रुपये का अन्तर पाया गया था। तत्पदचान यह पता चला कि २ लाल को गलती बैठन कर्कि की भूल थी जिसे मुधार लिया गया है ऐसे मन्त्र की जांच की जा

रही है। आयोग जांच के निष्कर्षों के प्रकाश में आगे कायंबाही करेगा।

(ग) गोदामों में सभी वस्तुओं के स्टाक का विवरण, मात्रा अथवा मूल्य दोनों ही टिप्पणियों से रखा जाता है। प्रत्येक बिकी विभाग में स्टाक मूल्य के अनुसार रखा जाता है किन्तु कुछ ऐसी वस्तुओं जिनको गणना की जानी सकती है और जो बहुमूल्य हैं जैसे, पश्चिमीना, रेशम आदि का विवरण मात्रा यथा मूल्यों दोनों ही प्रकार से रखा जाता है। भावी तथा प्रामोद्योग आयोग का विचार है कि अन्य प्रकार के वस्त्रों जिनकी बिकी के अत्यधिक मात्रा में होने के कारण, मात्रा के अनुसार विवरण रखना संभव नहीं है।

रेलवे गाड़

3568. श्री अर्जुन सिंह भवौरिया : क्या रेलवे मन्त्री रेलवे गाड़ों के बारे में 25 फरवरी, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1057 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

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

(ल) यदि हाँ, तो इसका व्योरा क्या है; और

(ग) यदि नहीं, तो बिल्म्ब के क्या कारण हैं?

रेलवे मन्त्री (दा० राम सुभग सिंह) : (क) से (ग). यह मामला अभी तक विचाराधीन है। अपेक्षित सूचना इकट्ठी की जा रही है और यथासमय सभा-पट्ट पर रख दो जायेगी।

पूर्वोत्तर रेलवे में अनुसूचित जातियों के यातायात प्रशिक्षण

3569. श्री अर्जुन सिंह भवौरिया : क्या रेलवे मन्त्री पूर्वोत्तर रेलवे में अनुसूचित जातियों के यातायात प्रशिक्षणों के बारे में 25 फरवरी, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1056 के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) संसद सदस्यों द्वारा भेजे गये अभ्यास-

वेदनों की जांच किस स्तर पर की गई थी और इस सम्बन्ध में तथ्य जानने के लिए क्या ढंग अपनाया गया था;

(ल) क्या प्रधिकारियों के आमक टिप्पणियों के आधार पर यह घोषणा की गई थी कि ये अभ्यावेदन तथ्यों पर आधारित नहीं हैं;

(ग) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं; और

(घ) प्रभावित प्रधिकारियों समेत इसकी खुली जांच कराने में क्या संवैधानिक कठिनाइयाँ हैं?

रेलवे मन्त्री (दा० राम सुभग सिंह) : (क) रेल प्रशासन से सामान्य ढंग से तथ्य जानने के बाद संसद सदस्यों द्वारा भेजे गये अभ्यावेदनों की जांच रेलवे बोर्ड ने की थी। मैंने भी अभ्यावेदनों को देखा था।

(ल) जी नहीं।

(ग) सवाल नहीं उठता।

(घ) ऐसा विश्वास करने का कोई कारण नहीं है कि रेल प्रशासन द्वारा दिये गये तथ्य सही नहीं हैं। अतः किसी जांच के लिए भूतपूर्व कर्मचारी का सहयोग लेने का सवाल नहीं उठता।

लखनऊ डिवीजन के इलेक्ट्रिकल चार्जमैन द्वारा गवाह

3570. श्री अर्जुन सिंह भवौरिया : क्या रेलवे मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के लखनऊ डिवीजन के इलेक्ट्रिकल चार्जमैनों ने डिवीजनल इलेक्ट्रिकल इंजीनियर के साथ सौंठगांठ करके दैनिक मजूरी वाले कर्मचारियों के जाली हस्ताक्षर करके तथा जाली अंगूठे लगाकर सरकारी धन का गबन किया था;

(ल) इस संबंध में विभागीय कायंबाही को दबा दिये जाने के कारण हैं;

(ग) इन कर्मचारियों को अवैध संरक्षण

देने के लिये डिवीजनल अधिकारियों को अभी तक दण्ड न दिये जाने के बया कारण है ; और

(घ) इन कर्मचारियों के सेवा के पूर्ण प्रभाव-सेवों का व्यौरा क्या है ?

रेलवे मन्त्री (आ० सुभग सिंह) : (क) जो नहीं, ऐसा कोई मामला रेल प्रशासन के नोटिस में नहीं आया है ।

(ख) से (घ) ऊपर भाग (क) के उत्तर को देखते हुए सवाल नहीं उठता ।

सखनऊ डिवीजन (उत्तर प्रदेश) के इलेक्ट्रिकल चार्जमैन द्वारा रेलवे क्वार्टरों को पुनः किराये पर देना

3571. श्री अज्जन सिंह भवौरया : क्या रेलवे मन्त्री यह बनाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस आशय की रिपोर्ट मिली है कि नखनऊ डिवीजन के इलेक्ट्रिकल चार्जमैनों ने सरकार द्वारा उनको अंतर्वित किये गये क्वार्टरों को गैर सरकारी व्यक्तियों को किराये पर दे रखा है और वे उन से किराये ले रहे हैं ;

(ख) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ;

(ग) क्या सरकार को पता है कि इन कर्मचारियों ने सी० एन० डब्ल्यू०-२४ रेलवे बंगले का ताला लोड कर उस पर अवैध रूप में कड़ा कर लिया था ; और

(घ) सम्बन्धित कर्मचारियों के विरुद्ध इस प्रकार के अवैध कृत्यों के लिये सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की जा रही है ?

रेलवे मन्त्री (आ० राम सुभग सिंह) : (क) अक्टूबर, 1968 में, उत्तर रेलवे प्रशासन को इलेक्ट्रिकल चार्जमैन (निर्माण) के विरुद्ध एक शिकायत मिली जिसमें यह प्रारोप लगाया गया था कि इलेक्ट्रिकल चार्जमैन को अंतर्वित रेलवे क्वार्टर में एक बाहरी व्यक्ति रहता है जिससे हर महीने किराया निया जाता है ।

(ख) उत्तर रेलवे प्रशासन ने इस मामले की जांच की थी । जांच से पता चला है कि इलेक्ट्रिकल चार्जमैन के क्वार्टर में उनका एक सम्बन्धी उस गमय रहता था जब वे स्वयं किन्हीं निजी कारारों से अस्थायी रूप से प्राप्तने क्वार्टर से कहीं गये थे । इलेक्ट्रिकल चार्जमैन ने प्राप्तने उस सम्बन्धी से कोई किराया बसूल नहीं किया था, जो उसके सामान की देत-भाल के निए उसके क्वार्टर में रह रहा था ।

(ग) क्वार्टर नं० सी० एन० डब्ल्यू०-२४ का आवंटन, निर्यातिन आवंटन आदेशों के सम्बन्धीन सक्षम अधिकारी के अनुमोदन से किया गया था । हमनिए हम क्वार्टर का नामा किसी के द्वारा नांदे जान का सबान नहीं उठता ।

(घ) ऊपर भाग (ग) के उत्तर को देखने हाँ ! कर्मचारी के विरुद्ध कार्यवाही करने का सबान नहीं उठता ।

उत्तर प्रदेश में मध्यावधि चुनावों में अनुसूचित जातियों के उम्मीदवारों का सुरक्षित स्थानों पर चुनाव लड़ना

3572. श्री नारेश्वर द्विवेदी क्या विधि स्थान समाज क्षत्याण मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उत्तर प्रदेश में, मध्यावधि चुनाव के दोरान अनुमूलित जातियों के उम्मीदवारों ने किनते असुरक्षित स्थानों पर चुनाव लड़े तथा उनमें से वे किनते स्थानों पर विजयी रहे ;

(ख) इस मध्यावधि चुनाव में किनते असुरक्षित स्थानों अनुमूलित जातियों से अन्य जातियों के लोगों ने चुनाव लड़े ; और

(ग) क्या यह भी राच है कि उत्तर प्रदेश में प्रतापगढ़ जिले के पट्टी चुनाव क्षेत्र से चुनाव लड़ने वाला उम्मीदवार जीनपुर जिले का था तथा वह कहार जाति का था जो कि अनुमूलित जातियों की मूँचों में शामिल नहीं है ?

विधि मंत्रालय और समाज क्षत्याण विभाग में उप-मन्त्री (श्री मु० यूसूस सलीम) :

(क) से (ग). जानकारी समर्थीत की जा रही है।

Liberalised Rules for Mining and Allied Machinery Corporation

3573. SHRI BHAGABAN DAS : Will the Minister of STEEL AND HEAVY ENGINEERING be pleased to state ;

(a) whether it is a fact that the Liberalised Travelling and Daily allowance rules of Mining and Allied Machinery Corporation, Durgapur have been framed only to facilitate a few officers of the company ;

(b) whether it is also a fact that the consequent upon the liberalisation of this rule the annual expenditure on this account has exorbitantly increased ; and

(c) the action Government propose to take to check this avoidable expenditure especially when the undertaking's financial position is in a precarious condition ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL AND HEAVY ENGINEERING (SHRI K. C. PANT) : (a) to (c). Till the 31st January, 1969, Mining and Allied Machinery Corporation Ltd., were, by and large, following the provisions of the Central Government Travelling Allowance Rules. With effect from the 1st February, 1969, the Company have formulated their own travelling allowance rules on the basis of the guide lines laid down by the Bureau of Public Enterprises in September, 1968. The Board of Directors of the Company is fully competent to frame these rules. The new rules have provided for uniform increase in the rates of daily allowance in all pay ranges applicable to all categories of employees, to compensate the expenditure required to be incurred by them for attending official business in out stations where adequate facilities of accommodation and transport are not available. At the same time, provision of journey allowance and incidental charges have been withdrawn. There has been no other liberalisation. This is not expected to result in any abnormal increase in expenditure on travelling.

Manufacture of Coloured Films

3574. SHRI ONKAR LAL
BERWA :

SHRI P. N. SOLANKI :
SHRI KIKAR SINGH :
SHRI D. R. PARMAR :
SHRI DEVEN SEN :

Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether a decision has been taken for establishing a factory in India for the manufacture of coloured films ;

(b) if so, the name of the State in which it will be established ; and

(c) the name of the firm to whom permission has been given for establishing the factory ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (c). The question of establishment of a unit for the manufacture of coloured films is under the consideration of Government.

Theft of Goods during Rail Transit

3575. SHRI P. N. SOLANKI :
SHRI DEVEN SEN :
SHRI ONKAR LAL
BERWA :
SHRI KIKAR SINGH :
SHRI D. R. PARMAR :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the quantity of goods booked by the public through the railways which was stolen during the last two years ;

(b) the amount of compensation that Government had to pay therefor : and

(c) the number of persons arrested and the number of those prosecuted in this regard ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Considering the very wide variety of commodities that the Railways carry, a figure of the total quantity stolen cannot be produced. What is available is the amount of compensation paid for the goods stolen or pilfered.

(b) The total amount of compensation paid for thefts and pilferages was Rs. 245

crores in 1966-67 and Rs. 3.55 crores in 1967-68.

(c) 3,194 and 4,595 persons were arrested during the years 1966-67 and 1967-68 respectively. The number of those prosecuted is not available.

Rail Link Nefā (Along)

3576. SHRI BISWANARAYAN SHASTRI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether there is any proposal under consideration of Government to link NEFA (ALONG) by rail during the Fourth Five Year Plan period ; and

(b) if not, whether Government are aware that linking Along by train is of vital importance from all points of view including defence ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) No.

(b) No request for the construction of this line has been received from the Ministry of Defence on strategic considerations. Due to the present difficult ways and means position it is not possible to consider the construction of this line in the near future.

Provision of more Transportation Hands

3577. SHRI ISHAQ SAMBHALI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the load of trains carrying passengers has considerably increased due to electrification and dieselization in comparison to the pre-1947 position, and speed has also been augmented a lot ;

(b) whether it is a fact that during pre-1947, only 6-7 bogies used to run with a train having three transportation hands i.e. Guard Incharge, Luggage Guards, and Conductor Guards, but now keeping in view the anticipated planning of long loads to the entire hauling capacity of Engines, only one Guard Incharge cannot practically look after the public safety as desired in section 115 of the Indian Railways Act, 1890 ; and

(c) action proposed to be taken to provide more transportation hands as in

pre-1947 to increase efficiency punctuality and public safety, if not reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes.

(b) It is not correct that before 1947, trains consisting of 6 to 7 bogies were generally manned by a Guard-in-charge, a Luggage Guard and a Conductor Guard. The number of staff required on a train is not directly proportionate to the length of the train. Train Guards, Brakemen and Conductor Guards are provided on various trains depending upon the specific needs and characteristics of each train.

(c) Does not arise.

Train Conductor

3578. SHRI ISHAQ SAMBHALI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that on the 24th February, 1969 some Member of Parliament wanted to travel from Tundla (N. Rly.) to Delhi by 11 Up but surprisingly could not find the Conductor on the Train and a complaint to this effect was lodged by him with the Station Master, Tundla and he then approached the Guard Incharge of the train to help him in getting accommodation ;

(b) whether it is a fact that the said Guard I/C accompanied him to get him accommodated and they found the Conductor sleeping ;

(c) whether it is also a fact that several Members of Parliament of both the Houses have already pleaded in the past to restore Conductor Guards from Transportation Branch in order to bring more efficiency in commercial and transportation matters and public safety ; and

(d) if the reply to part (c) be in affirmative, action being taken to replace Conductors from Commercial side to Transportation side to avoid further inconvenience to the travelling public ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) A complaint to this effect has been lodged and is under investigation.

(b) The guard in-charge has averred that he accompanied the passenger and

accommodated him but did not come across the Conductor and, therefore, cannot say whether the latter was sleeping at the time or not. However, the investigation referred to in answer to (a) above will throw further light on this matter.

(c) Representations have been received from a few Members of Parliament suggesting *Inter-alia* that posts of Conductors should be filled from Guards and not from T.T.Es.

(d) The duties of Conductors are to look after the convenience and accommodation of passengers and being essentially functions, the posts are included in the promotion channel of Commercial staff. It is difficult to appreciate that Transportation staff would be better equipped to perform these commercial functions than Commercial staff.

Running Allowance to Running Staff

3579. SHRI ISHAQ SAMBHALLI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Running Allowance has been increased to give some relief to the Running Staff with effect from the 1st December 1968 ;

(b) whether it is a fact that the Consolidated Running Allowance of SQT/ASQT/AVG trains has not yet been suitably increased to give relief to the staff deputed on such work trains thus causing discontent amongst them ; and

(c) if so, action being taken and cause of delay in finalization of the issue ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : (a) Yes.

(b) and (c). The matter is under consideration.

Transportation of Dead body of Dr. Khuh Chand Baghel M P in Luggage Van

3580. DR. SUSHILA NAYAR :
SHRI G. C. DIXIT :
SHRI D. N. PATODIA :
SHRI A. SREEDHARAN :
SHRI K. LAKKAPPA :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the dead

body of Dr. Khuh Chand Baghel, a Member of Parliament, was taken from Delhi to Raipur in a dishonourable way ;

(b) whether the attitude of the Railway authorities was un-cooperative in giving facilities for the body to be taken from Delhi to Raipur ; and

(c) if so, the action taken against the person concerned in this regard ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) :

(a) and (b). The dead body of Dr. Khuh Chand Baghel was carried by rail from New Delhi to Nagpur and all possible assistance and co-operation was given by the Railway authorities for the body to be carried by rail.

(c) Does not arise in view of the reply to parts (a) and (b) of the Question.

—
12 hrs.

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

CLASHES BETWEEN CHINA-TRAINED NAGAS AND INDIAN SECURITY FORCES ON THE BURMESE BORDER

SHRI SWELL (Autonomous Districts) : Sir, I call the attention of the Minister of Defence to the following matter of urgent public importance and I request that he may make a statement thereon :-

"The recent clashes between China-trained Nagas and the Indian security forces in Tuensang District on the Burmese border, the entry of China-trained and armed Nagas into Nagaland and the arrest of the Naga rebel military chief 'General Mowu' Angami within Nagaland by Indian security forces."

THE MINISTER OF DEFENCE (SHRI SWARAN SINGH) : Mr. Speaker, Sir, as the House is aware, since April, 1966, Underground Nagas under the direction of Mowu Angami had been proceeding to China for military training and procurement of arms. Some of them on return from China entered Nagaland in small batches in 1967 and 1968. However, the bulk of them remained in Burmese territory across our borders for the last

many months because they found it difficult to enter Nagaland in view of the tightening up of our intelligence and security measures along the border. There was also a split among the Underground Nagas. The vast majority of the people of Nagaland want peace. This was amply proved by the successful, peaceful and democratic elections which were held in Nagaland in February this year in which some of the sympathisers of the Underground Nagas also contested the elections. In view of the fast declining prestige of the pro-Phizo faction of the Underground, Mowu Angami was asked by his associates to make a determined bid to re-enter Nagaland to strengthen this faction.

On the 7th March, 1969, Mowu Angami with a gang of about 200 hostiles managed to sneak into Nagaland. The security Forces acted on information received on the movement of this gang and took necessary steps to intercept it. One of our patrols was fired upon by this gang on the 11th March resulting in the death of one other rank and injuries to three others. Our security forces, however, pursued the gang and located the camp of Mowu Angami. Soon after the mid night of 15th/16th March Mowu Angami and his Second-in-Command Loviche Angami along with some weapons of Chinese origin and incriminating documents were captured by our troops near the camp. Mowu Angami and Loviche Angami have been brought to Delhi. Their interrogation is in progress.

Another gang of China returned Nagas led by Issac Swu entered Nagaland on the night 14th/15th March. Our security forces made efforts to intercept them and as a result there were four clashes with the gang yesterday. In these clashes 2 hostile Nagas and 1 self-styled officer along with some quantity of arms were captured. There were no casualties on our side.

It is a matter of satisfaction to us and I am sure the House would join with me in congratulating the State Government of Nagaland as well as the Security Forces for the success that their combined efforts have achieved. We hope that this will convince the small misguided elements among the Underground Nagas to revert to the path of peace and reason and work for the progress and prosperity of Nagaland in a accordance with our democratic Constitution and tradition.

SHRI SWELL : Sir, it is obvious from the statement of the Minister of Defence that he oozes so much optimism that he verges almost on naivete.

But between yesterday and today reports of events in Nagaland emanating from official sources have changed. Yesterday the reports were that 'General' Mowu Angami together with about two hundred of his men were taken and today the reports are that it is only 'General' Mowu Angami and his Lieutenant Loviche Angami. The Minister said so.

AN HON. MEMBER : He said 'so far'.

SHRI SWELL : I will use that phrase if it will save the time of the House. Nothing is known about the other two hundred men have come together with Mowu Angami and clashed with our security forces, a few days ago according to the Minister's own statement. One report says that these men are now safely encircled at Zungti along with the Kughal group of rebels. Another report says that Shri Isaac Swu, the political representative of Shri Mowu Angami, who had been with him to China, had preceded Mowu Angami to Nagaland and is now holding parleys with the rebels of Zungti. Yet another report says that Mowu Angami was arrested at a place very near to the Zungti headquarters of the rebels when he and his Lieutenant were on their way there unarmed as demanded by the Zungti group of rebels. And get another report says...

AN HON. MEMBER : Is he reading some information ?

SHRI SWELL : I am putting these things to the Minister so that you may be benefited by his answer. I would request the hon. Member to have a little patience. I have a right to elicit information from this Government.

And yet another report says that the day before Mowu Angami was taken he had written to the authorities in Nagaland expressing his wish to surrender and failing to get a reply from the authorities in time he had chosen to surrender himself unarmed to the Zungti group when he was taken on the way by our security forces.

All these reports have only reinforced the suspicion that the situation in Nagaland

[Shri Sweli]

land is still a very tangled skein and a number of threats have to be picked up and sorted out. Therefore I am putting these things to the Minister slowly and deliberately. Did 'General' Mowu Angami write to the authorities offering to surrender...

AN HON. MEMBER : What is the question ?

SHRI SWELL : I am putting the question. It is in your own interest that you get the answer. I should think that every hon. Member in the House would like to get all the information. If you feel that we should live in a fool's paradise I am not going to be a partner to that. Did General Mowu Angami write to the authorities offering to surrender ? If he did, would the government place a copy of this letter on the Table of the House ? If he never offered to surrender, was he and his lieutenant armed when they were taken ? The Minister says he was armed. If he was armed, how was it that, brave man that he was, he did not prefer death to surrendering like a lamb. Then, at what place was General Angami taken ? How far is it from Zungti ? Are Isaac Sue and the 200 men who accompanied General Angami in Zungti, as reported ? If so, would government forces now raid Zungti camp and arrest all these men who had re-entered Nagaland illegally, in accordance with their declared resolve and policy ? Is it a fact that in tracking down General Nowu and his men the security forces were largely assisted and guided by the rebels at Zungti ? If so, has a new understanding been reached between the government and the men at Zungti and will the talks that broke off about a year ago be resumed ? Lastly, what political compulsions are there for the Governor of Assam and Nagaland to dramatise the situation by air-dashing to Kohima on hearing of the capture or surrender ? Will the report of the talks that the Governor had with the leaders in Nagaland be placed on the Table of the House ?

SHRI SWARAN SINGH : At this stage it is not possible to go into any detail.

SHRI RANJIT SINGH (Khalilabad) ;

He has not understood a word of the question.

SHRI SWARAN SINGH : I really fail to understand as to what precisely is in the mind of the hon. Member when he is asking for details. I will venture to say very briefly about the specific questions that he asked towards the end of his rather long statement. The first question was : did General Mowu Angami write to the State Government offering to surrender ? I have no information on that issue. The second question was : if not, was he and his lieutenant armed and, if so, why did they not use their arms ? As to why he did not use his arms, I cannot say that. But there are known cases where people who are armed have not used them when they are overwhelmed. I cannot answer as to why he did not use arms. The third question was : are all these people in the Zungti camp and will the government arrest all of them ? It is very difficult for me to say if all of them are there, or how many of them are there. The security forces are taking adequate steps. All steps will be taken by the local commander and by the local authorities, in consultation with the State Government, to deal with the situation effectively. I cannot divulge as to what tactics they are going to employ or what is going to be the physical method of taking charge of them or arresting them. The fourth question is ; are we or our men guided by the men at Zungti ? I have no information. Further, it is not customary to give on the floor of the House the source of intelligence that might be used by the security forces.

SHRI SWELL : It is there in all papers.

SHRI SWARAN SINGH : The fifth question is : will the talks be resumed ? I do not think that stage has arrived when the talks could be resumed. The sixth question is : why has the Governor dashed to Kohima in a dramatic manner ? I do not think any dramatics is involved in this. It is a very serious situation and it is the function of the head of the government, who happens to be the Governor in this case, to be on the spot and to take decisions in accordance with that. There is no question of any dramatising.

These were the six questions that the hon. Member asked specifically. Then the hon. Member referred to a large number of reports. Fortunately or unfortunately, we have a free press and they are free to put out anything in the press and it will be a bad day if we are confronted with everything that appears in the newspapers and we are expected to give an explanation why the press has published a particular piece of news in a particular manner. I cannot answer that question.

SHRI RANJIT SINGH : Without any preamble, I would like to ask a few questions.

MR. SPEAKER : I would thank you for that.

SHRI RANJIT SINGH : Out of several batches of Chinese-trained Nagas that are supposed to have infiltrated into Nagaland, how many have now been eliminated ; about how many such batches do we have information ; what is their strength ; do we know generally where their headquarters are located and who are their leaders ? This so-called General Angami, you will remember, was arrested in 1957 and our Government gave him the right royal Sheikh Abdullah treatment then and released him from jail. In 1958 he went to Pakistan and in 1962 he went to England. He joined hands with Phizo there, got some information and some money and came back to Nagaland. Then with a batch of 4,000 Naga so-called soldiers he went to China to be trained in the Mao methods.

SHRI J. B. KRIPALANI (Guna) : Is it a preamble or not ?

SHRI UMANATH (Pudukkottai) : It is the Long Title !

SHRI RANJIT SINGH : Now that he has been arrested along with his chief associate, would the Government hand him over to the law authorities to be dealt with in the ordinary manner as a criminal against the State, instead of again treating him as a prisoner of war or as a hero ?

I would like to add the congratulations of all us for the excellent job done by the security forces, the armed forces and all

others as also to Kughato Sukhai in this particular instance who gave us all the information about these people and their movement.

SHRI SWELL : The Minister has denied it.

SHRI RANJIT SINGH : If he has denied it.....(Interruption)

MR. SPEAKER : Preamble was better !

SHRI RANJIT SINGH : In view of this success will the Government give a free hand now to the security forces and to the GOC-in-C, Eastern Command, to eliminate the last vestige of insurgency that is left over there and to follow up this success ?

I would like to inform you that the officer-in-charge, Nagaland operations, till very recently was told that he was unfit for further promotion.

MR. SPEAKER : Do not bring in that. We are not discussing the Defence Budget now.

SHRI RANJIT SINGH : I wish to say that at times in the House of Commons we have had gallantry awards announced on the floor of the House to defence forces and security personnel for gallant deeds performed in the field. This is a duty well performed by persons who were the only unit which had held back the Chinese at Walong. Would the Government consider that if gallantry awards are warranted they would be announced on the floor of the House for raising the morale of the people ?

Lastly, the questions raised by Shri Swell are very important questions. For many of those questions the hon. Minister has replied that he has no information. Would he get information on those subjects and inform the House later on ?

SHRI SWARAN SINGH : The number of Naga hostiles who are reported to have gone over to China for training and to collect arms was given some days back on the floor of the House, I think, by the Home Minister. I think, he gave the figure of roughly 4,000 persons. I have no further information to add to that.

The return, as I have mentioned in my

[Shri Swaran Singh]

main statement, of China-trained Naga hostiles took place in small driplets towards the end of 1967 and also in the beginning of 1968 but the main bulk of them is reported to have come now—some more might still be waiting in the Burmese territory—with Mowu Angami and also with the other group.

I cannot give the exact numbers from the very nature of circumstances.

The second question was as to what treatment should be meted out to him. We are governed by Constitution; we are governed by law. I am sure the treatment which is due to any individual will be meted out to him. I cannot spell out all the details of either the treatment or the manner in which he is to be dealt with. I do not think it is a fair question to ask at this stage. (*Interruption*) I would appeal to hon. Members not to compare one case with another. As to the treatment meted out in case of Sheikh Abdullah, this was the subject matter of discussion and the Government explained their view. So far as the present case is concerned, he will be dealt with according to the law and according to the requirements of the situation. I cannot give any details; I have no intention to give any details.

The third question which is rather, unfortunately, worded is: Will the Security Forces be given a free hand? The Security Forces have always been given a free hand to deal with the situation in the best possible manner. It is a difficult situation where a vast majority of Nagas, residents of Nagaland, want peace and they feel that their future is undisputedly cast with India and there are some hostile people who do not see the wisdom of a peaceful way of life and they have to be dealt with in the context of the situation that prevails. The Security Forces within these political limits have always been dealing with it in an effective manner and on further freedom as such is called for.

The fourth point was about gallantry awards. I am sure the gallantry awards, whenever they are due, will certainly be given and it is privilege of the Army Headquarters to weigh the situation and not be swept away merely by events. These are matters which have always been considered.

I have no doubt that if they deserve, they will be awarded gallantry awards ..

AN HON. MEMBER : Make an announcement today.

SHRI SWARAN SINGH : I will not announce today. It has not been the practice. I do not want to make a departure. Let us be quite clear. I have no intention to dramatise it by making an announcement here.

SHRI SHRI CHAND GOYAL (Chandigarh) : Why don't you make a beginning today?

SHRI S. S. KOTHARI (Mandsaur) : The army's success in capturing 'General' Mowu Angami is a milestone in the prolonged campaign in this region against Naga hostiles. But the Government, in my opinion, has been weak and vacillating. I can prove it. In regard to the deployment of forces and in the operations, helicopters and planes were not allowed to be used and, as a consequence of that, Naga hostiles, with impunity, have been sending people to China for taking training in guerrilla warfare, getting modern sophisticated arms, coming back and creating trouble here. Besides that, Mr. Phizo who is staying in London has been creating continuous trouble, inciting Naga rebels here and indulging in seditious acts. But the Government of India has not been able to persuade the U. K. Government either to extradite him or to ensure that he does not create trouble here while staying there. The successful conduct of the recent elections in Nagaland—that is commendable—shows that a vast majority of the people in the Nagaland desire peace. Therefore, the Government should make efforts to stabilise the political situation.

In that context, I would like to enquire of the hon. Minister with respect to two aspects, the military and the political aspect. With regard to the military aspect, would the hon. Minister permit the authorities take strong and firm action against those rebels who are on the border and, particularly, ask the Burmese Government to cooperate with the Indian Government to ensure that those rebels are apprehended? Secondly, with regard to the political aspect

It appears that some man of the revolutionary, but moderate, group of Mr. Sukhai have assisted the army authorities in capturing 'General' Mowu Angami—those are the reports—and, I would like to know whether negotiations will be resumed with these people belonging to Sukhai group, so that the political situation may be further stabilised and democratisation of the rebel forces, particularly the Sukhai section, may be achieved. Finally, I want to know whether, as a result of the interrogation by the Army intelligence of the captured Generals, the Government has been able to glean further information with regard to the strategy and strength of the forces which have been creating trouble and about the rebels who are massed on the Burmese borders and are trying to enter India after obtaining training in China.

SHRI SWARAN SINGH: I do not think that the hon. Member's assessment that Government has followed a weak or vacillating policy is correct. It was a deliberate policy of firmness to deal with rebels but not in any way to accentuate things further and to cause trouble to those who are normal Nagas who have participated in the elections and who have been all the time co-operating with the legal authorities and who are also constituents of the State Government as been constituted from time to time. There is nothing further to add. His first question was whether strong and firm action would be taken and whether the Burmese Government also would be kept in touch. Strong and firm action has always been taken. The Burmese Government have got their own problems in their northern region, but I must say that they have been dealing with the situation there in a very admirable manner, and such matters as to what is the actual contact or what is actually done by the Burmese Government are not matters which should be the subject-matters of discussion here.

The second question was whether on the political front, something more is to be done. On the political front, the biggest event has been the recent elections, and there is now functioning a legally constituted Government. All these actions that are being taken at the present moment, either on the political front or on the military and security front, are being tak-

in such a manner that the local Government is fully in the picture, and every effort is being made to have a very good consultation with the local Government.

SHRI S. S. KOTHARI: What about negotiations with Sukhai group?

SHRI SWARAN SINGH: I have not yet finished. On the question of negotiations, I would appeal to the hon. Member not to ask for a categorical reply now. It is a developing situation. Let us see how things develop and if there is any proper occasion, surely our policy is to start negotiations if any worthwhile purpose can be achieved, but at the present moment, the security forces are dealing with a difficult situation and while they are dealing with such a situation, let us not divert their attention by these other considerations.

श्री यशवदत शर्मा (प्रमृतसर) : मंत्री महोदय ने उत्तर देने हुए कहा है कि सेना को नागा बांगियों का पीछा करने के लिए सब प्रकार की सुविधायें दी गई हैं और सब प्रकार से छूट उनको दी गई है.....

श्री स्वरांग सिंह : जरा जोर से बोलिये।

एक माननीय सदस्य : पंजाबी में बोलिये।

श्री यशवदत शर्मा : मैं जानना चाना वां कि सेना नूं जित्ये सारो छूट देने दी गय कई गई ए—(इंटररप्यांज) मैं जानना चाहता हूँ कि यथा यह ठीक है कि सेना को अच्छे प्रकार के हथियार बन्द विमानों का तथा हेलीकोप्टर्स का इन नागा बांगियों से निपटने की हड्डि से प्रयोग करने की सुविधा नहीं दी गई है, उस पर इसके बारे में रोक लगाई गई है?

अंगामी आदि कुछ जनरल पकड़े गए हैं, यह मंत्री महोदय ने बताया है। इनको पहले छोड़ दिया गया था और तब इनके बारे में ढीन बरती गई थी। मैं जानना चाहता हूँ कि इस प्रकार के विद्रोहियों को पकड़ने के बाद प्रांग के लिए यथा आप कोई कड़ी नीति बनानागे और उन से कड़ाई से निपटेंगे ताकि वे तुवारा छूट

[श्री यजदत शर्मा]

करन जा पाये और आगे इस प्रकार की गतिविधियां करने वालों को इबरत हो ?

नेफा के क्षेत्र में और नागा क्षेत्र में कुल कितनी संख्या में और किस-किस रूप में चीनी जासूस काम कर रहे हैं ? क्या यह सही नहीं है कि ये भेदिये हमारे देश के हितों के विरुद्ध जनता को भड़का कर ट्रेनिंग के लिए चीन के अन्दर ले जाते हैं और ये लोग वहां जा कर हथियारबन्द बन कर यहां लौटते हैं। राजनीतिक अथवा दूसरे रूपों में कितने ऐसे जासूस यहां काम कर रहे हैं और आप उनकी रोकथाम के लिए क्या कोई कड़ी नीति ले कर चल रहे हैं, यह मैं जानना चाहता हूँ।

SHRI SWARAN SINGH : About the first question, I would say that it is not correct that the use of helicopters is barred. Helicopter can be used if the situation arises. There is no question of any bar being placed on the use of any arms of the armed forces and it is for the local commanders from the tactical point of view to use anything that they like.

The second question is the same question is another form about the treatment to be meted out to Shri Angami. I have nothing more to add to what I have already said. He will be dealt with in accordance with the law and as the situation warrants.

The third question was, are there any Chinese agents. Now, I do not know precisely what he means. If he means to ask if there are any Chinese personnel in any form, there are no Chinese personnel. As to who is an agent, it is very difficult for me to say. At any rate those people who go to China themselves are either principals or agents. We know that a section of hostile Nagas had plans and they executed those plans of going to China and getting training and arms and we are dealing with that situation.

श्री यजदत शर्मा : मैं एक बात स्पष्ट करना चाहता हूँ। मंत्री महोदय उसको समझ नहीं पाए है। नागा एवं नेफा क्षेत्रों में चीनी एजेंटों का अड़ा होगा, चीनी एजेंट वहां पर दूसरे प्रकार के कामों में लगे होंगे। जब लोग

वहां जा कर ट्रेनिंग लेते हैं, वहां से हथियार नाते हैं तो जरूरी है कि चीन के कुछ एजेंट यहां काम भी कर रहे होंगे जो इस तरह से नोगों को वहां ले जाते हैं। अब सरकार का यह काम है कि वह पता लगाये कि किस शबल में वे वहां काम कर रहे हैं। अगर सरकार इसको जानती नहीं है तो फिर उनको वह किस तरह से पकड़ सकेगी, किस तरह से उनकी पकड़ धकड़ करेगी। चीनी जासूस वहां किस शबल में और कितनी संख्या में काम कर रहे हैं और उनकी रोकथाम के बारे में कोई कड़ी नीति सरकार ने अपनाई है ताकि न रहे बांस और न बजे बांसुरी ?

SHRI SWARAN SINGH : In this particular case there was a section of the hostile Nagas who looked towards China. And, it is not a question of just agents or people who were helping others. Here was a solid group of people who actually crossed over into the Chinese territory, took training and brought back arms. The best way to deal with them is to break whatever may be the rings. That is the best way of dealing with the situation.

श्री स० म० बनर्जी (कानपुर) : मैं अपनी सिक्योरिटी फोसिस को बधाई देना चाहता हूँ कि जिन्होंने उनको गिरफ्तार किया है। इससे साबित हो गया है कि हमारी आर्मी के बल स्ट्रोग ही नहीं है बल्कि इंटलोजेंट भी है। एक और चीज इससे साबित हो चुकी है। जो लोग चीन से ट्रेनिंग ले कर प्राए हैं मालूम होता है कि उनको जो ट्रेनिंग दी गई है वह बहुत डिफेंटिव है, वर्ना वे गिरफ्तार नहीं होते। जनरल अंगार्मी को गिरफ्तार कर लिया गया है और उनको इंटरोगेट किया जा रहा है, यह अलबारों में प्राया है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह भी साबित हुआ है कि इनका प्राज भी कार्टिव मिं फिझो के साथ है ? जो लोग चीन से ट्रेनिंग ले कर प्राए हैं और पाकिस्तान की तरह से प्रा रहे हैं क्या मिं फिझो जो प्राज भी बिलायत में बैठे हुए हैं,

उनके साथ इनका कॉटैक्ट है, यदि है तो क्या सरकार उनके इस कॉटैक्ट को तोड़ने की कोशिश कर रही है या नहीं कर रही है ?

SHRI SWARAN SINGH : It is true that there have been contacts between the hostile Nagas, particularly the pro-Chinese faction amongst them, and Mr. Phizo who has now taken British citizenship and who is in the United Kingdom. As to what we could do to break that contact, it is not quite easy, because he functions in another capital in another country, and he is now not a national of India as he has taken British nationality. But we are quite clear that the British Government should not give any facility to him to enable him to function in this manner which is detrimental to our interest. It is not quite clear to me as to what else we could do. If the hon. Member has any bright idea, he could mention it to me even later, and I am prepared to take some follow-up action.

SHRI S. M. BANERJEE : If I had bright ideas, I would not have put the question to him. As a Minister he is supposed to be brighter than I. I say that there is contact between the hostile Nagas and Phizo. Not only does he go to Pakistan but there are several other contacts. May I know whether we have taken up this matter with the British Government and the Commonwealth countries, and if so, what their reaction is ?

SHRI SWARAN SINGH : They generally express ignorance.

— — —

12.35 hrs.

QUESTION OF PRIVILEGE AGAINST EDITOR OF "Organiser"

SHRI P. VENKATASUBBAIAH (Nandyal) : With your permission, I would like to raise this question of privilege. This is in connection with an article written in the *Organiser*, which is considered to be the official organ of one of our important political parties, namely the Bharatiya Jan Sangh...

SHRI BAL RAJ MADHOK (South

Delhi) : It is not the official organ of any party.

SHRI P. VENKATASUBBAIAH : I said 'which was considered to be'. Let the hon. Member mark the words that I had used. This is in connection with a speech that I made on the floor of the Lok Sabha on the 18th February, on the no-confidence motion. Commenting on the speech that I made, the article that has been published in the *Organiser* has made certain disparaging remarks against me and also the party to which I belong. This is the way in which the freedom of the press is being exercised.

MR. SPEAKER : The hon. Member may kindly say what it is about.

SHRI P. VENKATASUBBAIAH : I am reading out the relevant portion which is as follows :

"Speaking on the no-confidence motion in the Lok Sabha on February 18 Shri P. Venkatasubbaiah, a Congress Parliamentary Party Secretary said : 'In West Bengal, I could understand the election results going in favour of the United Front. It is an impact of the Peking-Pindi axis on the West Bengal people.'. Venkatasubbaiah did not give his reasons for this astounding assertion ; maybe because he was shouted down by the Communists or better still because nothing shames a Congressman more than to confess that he is born of a Hindu mother".

SOME HON. MEMBER : The hon. Member may read out that portion again.

SHRI P. VENKATASUBBAIAH : I shall read out that portion again. It was as follows :

"maybe, because he was shouted down by the Communists or better still because nothing shames a Congressman more than to confess that he is born of a Hindu mother ..".

This is the sort of language which has been used. So, through you, I request the House that suitable action be taken against this paper. I leave the matter to you and to the House to take whatever proper action is deemed fit to be taken.

MR. SPEAKER : If I have the permission of the House, I shall write to the paper. This is very indecent language. After all, the papers must be more responsible than this. If I have the permission of the House, I shall write to the paper and find out what it has to say.

SOME HON. MEMBERS : Yes.

SHRI P. VENKATASUBBAIAH : I was not able to follow what you said.

MR. SPEAKER : Before taking any action, I have to write to the Editor and find out, and then I shall come before the House.

— — —

12.38 hrs.

PAPERS LAID ON THE TABLE

Annual Reports of Hindustan Cables Ltd. and Heavy Electricals Ltd and Review by Government on the working thereof

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT, INTERNAL TRADE AND COMPANY AFFAIRS (SHRI BHANU PRAKASH SINGH) : On behalf of Shri F. A. Ahmed, I beg to lay on the Table a copy each of the following papers under sub-section (1) of section 619 A of the Companies Act, 1956 :—

- (1) (i) Review by the Government on the working of the Hindustan Cables Limited, for the year 1967-68.
- (ii) Annual Report of the Hindustan Cables Limited, for the year 1967-68 along with the Audited Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (2) (i) Review by the Government on the working of the Bharat Heavy Electricals Limited, New Delhi for the year 1967-68.
- (ii) Annual Report of the Bharat Heavy Electricals Limited, New Delhi for the year 1967-68 along with the Audited Accounts and the comments of the Comptroller

and Auditor General thereon.
[Placed in Library. See No. LT-384/69]

Notifications under contract (Regulation) Act

SHRI BHANU PRAKASH SINGH : On behalf of Shri Ragbunatha Reddy. I beg to lay on the Table—

(1) A copy of Notification No. S. O. 638 (English version) and S. O. 641 (Hindi version) published in Gazette of India dated the 22nd February, 1969, issued under section 27 of the Forward Contracts (Regulation) Act, 1952.

(2) A copy of Notification No. S. O. 639 (English version) and S. O. 642 (Hindi version) published in Gazette of India dated the 22nd February, 1969, issued under section 18 of the Forward Contracts (Regulation) Act, 1952, [Placed in Library. See No. LT-385/69]

— — —

12.39 hrs.

RE : CALLING-ATTENTION-NOTICES AND POINTS OF PRIVILEGE

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) : May I know what had happened to the privilege motion moved by Shri Madhu Limaye on the question of the leakage of the budget.....

MR. SPEAKER : The hon. Member should not get up like this and raise these matters. Shri P. Venkatasubbaiah had taken my permission and then raised it. Why should the hon. Member not write to me first before raising anything here ? I am not going to allow him, and I am not going to reply to him. He cannot simply get up and raise any matter and expect me to answer, as though I am here just to answer some short notice question.

SHRI NAMBIAR : We were expecting something from him.

SHRI CHENGALRAYA NAIDU (Chittoor) : I had tabled a calling-attention-notice regarding the new Madhya Pradesh Minister.....

MR. SPEAKER : I had received 40 calling-attention-notices this morning.....

SHRI CHENGALRAYA NAIDU : This is a very urgent thing. The new Chief Minister is not able to form a Cabinet, and without facing the Assembly.....

MR. SPEAKER. He is also getting up just like Shri Nambiar.....

SHRI UMANATH (Pudukkottai) : The rule that is applicable to Shri Nambiar is also applicable to him.

MR. SPEAKER : It is applicable to him also cent per cent and not just 90 per cent.

SHRI CHENGALRAYA NAIDU : I had asked for your permission.....

MR. SPEAKER : I have followed him. I had received about 40 calling-attention-notices today. There was one regarding Madhya Pradesh also. But it is not possible to allow all of them.

After all, the Assembly is still there in Madhya Pradesh and perhaps is meeting the day after tomorrow. It is their business. Let us see what they do.

SHRI CHENGALRAYA NAIDU : Without facing the Assembly he is advising the Governor to dissolve the Assembly.

— — —

12.41 hrs.

ARREST AND CONVICTION OF MEMBER

(*Shri J. H. Patel*)

MR. SPEAKER : I have to inform the House that I have received the following two wireless messages dated the 17th March, 1969 from the Commissioner Police, Bangalore :

"In the exercise of my powers under Section 92 Clauses (O) and (R) of the Mysore Police Act, to direct that Shri J. H. Patel, Member, Lok Sabha, be arrested for obstructing traffic and behaving in a disorderly manner in public....."

SHRI MADHU LIMAYE (Monghyr) : He is a very orderly person.

MR. SPEAKER :

"..... Shri J. H. Patel, Member, Lok Sabha, was accordingly arrested in front of Vidhan Soudha, Bangalore, this day at about 12.30 p.m. on the 17th March, 1969 along with 14 others and he is at present lodged in Qubbon Park, Police Station, Bangalore. He is being produced before the Additional First Class Magistrate, Civil Area, Bangalore.".

"I have the honour to inform you further that Shri J. H. Patel, Member, Lok Sabha, was produced before the Additional First Class Magistrate, Civil Area, Bangalore, along with 14 others. He pleaded guilty to the charge.....

SHRI MADHU LIMAYE : Of disorderly behaviour ?

MR. SPEAKER :

"..... He was convicted under section 92 (O) of the Mysore Police Act and sentenced to pay a fine of Rs. 15 in default to undergo simple imprisonment for a period of three days. He did not pay the fine amount and therefore was sent to Central Jail, Bangalore, to undergo the imprisonment.".

श्री मधु लिमये : क्या माननीय सदस्य ने दिसपाईरली विदेशियर की बदमशनी की, बात कुबूल की है ? मुझे इस के बारे में शक है ?

MR. SPEAKER : He has accepted it. What am I to do ?

SHRI HEM BARUA (Mangaldai) : Will you please find out from the magistrate concerned what the behaviour was ? Will you please find out what exactly the charges are ?

MR. SPEAKER : It was for disorderly behaviour and he has accepted the charge. I have received the information and I have given it to the House.

श्री मधु लिमये : नियमों में लिखा है कि उस का कारण बताना चाहिए, बर्ना स्वाह-म-स्वाह प्रिवेज मोशन देना पड़ेगा ।

MR. SPEAKER: कारण तो बताया है। We may not remember the section, but the magistrate has given the section. He has mentioned section 92 and so on.

SHRI MADHU LIMAYE : Merely mentioning the sections is not enough.

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS).
1969-70

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH): With your permission, I beg to apprise the House of a slight amendment of the programme of new acquisitions of rollingstock printed on pages 417-418 of Part II of the Works, Machinery and Rolling Stock Programmes of Railways for 1969-70, which was circulated as part of the Budget documents.

On these pages, mention is made of 2340 bogie open wagons, 20 four-wheeler military open wagons and 92 four-wheeler brake vans for the broad gauge and 1104 bogie covered wagons for the metre gauge. It has subsequently been proposed to order some bogie covered wagons of the CR or 'BCX' type for the broad gauge.

I do not at this stage propose to ask for some more funds for these wagons but to find amounts required by reappropriation. I am bringing this to the attention of the House because of the Public Accounts Committee's recommendation that any item which has not been included in the programme placed before Parliament and is expected to cost Rs. 25 lakhs or more, should be specifically brought to the notice of Parliament as a 'new service'. ordinary course, I should have come up with a token Demand for this particular item, but as this Demand is still under discussion I am taking this opportunity of bringing this matter to the attention of the House.

MR. SPEAKER : The House will now take up further discussion and voting on the Demands for Grants relating to the Railways.

Shri Deven Sen may now continue his speech.

श्री देवेन सेन (ग्रासनसोल) : अध्यक्ष महोदय, कल मैं कह रहा था कि रेलवेज में हमारा कुल 3634 करोड़ रुपये का इनवेस्टमेंट हुआ और इतने बड़े पैमाने पर इनवेस्टमेंट वाकी सार्वजनिक क्षेत्र में सब मिला कर भी नहीं हुआ है। वाकी सार्वजनिक क्षेत्र में सब मिला कर इनवेस्टमेंट हुआ है लगभग 3500 करोड़ रुपये का, जब कि सिर्फ रेलवेज में 3634 करोड़ रुपये का इनवेस्टमेंट हुआ है।

इस रेलवेज की शुरूआत ब्रिटिश जमाने में हुई थी और ब्रिटिश जमाने में रेलवेज को किसी एक बरस भी घाटा नहीं होता था, जब कि आज उस को घाटा हो रहा है। ब्रिटिश जमाने में रेलवेज की तरफ से साधारण राजस्व को मदद दी जाती थी, जब कि आज रेलवेज साधारण राजस्व से 40 करोड़ रुपये का कर्ज ले चुका है। रेलवेज की इस वित्तीय स्थिति के ये तीन कारण मैं देखता हूँ : (1) परिचालन (परफार्मेंस) में अक्षुण्णता, (2) आवश्यकता से ज्यादा अनुमान (एस्टीमेट) करना, एस्टीमेट को इनप्लेट करना, और (3) गम्भीरता का अभाव।

मैं इन चारिंज की पुस्ट पब्लिक एकाउंट्स कमेटी की रिपोर्ट और प्राइट रिपोर्ट में से उद्धृत कर के कराना चाहता हूँ। पब्लिक एकाउंट्स कमेटी की 1968-69 की रिपोर्ट के पन्ना 17 पर कहा गया है :

"The Committee cannot resist the impression that the Railways persistently over-estimate traffic requirements while planning for rail capacity"

इसके बाद यह कहा गया है :

"The Committee would like the Planning Commission and Government to ensure that while drawing up the"

'Fourth Plan, planning for rail capacity is done on a more realistic basis and the persistent tendency to over-estimate traffic requirements and push up investment is firmly curbed'

रेलवेज में फ़िक्स्ड इनवेस्टमेंट किया जा

रहा है, जिसके कारण रेलवे ज को नुकसान पहुँच रहा है। कमेटी की रिपोर्ट के पन्ना 35 पर कहा गया है :

"The Committee are not happy to learn that wagons were purchased by Railways during the Third Plan without detailed calculations".

रेलवे ज के द्वारा बिना कैंकुलेशन के बैगन्ज खरीदे गये, जिस की वजह से करोड़ 62 लाख रुपये का एवायडेवल नास हुआ।

इस के बाद मैं आपका ध्यान पन्ना 44 की तरफ लीचना चाहता हूँ, जहाँ कहा गया है कि 1966-67 में सदन रेलवे में 10.32 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ था। उसी बहत रेलवे का ध्यान इस तरफ लीचा गया था और उस को इस बारे में हुशियार रहने के लिए कहा गया था। लेकिन 1967-68 में सदन रेलवे को 15.66 करोड़ रुपये का नुकसान हुआ। "हुशियारी" का यह नतीजा हुआ कि उस को पांच करोड़ ज्यादा नुकसान हुआ।

अब मैं आडिट रिपोर्ट में से एक दो पार्ट्स आपके सामने रखना चाहता हूँ। उस के पन्ना 9 पर कहा गया है :

एफियेंसी इन बैगन यूटिलाइजेशन। इस में गुड्स ट्रैफिक के क्वांटम में जो इन सालों में कमी हुई है उसे दिखाया गया है। यह नेट टन किलोमीटर पर बैगन के 1960-61 में 998 या जो 1965-66 में घट कर 940 हो गया। 1966-67 में घट कर 899 रह गया और 1967-68 में 895 हो गया। तो यूटिलाइजेशन आफ बैगन्स में काफी इनएफियेंसी जाहिर होती है।

आडिट रिपोर्ट में एक जगह पर यह कहा गया है :

"Extensions of the delivery dates were, however, granted from time to time although it was known that the price will meanwhile come down."

यह एक कम्पनी के बारे में नहीं, कई एक कम्पनियों के बारे में है जिस का तस्किया

आडिट रिपोर्ट में किया गया है, उस में कहा गया है कि प्राइस घट गया तब भी मुराने कॉट्रीकट पर ऊंचे भाव पर आडंर उन लोगों से लिया गया और लास्ट जो मैं बताना चाहता हूँ आडिट रिपोर्ट से वह यह है :

"The total avoidable expenditure would thus be of the order of Rs. 62 lakhs."

यह आडिट की रिपोर्ट है। तो यह मेरा कहना है कि जो रेलवे में इतनी अकुशलता है, इतनी फिजूलखर्ची है, इतना फिजूल इनवेस्टमेंट है उस का बजट हम लोग मजूर नहीं कर सकते हैं और मैं चाहूँगा कि रेलवे मन्त्री यह स्पष्टीकरण करें और तब बजट मजूर करने की बात उठेगी।

एक यूनीक फेनोमेना की तरफ मैं आप का ध्यान और लीचना चाहता हूँ। पैसेंजर बढ़ गए हैं, पैसेंजर फेयर बढ़ गया है तो भी पैसेंजर ट्रैफिक से आमदनी 12 करोड़ रुपया घट गई है। कोई वैज्ञानिक कारण इस का हो तो रेल मन्त्री महोदय बतावें। मैं कहता हूँ कि 6 करोड़ पैसेंजर बढ़ गए 66-67 के मुकाबले में और आप का किराया भी बढ़ गया है। 1960-51 में 1.48 पैसा या और अब वह हो गया है 2.36 पैसा। इस पर भी अब की बार बजट में 12 करोड़ रुपया पैसेंजर ट्रैफिक का कम हुआ, इस का क्या कारण है? यह स्पष्टीकरण रेलवे मन्त्री करें और तब मांग करें कि हमारे बजट को पास करो।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि परसेटेक आफ नेट रेबेन्यू रिसीट्स टु कैपिटल एट चार्ज घटा आया है। 1966-67 में या 4.02, 1967-68 में हुआ 3.69। यह घटने का कारण क्या है? आपरेशन रेलियो भी हर साल बढ़ता जा रहा है। 1962-63 में या 74.7, 1964-65 में हुआ 79.9, 1966-67 में हुआ 83.2 और 67-68 में हो गया 84.0। इस का भी कारण मन्त्री महोदय बताने की हृषा करें।

मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि तरकार

[श्री देवेन सेन]

एक बिल लायी एवालीशन आफ कान्ट्रीकट लेबर। लेकिन रेलवे में सब से ज्यादा कान्ट्रीकट लेबर यूज होता है। 3 लाख उन की तादाद है और उन को दिया जाता है 3 रुपया रोज। रेलवे में एक बीमारी और है कंजुप्रल नेबर की। उन की तादाद भी 2 लाख है और उन को भी दिन में 2 रुपया मजदूरी मिलती है। रेलवे की तरफ से यह एलान था कि हम कान्ट्रीकट लेबर इस्तेमाल नहीं करेंगे और प्रगत कर्ही करता होगा तो लेबर कोआपरेटिव बना कर करेंगे। उस की आज क्या परिस्थिति है यह रेलवे मन्त्री बताने की कृपा करें। पिछले बजट में 4 करोड़ रुपये का बन्दोबस्तु हुआ था लेबर कोआपरेटिव के बारे में। उस में से सिर्फ 13 लाख रुपया खर्च हुआ और जो 4 हजार स्टेशन है उस में से सिर्फ 3 स्टेशन पर आप के लेबर कोआपरेटिव के जरिए से कान्ट्रीकट लेबर इस्तेमाल होता है बाकी सब जगह डाक्ट्रेक्ट कान्ट्रीकट इस्तेमाल होता है।

आप यह भी देखिए कि हमारा आपरेशनल स्टाफ का जो खर्च है वह 156 करोड़ 23 लाख है और फुले का खर्च है 156 करोड़ 36 लाख। तो कोल में हमारा ज्यादा खर्च हो रहा है। इस पर भी आप मन्त्री महोदय के व्याख्यान में देखिएगा कि हराक पन्ने में यह दिखाया गया है कि रेलवे का खर्च इसलिए बढ़ गया है कि रेलवे मजदूरों को ज्यादा तनब देनी पड़ी है, ज्यादा भक्षा देना पड़ा है। यानी समूचे नुकसान की जड़ रेलवे मजदूरों को बताया गया है। यह उन के बयान में कहा गया है।

एक और प्लाइंट की तरफ मैं आप का ध्यान लीना चाहता हूँ। उन्होंने कहा कि हम ट्रैफिक और फेर को रेशनलाइज करेंगे, तर्क-संगत बनाएंगे। हम लोग इन बात से डर खाते हैं क्योंकि जहां जहां ऐशनलाइजेशन बड़ का इस्तेमाल हुआ वहां वहां पर मजदूरों की छाँटाई होती गई और यह जो तर्कसंगत बनाने का उन

का प्रस्ताव है इस में भी हम लोगों को डर है कि आखिर में भाड़ा और बड़ेगा और मजदूरों की तादाद और घट जाएगी और अध्यक्ष महोदय, मजदूरों की तादाद घटी भी है। 1967-68 में 1966-67 के मुकाबिले 2 हजार मजदूर घट गए। पिछले बजट में वह कहते थे कि हम नई भर्ती नहीं करेंगे। उस में यह नहीं कहा कि इन की तादाद घट जाएगी। लेकिन अब को बजट में हम देखते हैं कि यह करीब करीब 2 हजार घट गए हैं। उनके व्याख्यान में आटोमेशन के बारे में कुछ नहीं कहा गया है लेकिन रेलवे में आटोमेशन का काफी इस्तेमाल होता है और हम लोगों को आशंका है कि आटोमेशन के जरिए से जो अभी तादाद है 13 लाख, ऐसा मेरे सुनने में आया है कि 1971 में 13 लाख को 7 लाख बनाना चाहते हैं। यह होगा या नहीं यह मैं नहीं जानता। लेकिन मन्त्री महोदय इस पर भी स्पष्टीकरण करें।

विकिटमाइजेशन के बारे में यह तारीफ मैं करूँगा कि रिलैक्सेशन देख कर हमें खुशी हुई। लेकिन सविम ब्रेक को नहीं उठाया गया। किन्तु आदमियों की सविम ब्रेक होगी यह तादाद तो मैं नहीं बता सकता लेकिन काफी ऐसे लोग हैं और 80 गवनर्मेंट एस्लाइज की यूनियन्स का रेकानीशन छीन लिया गया है। मैं अब जरूर करूँगा कि उनका रेकानीशन वापस दे दिया जाय और ब्रेक आफ सविम भी उठा लिया जाय। मैं यह भी चाहता हूँ कि रेलवे का एक संपरेट एक बेज बोड़ हो। मन्त्री महोदय ने एक बेज बोड़ बैठाया लेकिन वह आई० एन० टी० यू० सी० के कहने पर। उस में जो विषय रखा गया उस को लेकर हमारे रेलवे मजदूर इतने अस्त रहे, वह चाहते थे कि नीड बेस्ड मिनिमम बेज हो। उस के लिए एक नियमन रेलवे के मजदूरों के लिए बैठाया जाना चाहिए। आखिर मैं यह कहूँगा कि इस में इतने बड़े पैमाने पर कैपिटल इन्वेस्टमेंट होता है, जूँकि समूचे प्रब्लम सेक्टर का भविष्य इस पर

निर्भर करता है इसलिए कहां तक रेलवे मन्त्री महोदय इस में सफलता अर्जन करते हैं, या नहीं करते हैं, यह देखने की बात है। वैसे रेलवे में यह बीमारी इतनी घुस गई है कि उस को आप आसानी से निकाल नहीं सकते। इसलिए मैं मांग करता हूँ कि एक हाई पावर कमीशन बैठाया जाए। रेलवे की जांच करने के लिए वह जांच करके रास्ता निकाले कि रेलवे को किस तर्क से बचाया जा सकता है और उस में किस प्रकार मुधार लाया जा सकता है।

इतना बाह कर, मैं उनके बजट का समर्थन नहीं करता हूँ। हम देखेंगे कि क्या होता है जब समर्थन करने की बात सोचेंगे।

SHRI K. SURYANARAYANA (Eluru): I want to congratulate the Railway workers and the officers also for their prompt action.....

MR. SPEAKER : He may continue later on. I want to make an announcement. We shall have to finish the debate today and the hon. Minister will reply at 6.15 P.M. so that by 7 P.M. we shall finish this debate.

13 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock.

— — —

The Lok Sabha re-assembled after Lunch at Seven Minutes past Fourteen of the Clock.

[Mr. Deputy-Speaker in the Chair]

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 1969-70-contd.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Mr. Suryanarayana may continue.

SHRI K. SURYANARAYANA: Sir, I want to congratulate the railway officers and workers on taking prompt action to prevent railway accidents. I must congratulate Dr. Ram Subhag Singh also on having started his new portfolio without any accident. Last year, when he were

discussing the railway budget, unfortunately there were so many accidents and some hon. members even demanded the resignation of the minister, as if he was responsible. The minister is responsible only for policy-making and planning. The implementation depends on the sincerity of the officers and workers. Unless they are sincere, we cannot do anything even if we sanction a huge sum of money.

I have praised the minister for the absence of accidents. But from Vijayawada, they have started one Golkonda Express recently. On the way, the engine got into disrepair and the train stopped at Dornakal. Immediately they detached the diesel engine from a goods train and with this engine, the train reached Secunderabad on time. There is negligence of duty not only on the part of workers, but on the part of officers also. That is why such things are happening on the railways.

The ticket collectors are not very sincere in their work, because they are not getting anything for catching ticketless travellers.

In business concerns etc. If they put in extra work, they are given some bonus. Similarly, here, also, if they do some extra service to the public, they should be paid some commission, which may be one per cent or two per cent of the collections they make; if some kind of incentive like this is introduced for the ticket collectors, they will do their work sincerely, and they will attend to their work of catching hold of ticketless travellers with sincerity and prevent ticketless travelling. Some percentage of the total collection in their area may be given to them. Sometimes, outsiders also are given passes and they make use of it. We can go anywhere as zonal committee Members. If we take notice of these things and we are to report about these things, then unnecessarily we have to go to court to prove the charge and so on. If some incentive is given to the ticket collectors then they will be able to catch hold of these persons; they will check abuse of passes and ticketless travelling; in the process they will also be benefited because they would get some extra income, and they may not indulge in corruption or bribery for the reservation of seats for passengers.

Some hon. Members have referred to the fact that the incidence of late-running

[Shri K. Suryanarayana]

is high on the railways. According to the statement given to us, we find that the percentage of late-running is only about 20 per cent or so. We do not know what the truth is, whether we may travel fast without accidents or we go in time without accidents, what we want is this ; we prefer even going late, if it can be without accidents. Always, the first precaution is to avoid any accidents, and then only the question of reaching on time comes up in our minds ; if there are no accidents, then only the railway workers and officials are praised.

I would also like to say a word about the railway rest-houses in the night halting stations. These rest-houses are actually unrest-houses.

MR. DEPUTY-SPEAKER : According to our philosophy, life itself is an accident.

SHRI K. SURYANARAYANA : I agree, because life itself is an accident, we always try to prevent accidents either to our lives or to others' lives. That is why I have specifically brought this matter to the notice of the hon. Minister.

I was referring to the rest-houses and pointing out that they are unrest-houses. No proper accommodation is there, no proper sanitation is there ; there are no proper bath-rooms and no proper mosquito curtains and so on. This is the position in Vijaywada and some other places. The railway officers in charge should be asked to look into this matter and see that proper facilities are provided in these rest-houses.

I would also like to say a word about the provision of uniform to the firemen and engine-drivers, and the coal workers. The firemen are not given any uniform at present. While other railway officers are being given proper uniform, I do not see any reason why these people should be denied of it. So, I would request the railway authorities to provide these people also with uniform.

Regarding new lines, the Andhra Pradesh Government had sent several proposals. Last year, the Andhra Pradesh Government as well as the Members having from that State had requested Shri

C. M. Poonacha to have at least a survey of the lines proposed by the Andhra Pradesh Government and which had been submitted to them for the last several years.

The State Government had proposed four lines. The first of them is a line between Bailadilla to Bhadrachalam via Kovur, to exploit the iron ore and take it to the Visakhapatnam harbour area. It is a very important line. Then comes the line from Secunderabad to Ongole, via Nalgonda to cover the backward areas of Telengana, particularly the Nalgonda area and the to-be-developed area of Nagarjunasagar, and that will facilitate the transport of the expected paddy yields to other places. I would specifically request the hon. Minister at least to consider what had been promised by Shri C. M. Poonacha last year and to order a survey of this particular line from Secunderabad to Ongole.

The Andhra Pradesh Government as well as the State Electricity Board have reached an agreement to accept the proposals of the Railway Board for the electrification of the railway line from Vijayawada to Madras. Unless there is electrification there, the bottle-necks on the main Howrah-Madras line will continue, and the transport of coal, fertilisers and particularly the foodgrains from Andhra Pradesh to Madras and Kerala will not be expedited. Therefore, I request the hon. Minister to consider the proposal which has already been accepted by the Railway Board to electrify the track between Vijayawada and Madras.

We hear very often that since the narrow gauge lines are losing, they should be dispensed with. But I would submit that unless these are replaced by broad gauge or metre gauge lines, they should not be removed ; if they are not going to give any new lines, let them not at least take away the narrow gauge lines that are already existing and that are catering to the needs of the people.

Now, I would like to say a word about overbridges. We find that overbridges are being constructed near the big cities. The Andhra Pradesh Government had proposed the construction of some overbridges in the

cities of that State. They had proposed the construction of an overbridge on Highway No. 5. A new line has been constructed from Tanuku, crossing the Godavari ; there is so much of traffic there, and the lorries are being diverted on that line. Government have already conducted a survey and spent Rs. 4000 on it. But in spite of the many public representations which have been made, they have not done anything in this regard. I would suggest that this matter should receive immediate attention. They may have just one bridge on the rail track, but the other part may be earthen portion, and that will not entail much cost especially in the rural areas.

With these few words, I would request the hon. Minister to give consideration to the specific points that I have made.

धी अंकार लाल बेरवा (कोटा) : अध्यक्ष महोदय, सबसे पहले तो मैं डाक्टर साहब को बधाई देना चाहता हूँ कि इंजन पटरी से उतर करके फिर पटरी पर बापिस आ गया। डाक्टर साहब तो छोड़ भागे थे लेकिन पविलिक ने उनको नहीं छोड़ा। इसलिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

मैं अपने कट मोशन नं० 590 से 598, 600 से 602, 618 से 621, 630 से 634, 636 से 644, 650 से 660, 662 से 667 और 676 से 687 पर बोलना चाहता हूँ।

वैसे तो रेलवे विभाग भारत में शायद दूसरी की-इन्डस्ट्री है। एक एक बहुत बड़ा मुहूर्कमा है। अंग्रेजों के जमाने में रेलवे का अलग से बजट आया करता था लेकिन मैं यह बात नहीं समझ सकता कि अब भी क्यों जनरल बजट से अलग ही रेलवे का बजट लाया जाता है। अंग्रेजों के जमाने में तो यह था कि रेले कल्नेक्ट वेसिस पर चला करती थीं लेकिन अब तो वह बात नहीं है। अब तो रेलवे का अलग बजट होना ही नहीं चाहिए। मैं इस का डट कर विरोध करता हूँ। जनरल बजट के साथ ही रेलवे के बजट को भी आना चाहिए। वैसे यह बहुत बड़ा है। पहले जब अंग्रेजों से समझौता तो सात अरब की लागत लगी हुई

धी, अब 34 अरब की लगी हुई है। और 34 अरब लगाने के बाद भी यात्रियों को कोई सुविधा नहीं है। इस के अंदर चार लाख करीब माल ढोने के डिव्वे हैं, 33, 100 सवारी डिव्वे हैं 11,600 इंजन हैं, 55,05,100 मीट्रिक टन माल ढोता है और 7000 स्टेशनों पर 10 लाख यात्री चढ़ते, उतरते हैं। और विलम्ब के कारण जो एक, एक दो, दो, मिनट ठहरती है इस के कारण 545 हर साल में ऐक्सीडेंट्स होते हैं, किसी के हाथ पैर कट जाते हैं और सर्वे रिपोर्ट के अनुसार 1953 दुर्घटनायें ऐसी होती हैं कि जो साल में हर रोज होती रही है।

सब से पहले मैं यह कहना चाहूँगा हूँ कि राजस्थान में जितना अकाल पड़ा और जितना दुर्भिक्ष हुआ और जो करीब 50,000 जानवर मरे तथा 200 आदमी मरे इस की सारी की सारी जिम्मेदारी रेलवे विभाग पर है। अगर रेलवे विभाग डिव्वे दे देता तो न इतने जानवर मरते और न आदमी ही मरते। लेकिन रेलवे विभाग ने, जहाँ राजस्थान बालों ने 50 डिव्वे मांगे वहाँ पांच ही डिव्वे दिये जिस के कारण न चारा जानवरों का पहुँच सका, न पानी पहुँच सका। सबाई माध्योपुर स्टेशन पर डिव्वों के टेर के टेर लगे हुए हैं लेकिन रेलवे प्रभिकारी कहते हैं कि साहब यह मीटर गेज है और उधर ब्रौड गेज है इसलिये डिव्वे नहीं दिये जा सकते। तो मैं मन्त्री महोदय से कहूँगा कि एन० प्रार० और वैस्टर्न रेलवे का एक जोन व्यों नहीं बना दिया जाता है ताकि झगड़ा ही मिट जाय। राजस्थान एक ऐसी जगह है जहाँ हर साल अकाल पड़ता रहता है इसलिये इन जोन के झगड़े की बजह से हम को रेल विभाग से समय पर डिव्वे नहीं मिल पाते हैं। ऐसे ही रतलाम से बित्तीड़ और अजमेर को रेलवे लाइन आती है उस में भी यही झगड़ा है। तो यह जो दो जोनों का झगड़ा है इस को क्यों आप बनाये हुए हैं? लक्तम व्यों नहीं करते? अगर दानों जोनों को एक जोन बना दिया जाय तो जितना चाहें अनाज, पानी सारा का सारा राजस्थान के अन्दर पहुँच सकता है। इसलिये सब से बड़ी

[श्री ओंकार लाल बेरवा]

जिम्मेदारी जितने जानवर और आदमी मरे हैं रेलवे पर हैं।

दूसरे मैं यह कहना चाहता हूँ कि किसी परिवार के सदस्य अगर मारे नाराज हों तो उस परिवार का जो कर्तव्य है उस को अपना कार्य बिन्कुल छोड़ देना चाहिये, यानी इस्तीफा दे देना चाहिये। कोई भी कर्मचारी ऐसा नहीं है जो रेलवे बोर्ड बैंड-बैंटे अपने दिमाग से तो अच्छा कानून बनाता है लेकिन उस से कर्मचारियों के ऊपर इतना कुठाराधात होता है कि जिस से कार्यकर्त्ताओं को किसी प्रकार की कोई सहायित मिल ही नहीं पाती है।

गार्ड का बेस ले लीजिये। एक घंटे का पहले दो ह० रनिंग अलाउंस 100 किलोमीटर का मिलता था। अब तीन ह० 65 पैसे कर दिया गया रनिंग अलाउंस, लेकिन जो गाड़ियां डिटेंशन में माल ले कर स्टेशन पर पड़ी रहती हैं तो वह डिटेंशन अलाउंस उन बेचारों का अब काट दिया गया। इस से बड़ा नुकसान मालगाड़ी के गाड़ी का हो गया। पैसेंजर और मेल गाड़ी के स्टाफ को फायदा हुआ, लेकिन मालगाड़ी के जो गार्ड हैं उन के कठ पर छुरी चल गई।

गार्ड का आप ब्रेक देख लीजिये। अगर पांच मीन चल कर आप दिखा दें तो पायद गांव के पास ही दाईं से पेट सुताना पड़े क्यों कि गार्ड के डिब्बे में किसी प्रकार का आराम नहीं है। गर्भी में दो मिनट भी नहीं बैठ सकते। आप 10, 15 मीन चल कर देख लें गार्ड के डिब्बे में तो पता लग जाय कि कितनी प्रसुविधा गार्ड को होती है। इस के अलावा उस की सेफ्टी का कोई इंतजाम नहीं है। नाखों रुपये का माल नेकर वह जाता है लेकिन सेफ्टी का कोई इंतजाम नहीं। गार्ड की कोई मुनता नहीं।

प्रब मैं ने सुना है कि कंडक्टर को हटा कर अटेंडेंट लगा रहे हैं स्लीपर कोच में। मह कोन सी बात है। यानी 350 ह० कुल

मिला कर एक कंडक्टर को मिलता है और 250 ह० एक अटेंडेंट को मिलता है। अभी आप एक डिब्बे पर एक कंडक्टर रखते हो और आगे हूँ एक डिब्बे पर आप एक अटेंडेंट रखोगे जिस का मतलब यह हुआ कि आपको कम से कम तीन डिब्बों पर एक कंडक्टर रखना होगा ही जिससे 100 ह० की डिब्बा आप को ज्यादा देना पड़ेगा। तो इस तरह क्या इको-नामी होगी? इस से तो ज्यादा खर्च बढ़ जायगा। कंडक्टर दिल्ली से लिस्ट लेता है और मधुरा तक भी उस से नहीं काम सम्भवता तो फिर अटेंडेंट जो इतना पढ़ा लिखा नहीं होता वह कैसे सम्भवले? अगर किसी को चार्ज करना हो तो वह कैसे करेगा क्योंकि वह ज्यादा पढ़ा लिखा तो होता नहीं है। वह तो गिलास पानी का पिलाने को है, आप पानी भंगाड़िये वह ले आयेगा, चाय का आईंडर दे दें। वह सवारियों को सम्भाल सकता है स्लीपर कोच में? लेकिन मेरी समझ में नहीं प्राप्ता कि बोर्ड बैठा बैठा क्या करता है?

इसी तरह से रेलवे अधिकारियों के जो सैलून हैं इन को कमशियल ब्रांच में लगा दें, 900 सैलून में 500 ही दे दो या रेल कार बना दी जायें तो जो रेल कारों की कमी है वह दूर हो सकती है। या तो डाक बंगले खत्म कर दिये जायें, या सैलून कार खत्म कर दी जायें। और अगर पूरी नहीं खत्म की जायें तो 500 तो कमशियल सैलून में दे दें जिस से रेलवे को प्रामदनी भी ही और लोगों की नकलीफ भी कम हो तक कम हो। लेकिन यह सुझाव रेलवे बोर्ड नहीं देता। सुझाव यह देता है कि कंडक्टर को हटा कर अटेंडेंट लगा दो।

अब मुझे बर्दी के बारे में कहना है। माप ने टी० टी० की बाकी बर्दी दी है जैसे कोई बोहटमैन आता है, या ठेला चलाने वाला आता है। किसी को यह पहचान नहीं कि यह टी० टी० है या पूरी बेर्चने वाला है। बाकी बर्दी पहलाने से इन को क्या कायदा? और बर्दी का

नाप भी ऐसे कांटेक्टर को देते हैं कि जो अंजीब तरह से सीता है। कहा कि हमें 10 रु का बर्दी में फायदा है। लेकिन जो बर्दी सिलाई जाती है वह ऐसी होती है कि किसी की बांह यहाँ जा रही है, किसी की कहीं जा रही है। कोई उम को पहन कर मौलवी माहब नग रहे हैं। एक दफ़ा हमने कहा था तो कहा कि डिवीजन वाइज दिजियों को बांट देंगे। लेकिन कोई डिवीजन वाइज नहीं मिला। ऐसे लोगों को डेका देते हैं जो बर्दियों का सत्यानाश कर देते हैं। इसलिये मैं चाहूँगा कि खाकी बर्दियों को तुरन्त हटा दिया जाय और उम की जगह मंकेद बर्दी दिलाइये।

वेस्टन रेलवे के अन्दर बास्टे, अहमदाबाद वनेरा में 116 कंडक्टर हैं उन को हटा कर 116 अटेंडेंट लगाने पड़ेगे। इसलिये मैं यह निवेदन कहूँगा कि कंडक्टर को नहीं हटाया जाय और उन की जगह अटेंडेंट को नहीं लगाया जाय। अटेंडेंट अपना ही काम कर सकता है, दूसरे का काम नहीं कर सकता है। इसलिये मैं चाहूँगा कि कंडक्टर को नहीं हटाइये।

इस तरह कैशियर का मामला है। एक बांच में कैशियर सारी अपनी तनख्याह अलग-अलग बांटता है। आप देखिये कि दूसरी रेलों के अंदर, नारंग में, ईस्टन में और सेन्ट्रल में अलग-अलग कैशियर तनख्याह बांटते हैं। साथे तीन लाख ८० का पेमेन्ट वेस्टन रेलवे का कैशियर करता है एक महीने में और दूसरी जगह का करता है ढाई लाख ८० का, और जूनियर दूसरी रेल में डेट लाख का पेमेन्ट करता है वेस्टन में ढाई लाख का पेमेन्ट करता है और मिलता है 42 रु। एकमट्टरा प्रति लाख और वेस्टन रेलवे के कैशियर को मिलता है 30 रु। एकमट्टरा प्रति लाख। यह भंडभाव क्यों है? जिनाना पेमेन्ट वह करता है उनना ही वह करता है, लेकिन फ़र्क किम बात का?

सेफटी के हिसाब से देखा जाय। अफसरों के अपने अलग कम्पार्टमेंट हैं लेकिन कैशियर के

लिए ऐसा इंतजाम नहीं है। जो चार लाख रुपया लेकर चलता है उसकी सेफटी के लिये आपने सिपाही लगा दिये। अब अगर इनको बदलानी आ जाय तो कैशियर का गला छोट दें। 18 दिसम्बर, 1968 को मद्रास के अन्दर दो लाख ८० ले निया सिपाहियों ने और तीन आदमियों को मार दिया, कैशियर को भी मार दिया। यह मेरे पास अखबार की कटिग है, और दो लाख रुपया लेकर उतर गये। तो क्या अनग कम्पार्टमेंट उनकी सेफटी के लिये नहीं बनाया जाना चाहिए? अफसरों को अपनी सेफटी का तो खायाल है और जहाँ उतरते हैं खटाक से सिपाही बाहर आ जाते हैं सलाम मारने के लिये, लेकिन वह बेचारा कैशियर उन सिपाहियों के शिकंजे में रहता है। चाहे कहीं गर्दंग मरोड़ कर रुपये लेकर उतर जायें। तो मैं चाहूँगा कि जैसे सेन्ट्रल में बनाया हुआ है कैशियर के लिये ऐसे ही वेस्टन में भी बनना चाहिए।

मैं मंथी महोदय का ध्यान रेलवेज की कमशियल बांच में काम करने वाले कमशियल-बलकर्स के और दिलाना चाहता हूँ। आप देखिये कि उनकी क्या हालत है? अब माल को चढ़ाने वाले और उतारने वाले वह टेकेवर के आदमी होते हैं लेकिन डिव्हे में जो कमशियल बलकर्या गुड्स बलकर्च चलता है उस की जिम्मेदारी उस सामान के दूटने फूटने की रहती है। अब अगर कोई गुड्स पार्सल दूटता फूटता है तुकसान जाता है तो यह उस बेचारे कमशियल बलकर्की तनख्याह से तुकसान बसूल किया जाता है। यह सब उन बेचारों की तनख्याह से काटा जाता है। अब टेकेवर के आदमियों को क्या परवाह कि किसी का दूटे या फूटे नहीं क्योंकि दूट फूट की जिम्मेदारी तो उन पर आनी नहीं है और वह नापरवाही से सामान को चढ़ाने व उतारते हैं। तुकसान होने की सूरत में वह बेचारा कमशियल बलकर्च डिव्हे बाला फ़ोमा जाता है। इसी का परिणाम यह हो रहा है कि 80 सरसेंट आदमी ऐसे हैं जिनकी

[श्री श्रोकार लाल बेरवा]

कि सालाना तरक्की इसी ट्रूट फूट के कारण रहकी हुई रहती है।

कमशियल कलकर्स को हर पांचवें साल ट्रांसफर कर दिया जाता है लेकिन उन्हें रेलवेज नौन एसेंशियल कंटेंगिरी मानकर उनके बास्टे बवाट्स आदि की कोई व्यवस्था नहीं करती है और इस आवास की व्यवस्था के अभाव में उनको बड़ी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। जब आप उनको हर पांचवें साल ट्रांसफर करते रहते हैं तो मन्त्रालय को उनके आवास की भी व्यवस्था करनी चाहिए और रेलवेज इनको भी अपना एक अंग समझ कर उनके लिए बवाट्स का इंतजाम करे।

रेलवे मन्त्रालय के प्रधीन जितने भी कम-चारी काम करते हैं, प्लांट्समेन से लेकर डी एस तक, उन सभी के बेतनमानों को उसने बढ़ा दिया है। उनमें उसने संशोधन करके बढ़ा दिया है लेकिन यह बढ़े आश्चर्य का विषय है कि कमशियल कलकर्स की जो बेतन सन् 1946 में मिलता था वह उमी बेतन मान में पढ़ा हुआ है। इस असे में कमशियल कलकर्स के बेतन में कोई तरक्की नहीं हुई है। आविर उन बेचारों ने क्या कसूर किया है कोई बतलाये तो सही? लेकिन रेलवे बोर्ड को क्या ज़रूरत पड़ी है उधर ध्यान देने की क्योंकि काम तो ठीक ठाक चल ही रहा है। कमशियल कलकर्स के लिए वह यह भी समझते हैं कि इनको बढ़े हुए बेतन की क्षमा ज़रूरत है क्योंकि यह तो मजे करते हैं गुड़ की भेली निकाल ली और खा गये। सारे के सारे कमशियल कलकर्स को चोर समझा जाता है लेकिन मेरा कहना है कि एक भाइ से सबको छील करना इस तरह से उचित न होगा।

जहाँ तक नाइट एलाऊंस देने का सवाल है इन बेचारे कमशियल कलकर्स के साथ यहाँ भी ब्रेइंसाफी बर्ती जाती है उनको उस लिस्ट में से ही निकाल दिया गया है जिनको कि यह नाइट ड्यूटी आफिशियेटिंग एलाऊंस मिलना चाहिए। नाइट ड्यूटी आफिशियेटिंग एलाऊंस की लिस्ट

में गुड़स कलकर्स का नाम ही नहीं है। मेरा कहना है कि उनका नाम भी उस नाइट ड्यूटी आफिशियेटिंग एलाऊंस बाली सूची में दर्ज होना चाहिए। आविर वह बेचारे भी तो रात भर गाड़ी में चलते हैं और काम करते रहते हैं इसलिए उन्हें भी यह नाइट ड्यूटी आफिशियेटिंग एलाऊंस मिलना चाहिए।

जहाँ तक रनिंग एलाऊंस का सवाल है एक टी टी जोकि हैडक्वार्टर से 6 घंटे से कम समय के लिये बाहर रहता है उसको 30 परसेट देते हैं, 6 घंटे से 12 घंटे तक बाहर रहता है उसे 70 परसेट देते हैं और 12 घंटे से ज्यादा समय के लिए अगर वह हैडक्वार्टर से बाहर रहता है तो उसे 100 परसेट रनिंग एलाऊंस देने हैं यानी साढ़े 5 रुपया रोज देते हैं। लेकिन रेलवे मन्त्रालय को अब एक नई सुझ आ रही है कि यह रनिंग एलाऊंस उनका फिक्स कर दिया जाय। प्रतिदिन के लिए यह रनिंग एलाऊंस उनका फिक्स कर देने के बारे में विचार चल रहा है। मेरा कहना है कि यह [रनिंग एलाऊंस फिक्स करना उचित न होगा बल्कि यह ऐसे ही चलने दिया जाना चाहिए अर्थात् जो जितने समय तक हैडक्वार्टर में बाहर रह कर काम करे उसे उसी हिसाब से यह रनिंग एलाऊंस दिया जाय। अब अगर किसीने दो महिने की छुट्टी ले ली तो अभी तो उसे यह रनिंग एलाऊंस छुट्टी के दिनों का नहीं मिलता है लेकिन तब फिक्स होने के कारण रोज के हिसाब से देना पड़ जाएगा और टी० टी० को बेकार में पैसे का नुकसान होगा। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि यह जो हैडक्वार्टर से 12 घंटे से ज्यादा बाहर रहने का उन्हें साढ़े पांच रुपये रनिंग एलाऊंस मिलता है वह इसी तरह से समय के हिसाब से मिलता रहना चाहिए और उसे फिक्स न किया जाय।

अब मैं अपने विषय पर आता हूँ। हमारे यहाँ अंडेरी नदी के गड़से बदले जा रहे थे उसमें 8 आदमी दब गये जिनमें से 5 घायल हो गये और तीन की मृत्यु हो गई। जब इस बारे में

हाऊस में सवाल किया गया तो आपने कह दिया कि जिन तीन कर्मचारियों की मृत्यु हो गयी उनमें से प्रत्येक के परिवार को 500 रुपये अनुग्रह के रूप में दिये गये। इसके अलावा 7000 रुपये कामगार क्षतिपूर्ति के आयुक्त के पास प्रत्येक परिवार के आवित्रियों को क्षतिपूर्ति के रूप में देने के लिए जमा कर दिये गये हैं। जिन पांच कर्मचारियों को जिन्हें दुष्टना में चोटें पहुँची थीं, 300 रुपये प्रति व्यक्ति अनुग्रह के रूप में दिये गये। 15-15 दिन की तनख्वाह देकर उनको टाल दिया गया। उनमें से एक पर्याप्त श्री भगीरथ बालमुकुन्द जिसे कि 2-2-1968 को अस्पताल से छोड़ दिया गया था उसकी मृत्यु 4-2-68 को अपने गांव में हो गयी तो उसके लिए रेलवे ने जरूरी मुआविजा देने से इंकार कर दिया। अब वह कोई जहर खाकर तो मरा नहीं था बल्कि वह तो उसी गडंड के नीचे दब जाने से घायल हुआ था और चोट के कारण 4-2-68 को मर गया लेकिन उसके लिए आपने साफ़ इंकार कर दिया और कह दिया कि कामगार क्षतिपूर्ति प्रविधियम के अन्तर्गत कोई मुआविजा देय नहीं है। अब यह कहां का न्याय हैं?

वह अस्पताल से छोड़े जाने के दो दिन के अन्दर अपने गांव में जाकर मर जाता है और आप मुआविजा देने से इंकार करते हैं। दफ्तर में बैठा हुआ या रेल भवन में बैठा हुआ कोई कर्मचारी मर जाय तब तो आप उसे मुआविजा दे देंगे लेकिन वह बेचारा जोकि गडंड के नीचे दब कर मरा है उसे मुआविजा न देना सरासर बेइंसाफ़ी की बात है।

इसी तरीके से मैं रेलवे मंत्री का ध्यान इस और दिलाना चाहता हूँ कि सन् 1960 में जो हड्डाताल हुई थी उसमें के 8 आदमियों को अभी तक 5-5 महीने की तनख्वाह नहीं मिली है। मैं जानना चाहूँगा कि उन्हें अभी तक वह बकाया तनख्वाह क्यों नहीं दी गई है? आपके ही जनरल मैनेजर ने रेलवे सेटिनल नामक अलबार के 10 सितंबर 1968 के अंक उसे देने का बायदा किया है;

"Suspension and Payment.

"Board have agreed that full payment will be made to employees in case of their acquittal either in the court of law or by department and that suspension shall be resorted to only when the penalty shall be dismissal or where it would be necessary to prevent an employee from tampering with evidence or in any way interfering with the conduct of the case."

उन 6 आदमियों को 5-5 महीने की तनख्वाह अभी तक नहीं मिली है जबकि जनरल मैनेजर ने बायदा किया कि उन्हें वह तनख्वाह मिलनी चाहिए।

रेलवे मंत्रालय ने राजस्थान के अन्दर आजादी के बाद से कितना काम किया है वह मैं बतलाना चाहता हूँ। आजादी के बाद आपने वहां पर तीन रेलवे लाइनें बिछाई हैं। एक पोकरन से जैसलमेर, दूसरी फतेहपुर से चुरू और तीसरी हिम्मतनगर से उदयपुर तक। अब गुजरातियों ने डडा मारा तब जाकर वह आपने हिम्मतनगर से उदयपुर बनाई। डिफेंस वालों ने डडा मारा तो वह पोकरन से जैसलमेर वाली बना दी। सिफ़ यह फतेहपुर से चुरू तक लाइन गांव वालों की मांग पर बनाई है। लेकिन आपने उस लाइन को दस साल तक ढबल किराये पर लानाया और अब ड्योडा कर दिया गया है लेकिन मेरा कहना है कि उसे ड्योडा न किया जाय बल्कि उसको समान किया जाय।

एक सबै के अनुसार पता चला है कि एक दिन में थड़े क्लास के मुसाफिरों से जहां 65 लाख रुपया कमाया जाता है वहां एक दिन में फस्ट क्लास के मुसाफिरों से 5 लाख रुपया कमाया जाता है। जबकि एयरकंडिशन से एक दिन में 60 हजार रुपया कमाया जाता है रेलवे यात्रियों में 98 प्रतिशत में थड़े क्लास के पैमैजर्स होते हैं और 2 परसैट सिफ़ फ्लस्ट क्लास और एयरकंडिशन के होते हैं। अब मेरी समझ में नहीं आता कि राजधानी एक्सप्रेस किम आधार पर बनाई गई है? इस गाड़ी के चलने में एक घंटे में 120 निटर डीजल लगता है। उद्घाटन

[श्री भौंकार लाल बेरवा]

के पूँछे दिन 180 सीटों में से केवल 112 सीटें भरी गयी तो 68 सीटें खाली पड़ी रही। यह राजधानी एक्सप्रेस 1 घंटे में 190 लिटर डीजल उड़ा कर 17 घंटे में कलकत्ते जाकर पहुँचती है अब आप ही समझ सकते हैं कि जो पैसे वाले हैं उनका क्या दिमाग खराब हुआ है जो कि 17 घंटे का रेल का सफर करके कलकत्ते पहुँचे। जिनके पास पैसा है वह मजे से बहुत कम समय में हवाई जहाज से कुछ अधिक भाड़ा देकर कलकत्ते जाना चाहेंगे। ऐयर में जाने का 304 रुपया लगता है और आपके फ्लाई क्लास ऐयर कड़िशन में लगता है 280 रुपये तो इस 24 घंटे के खातिर कोन शर्स 16 घंटे खराब करना चाहेगा? जिसका दिमाग खराब होगा या जिस हाट की बीमारी होगी वही आपको इस राजधानी एक्सप्रेस में फ्लाई क्लास ऐयर कड़िशन में बैठकर कलकत्ता जाना पसंद करेगा। दूसरा कोई नहीं।

रेलवे मंत्री महोदय ने कहा है कि हम रेलवे कर्मचारियों से ज्यादा काम लेंगे जिससे 42 करोड़ रुपया ज्यादा प्राप्त होगा लेकिन उसके लिए अगर आप कर्मचारियों की संख्या नहीं बढ़ायेंगे तो क्या उनका पेट चोर कर आप ज्यादा काम करवा लेंगे और मुनाफ़ा कर लेंगे? जरूरत इस बात की है कि आप काम के हिसाब से अतिरिक्त स्टाफ रखियें। अगर आप चाहते हैं कि रेलवे कर्मचारियों से 14 घंटे काम लेते रहें तो यह अन्यायपूर्ण है और अगर किसी कर्मचारी ने इस 14 घंटे काम लिये जाने के लिए हाई कोर्ट में रिट दायर कर दी तो यह 14 घंटे के बजाय 6 घंटे ही रह जायेंगे।

जैसा मैंने कहा रेलवे यात्रियों में 98 फीसदी आपके यह नवास पैसेंजर होते हैं और रेलवे को आमदनी भी इसी वर्ग से होती है इसलिए यह बहुत अविद्यक है कि उनकी ओर अब और अधिक अधिका न बताया जाय और यह नवास के मुसाफिरों को ज्यादा से ज्यादा राह-नियन्त्रण प्रदान की जाय। यह बनास के छिप्पों की संख्या भी सभी ट्रेनों में बढ़ाई जाय। यह

जो आप इस तरह से 2 परसेट फ्लाईस के मुसाफिरों के लिए इधर, उधर नाचते, कूदते फिरते हैं यह एकदम अनुचित व अन्यायपूर्ण है। मैं चाहौंगा कि इस राजधानी एक्सप्रेस में भी यह बनास के डिब्बे ज्यादा होने चाहिए।

यह राजधानी एक्सप्रेस वास्तव में दिल्ली से बम्बई चलने वाली थी लेकिन वह उसे कलकत्ते ले गये है। मैं चाहौंगा एक इसी तरह की गाड़ी दिल्ली से बम्बई के वास्ते भी चलाई जाय। लेकिन इस शर्त पर कि यह उन बनास के डब्बे ज्यादा से ज्यादा हों क्योंकि ऐयर कंडीशन डब्बों में चलने वाले अब हवाई जहाज में बैठने लगे। उनको विश्वास नहीं रह गया कि लौट कर आयेंगे भी या नहीं। जैसे पहले हवाई जहाज में बैठकर हाथ हिला कर किसी को ढूँढ़ी और किसी को मम्मी कह कर बतलाते थे कि अब नहीं मिलेंगे, अब नहीं मिलेंगे, उसी तरह से अब रेल में बैठ कर हाथ मिला कर कहते हैं कि अब नहीं मिलेंगे।

मैं कहता चाहता हूँ कि आपको कुछ लाइन ज्यादा बनानी चाहिये राजस्थान में क्योंकि अगर राजस्थान का विकास होना है तो रेलवे से या नहर से हो सकता है। राजस्थान नहर बनने वाली है, इधर रेलवे को भी कोशिश करनी चाहिए। बैसे तो कोटा से चित्तोड़ तक लाइन बनानी चाहिये, लेकिन अगर कोटा से बूँदी तक भी बना देते तो बिजला का सीमेंट का कारखाना वहां से नहीं उठता और सारे बूँदी और बूँदी के बनास पास के इनाकों को जो ग्रामीण इलाका है, काफ़ी फायदा इससे मिलता। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि अगर आपको दो चार लाख रुपयों की जरूरत हो तो सारे बूँदी वाले और राजस्थान वाले इकट्ठा करके दे सकते हैं। यदि अम का जरूरत हो तो वह लोग यह भी कर सकते हैं। लेकिन आप कोटा से बूँदी तक बना कर देल लीजिये या चित्तोड़ तक बनाकर देल लीजिये कि इससे किनारा फायदा होता है। आपने इसका सबै किया है और पूछताछ की है इसके लिये मैं आपको धन्यवाद

देता है, लेकिन इसको जल्दी से जल्दी पूरा करवायें।

कोटा से भालावाड़ तक का 15 मील का टुकड़ा है, इसी तरह शाहबाद किशनगंज से बारां तक का 50 मील का हिस्सा है, जो कि डाकू एरिया है, आप जाकर देख लीजिये, उठा कर न ले जायें तो कहिये, वहां लोग आदमियों को भी उठाकर ले जाते हैं, जैसा कि आप अल्लाबारों में पढ़ते हैं। अगर कोटा से इन्द्रगढ़, नगरबा और नेवाई तक मिला दिया जाये तो सबसे प्रच्छा होगा।

तीसरी गाड़ी जो बीकानेर से चलती है वह जयपुर तक आ कर ठहर जाती है। अगर वह सराई माधोपुर तक कर दी जाये तो 19 डाउन और 20 अप्र की जितनी सवारियां होती हैं वह उनको लेकर जा सकती हैं।

अन्त में मैं कहना चाहता हूँ कि आप डी एम आफिस गाड़ा से हटाकर लखनऊ ले जाना चाहते हैं। मेरी समझ में नहीं आता कि इसकी पगड़ी उसके सिर पर और उसकी पगड़ी इसके सिर पर रखने से क्या फायदा होगा क्योंकि आखिर काम तो कही होना है।

एक और बात यह है कि लक्ष्मी बर्कशाप में जो आई टैस्ट वाले एम औ दयाल जो कि जी डी एम औ के नीचे काम करते हैं, उनमें झटटाचार का बोलबाला है। वह वहां पर पाँच साल से जमे हुए हैं और एक एक लड़के से पाँच पाँच सौ रुपये तक ले लेते हैं। मैं इसकी इन्कावायरी कराने के लिए तयार हूँ। जब तक यह 500 रु० न ले लें तब तक वह लोगों को अनफिट करते रहते हैं। 500 रु० दे दो या चावल की बोरी पहुँचा दो तो फौरन फिट कर देते हैं। पता नहीं चावल का नशा है या क्या बात है। मन्त्री महोदय चाहें तो एन्कावायरी करा सकता हूँ।

मैं अन्त में प्रार्थना करना चाहता कि मैंने जो भी मार्गें रखी है और जो बातें कहीं हैं उन पर मन्त्री महोदय विचार करें।

MR. DEPUTY SPEAKER : As I have said yesterday—I would like to repeat—the back-benchers and representatives of backward areas will particularly get preference.

SHRI A. S. SAIGAL (Bilaspur): Sir, yesterday you said that those who have not participated in the general debate will be given time. At this stage you cannot say no.

MR. DEPUTY SPEAKER : Those who rarely get an opportunity to participate in the debate will have the opportunity to ventilate their grievances. Shri Chandrika Prasad.

SHRI NAVAL KISHORE SHARMA : (Dausa) Sir, I represent backward areas... .

MR. DEPUTY SPEAKER : The other day he made a good speech, I remember.

श्री गुणालन्द ठाकुर (सहरसा) आपने कहा है कि पिछड़े हुए इलाके के लोगों को भौका देंगे। मेरा भी बहुत पिछड़ा हुआ इलाका है।

SHRI MANUBHAI PATEL : (Dabhol) Sir, I could not participate in the President's Address or the General Budget or Railway Budget and so I may be given opportunity on the Railway Budget Demands.

एक भावनीय सवाल : आप पिछड़े हुए इलाकों के लोगों को भौका दीजिये।

MR. DEPUTY SPEAKER : I will try to accommodate as much as possible. Shri Chandrika Prasad.

श्री चन्द्रिका प्रसाद (बातिया) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे मन्त्रालय की मार्गों का समर्थन करते हुए मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि जो भी हमारी रेलवे की हालत है उस में तीसरे दर्जे की हालत तो सब से दुरी है। यह ठीक है कि यह बाटे का बजट नहीं और तीसरे दर्जे के यात्रियों के किराये में वृद्धि नहीं हुई, लेकिन प्रशंसा की बात होती अगर तीसरे दर्जे के यात्रियों का किराया कम किया जाता। परन्तु

[श्री चन्द्रिका प्रसाद]

यह सम्भव नहीं हो सका। तीसरे दर्जे के यात्रियों को भीड़ से बचाने के लिए अधिक-सेअधिक डिव्हे यद्यं क्लास के ट्रेनों में लगाये जायें। साथ ही जहाँ से रेलें घोरिजिनेट होती है, चलती हैं वहाँ पर देख लिया जाये कि डिव्हों में सफाई है या नहीं, शौचालयों में पानी और डिव्हों में बिजली और पंसे हैं या नहीं। जिस प्रकार से फस्ट क्लास के डिव्हों की सफाई कराई जाती है उसी तरह से यद्यं क्लास के डिव्हों को भी ठीक से चैक किया जाना चाहिये।

हमारा देश गरीब है और गरीबी के कारण अधिकतर जनता हमारे देश की तीसरे दर्जे में सफर करती है। हमारे मन्त्री महोदय भी जनता के बीच के अधिकत हैं, लेकिन बड़ा दुःख होता है जब देखते हैं कि राजधानी एक्सप्रेस चलाई गई उच्च श्रेणी के लिए मगर जनता के लिए कोई भी राजधानी एक्सप्रेस नहीं चलाई गई। मैं आशा करता हूँ कि भवित्य में मन्त्री महोदय इधर भी ध्यान देंगे।

जहाँ तक रेलवे की आमदनी का प्रश्न है, टिकेटलैस ट्रैवेलिंग को रोकने का जो अभियान देश में चला है उससे सर्वत्र लाभ हुआ है और उसको और जोरदार ढंग से चलाया जाना चाहिए। जहाँ तक रेलवे में अष्टाचार का सम्बन्ध है, चोरियों का सवाल है, उसके लिए सस्ती से कदम उठाया जाना चाहिये। बड़े-बड़े रेलवे स्टेशनों पर, जैसे दिल्ली है, कलकत्ता है, कानपुर है, पासलों और माल-गोदामों की जो चोरी होती है उस पर ध्यान रखना चाहिए और उसको रोकने का प्रयत्न करके आमदनी को बढ़ाने की व्यवस्था करनी चाहिए। भोगलसाराय याँड़ है, मध्वाडीह याँड़ है, गङ्गहरा याँड़ है, इन तीनों जगहों में काफी माल प्राप्ता है और उसकी अदलाबदली की जाती है। वहाँ भयंकर रूप से चोरियां होती हैं। उन जगहों पर सकत आँखें रखनी चाहिये और उचित कार्यवाही करनी चाहिए ताकि आमदनी बढ़ सके। गङ्गहरा में

जो याँड़ है वह खुला मैदान-सा पड़ा हुआ है, इसलिये वहाँ चोरियां होती हैं। वहाँ पर चहारदीवारी बनाने की ओर भन्ती महोदय का ध्यान जाना चाहिए।

जहाँ तक आज कल रेलों में सुरक्षा का प्रश्न है, आज लोगों की जान और माल खतरे में है। हमारी तरफ की एरिया में 38 डाउन ट्रेन में 34 हजार रुपये का ढाका पड़ा है और रोज इस तरह की घटनायें होती हैं। आज यह रेलवे एक बहुत बड़ी संस्था है और उसमें असंस्थ अर्मेंचारी काम करते हैं। कर्मचारियों को परेशानी से दूर रखने के लिए उनको प्रसन्न रखना ही आमदनी का बहुत बड़ा स्रोत है।

जहाँ तक 18 सितम्बर की हड़ताल का सम्बन्ध है, हटाये गये कर्मचारियों को बिना शर्त वापिस बुलाया जाना चाहिए। हमें यह ध्यान रखना चाहिये कि जिन कर्मचारियों ने जनता की सरकार का साथ दिया है उनके ऊपर सहायता की नजर रखने की आवश्यकता है जैसा हमारे साथी ने कहा हमारे कर्मचारी कलकत्ता ने हमेशा हमारा साथ दिया है, उनकी रजिस्टर्ड संस्था है, लेकिन 1946 से अपग्रेड नहीं किया गया है। उनके ग्रेड का कोई रिवीजन नहीं किया गया है। इनका प्रतिनिधि मण्डल कई बार मिला था। भूतपूर्व मन्त्री ने अश्वासन भी दिया था। जो ट्रेन कलकत्ता ट्रांसपोर्टेशन की इयूटी देता है वह सारी इयूटीयां करता है, ए० एस० एम०, गाँड़, टी० सी० सभी की इयूटी करता है, दिन में काम करता है, रात में काम करता है, बरसात में काम करता है, अंचलों में काम करता है जब शान्तिग होती है तब जान को जोखिम में डालकर काम करता है, लेकिन इसके बावजूद उसकी ग्रेड को अपग्रेड नहीं किया गया। दूसरी कटेगरीज के मुकाबले में उस का परसंट आफ प्रमोशन भी बहुत कम है, इसलिए इस पर सरकार को विचार करना चाहिए। इसी तरह से जो आपके मैकेनिकल इंजीनिअर हैं उन्हीं की तरह से सिग्नल्स के टेलि कम्पूनिकेशन के लोग हैं, आल इंडिया मिनिस्ट्रीयल स्टाफ

ऐसोसिएशन है, उनके कर्मचारियों ने आपका साथ दिया है, वह कभी हड़ताल नहीं करते हमेशा आपका साथ देते हैं गाड़ी दिनों में, जब स्ट्राइक हो रहा था। उनकी जो रजिस्टर्ड संस्थायें हैं, उनको मान्यता मिलनी चाहिये।

जहां तक हमारे क्लास 3 और क्लास 4 के कर्मचारियों का सवाल है उनको न्याय बड़ी मुश्किल से मिलता है। उसके लिए उनको कोटी में जाना पड़ता है और कोटी में काफी परेशानी उठानी पड़ती है, साथ ही रेलवे प्रशासन का भी काफी धन व्यय होता है। मेरा सुझाव है कि लेवर ट्रिभ्यूनल की तरह से यहां भी प्रणाली को प्रपनाया जाय ताकि लोगों को आसानी से न्याय मिल सके।

तीसरे दर्जे के यात्रियों के लिए पीने के पानी की अच्छी व्यवस्था नहीं रहती है। जब छोटे-छोटे स्टेशनों पर गाड़ी रुकती है तो वहां पर वह एक दो मिनट के लिए ही रुकती है। वहां पर जो पानी पिलाने वाला है वह नहीं रहता है। उसको स्टेशन मास्टर द्वारा निजी काम में लगा दिया जाता है। इसका परिणाम यह होता है कि लोगों को पीने के लिये पानी नहीं मिलता है। मेरी राय यह है और मैं चाहता हूँ कि जैसे पहले व्यवस्था रहा करती थी और जिस तरह से पानी का कम्पार्टमेंट चलता था उसी तरह की व्यवस्था अब भी कर दी जाए। इस व्यवस्था को अगर अपनाया जाता है तो जो पानी पिलाने वाला आदमी है उसको निकाला न जाए बल्कि उसको माली वर्गरह कुछ बना दिया जाय ताकि वह स्टेशन को छैकोरेट कर सके।

वाराणसी भारत का एक बहुत ही पुराना और धार्मिक स्थान है। उसकी बहुत उपेक्षा आज तक हुई है। वहां पर अपर इण्डिया एक्सप्रेस को छोड़ कर और कोई गाड़ी नहीं जाती है। मेरा सुझाव है कि दिल्ली से कलकत्ता जाने के लिए एक दूसरी ट्रेन वाराणसी होकर जानी चाहिए और इसकी व्यवस्था आपको करनी चाहिये। साथ-ही-साथ प्रदेशों की जितनी राजधानियां हैं, जितने कैपिटल हैं,

वहां से जो गाड़ियाँ आती हैं, ऐसी व्यवस्था होनी चाहिए, कि वे वाराणसी को टच करे। दक्षिण में काशी एक्सप्रेस जाती है। लेकिन मद्रास जाने के लिए वह ठीक नहीं है। मद्रास जाने के लिये काशी एक्सप्रेस के अलावा एक दूसरी गाड़ी भी दी जानी चाहिए।

हमारा जो एरिया है वह सदा से ही उपेक्षित रहा है। तीसरे दर्जे के यात्रियों को वहां बहुत तकलीफ होती है। देश की आजादी के लिये जो आनंदोलन चला था उसमें बलिया का एक मुरुग स्थान था। लेकिन उस की हमेशा ही उपेक्षा हुई है। आपको बड़ी कृपा हुई कि आपने मुँझाड़ी हसे लेकर भट्टनी होते हुये गोंडा, बाराबंकी आदि को लखनऊ से मिलाने का आदेश दिया है, और इस लाइन का सर्वे किया जा रहा है। यह सर्वे बड़ी लाइन के लिए है। लेकिन इसमें भी आपने बलिया को छोड़ दिया है। मैं प्रायंना करता हूँ कि इसमें आप इसको भी शामिल करें और इस सर्वे को आप जल्दी खत्म करवाएं। इंदारा से लेकर छपरा तक और वाराणसी से लेकर छपरा तक और बक्सर से लेकर बलिया तक, मैं चाहता हूँ कि बड़ी लाइन बिछाई जाए। इसको भी इस सर्वे में शामिल कर लिया जाना चाहिए।

मैं आपका ध्यान भी इस और आकर्षित करना चाहता हूँ कि बलिया से गोरखपुर के लिए और गोरखपुर से बलिया के लिये पहले एक थर्ड क्लास कम फस्ट क्लास बोगी लगा करती थी। इसको आपने बन्द कर दिया है। इस बोगी को आप फिर से चालू करें। गोरखपुर पूर्वी ज़िलों का सब से बड़ा केन्द्र है। वहां पर यूनिवर्सिटी है और डिप्री कालेज है। गोरखपुर लड़कों और अध्यापकों आदि को जाना हो तो उनको इंदारा और मठ जंकशन में गाड़ी चेंज करनी पड़ती है। बक्सर वहां गाड़ी क्षूट जानी है और लोगों को बहुत असुविधा होती है। इस बास्ते में प्रायंना करता हूँ कि इस बोगी को आप पुनः चालू करें।

एन० ई० आर० हमारा क्षेत्र है। वहां पर दो पुल हैं जो बहुत पुराने बने हुए हैं।

[श्री चन्द्रिका प्रसाद]

इनके नाम मांझी और श्रुतिपार हैं इन पुलों पर लोग पैदल नहीं जा सकते हैं, इन पर से रिवाशा, साइकल नहीं जा सकते हैं। मैं प्रायंना करता हूँ कि एक तो इन पुलों को डुबारा बनाया जाय और दूसरे इन को रोड कम रेल लिंज बनाया जाये। साइकल, रिवाशा और पैदल लोगों को जाने की इजाजत होनी चाहिए।

रेलों पर डिजलाइजेशन का कार्यक्रम चल रहा है डीजल आप अमरीका से मंगा रहे हैं। वह हमारे यहां नहीं होता है वह बहुत महंगा पड़ता है। और फारेन एक्सेंज भी आपको खर्च करनी पड़ती है। आप क्यों नहीं अपने ही साधनों से जिस तरह से गाड़ियां पहले चल रही थीं चलाते हैं। आप ज्यादा खर्च करेंगे तो आपका बजट बढ़ेगा और और तब आपको किराया बढ़ाना पड़ जायेगा। अगर एक इंजन गाड़ी के साथ लगाने से काम नहीं चलता है, गाड़ी तेज नहीं चलती है तो दो या तीन इंजन आप लगा सकते हैं।

MR. DEPUTY SPEAKER : SHRI Bhagaban Dass.

SHRI S. KUNDU (Balasore) : My name is there. My Party is by passed and you are calling others.

MR. DEPUTY SPEAKER : You are making a mistake. You will get your time.

SHRI S. KUNDU : Before you accuse others you must be sure that you have not by passed any other Party.

MR. DEPUTY SPEAKER : You are making a most irresponsible statement.

SHRI S. KUNDU : I think it is better that you check up.

MR. DEPUTY SPEAKER : I have checked it up several times. I am calling the first round. Your name will come according to the rounds.

SHRI RANDHIR SINGH (Rohtak) : First become a back-bencher. Then you

will be able to speak.

श्री भगवन दास (श्रीसत्राम) : उपायक्ष महोदय, आपने मुझे इस चर्चा में भाग लेने का जो समय दिया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

इस बहस में सबसे ज्यादा जिस के बारे में चर्चा हुई है वह है रेलवे बोर्ड। मैं मन्त्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड का जो रवैया है वह बहुत ही एंटी वर्कर, एंटी विकिंग क्लास है। हमें आजाद हुए 21 साल हो गये हैं लेकिन रेलवे बोर्ड का गठन नये तरीके से, नए ढंग से और नई परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए, नहीं किया गया है। आजादी के पहले और ब्रिटिश राज्य में जिस तरह से ब्यूरोक्रेट यहां होते थे, वैसे ही अब भी हैं। वही लोग आज भी यहां काम करते हैं। रेलवे बोर्ड में झट्टाचार का जात बिछा हुआ है। जब तक आप रेलवे बोर्ड को खत्म नहीं करेंगे तब तक रेलों में कोई तरकी नहीं होगी।

आप यह भी देखें कि आपको इस बार धाटे का बजट पेश नहीं करना पड़ा है। इसका कारण और सबसे बड़ा कारण यह है कि जो कर्मचारी हैं, जो वर्कर लोग हैं, उन्होंने जिम्मेदारी से काम किया है। यही कारण है कि आपको धाटे का बजट पेश करना नहीं पड़ा है। यह भी मानी हुई बात है कि रेलों में झट्टाचार का बोल बाला है। मैं चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय नया ट्रिक्टिकेण अपनायें और रेलवे बोर्ड जो इस समय है इसके बदले वह एक आटोनोमस बाड़ी बनायें ताकि वर्कर्स का और यात्रियों का इसमें विश्वास पैदा हो।

मैं पश्चिमी बंगाल से आता हूँ। मैं बैरंज के बारे में कुछ कहना चाहता हूँ। बैरंज बंगाल में लोगों को बैरंज के आंडर कम मिल रहे हैं। इसका नतीजा यह हो रहा है कि वहां पर जो लोट-लोट इंजीनियरिंग के कारबाने हैं वे बन्द हो रहे हैं और वर्कर बैरंजपार हो रहे हैं।

उनको रोजगार कम मिल रहा है। पूरा समय उनको काम नहीं मिलता है। इसके बारे में सदत में कई बार चर्चा हो भी चुकी है। आप जानते ही हैं कि 1965-66 में देश में सूखा पड़ा था और उस सूखे के कारण देश में माल इधर से उधर कम गया। इस वास्तव बैंगन भी कम बने। बैंगन के आडंडर भी जब कम दिये गये थे लेकिन अभी भी बैंगन के आडंडर में सुधार नहीं आय बर सके हैं। बैंगन के आडंडर भी मिलते हैं लेकिन बहुत कम मिलते हैं। जहां 1963-64 में 28 हजार बैंगन के आडंडर मिले थे वहां इस माल के बल दस हजार के ही आडंडर दिये गये हैं। कहां १४ हजार और कहां दस हजार ये कम क्यों हो गये हैं, इस और भी मन्त्री महोदय को ध्यान देना चाहिये।

11.58 hrs

[Shri R. D. Bhandare in the Chair]

रेलवे वर्कर जो हैं, जो रेलवे प्रभालायीज हैं उनके कुछ ग्रीवेसिस हैं। उनको दूर करने की तरफ ध्यान नहीं दिया जाता है। रेलवे बोड उनकी ओर पूरा ध्यान नहीं देता है। जब इन ग्रीवेसिस के बारे में ध्यान दिया जाता है तब भी कोई एक्शन नहीं लिया जाता है। मैं एक बात आपको बताना चाहता हूँ। चित्तरंजन लोकोमोटिव्ज का जो कारखाना है वहां पर इंजन बनते हैं। वहां पर जो वर्कर हैं, उनके साथ बहुत ही खराब व्यवहार किया जाता है वहां पर जो लेवर यूनियन है उसमें बहुत रोप व्याप्त है। उसको आज तक मान्यता प्रदान नहीं की गई है। इस यूनियन को मान्यता प्रदान करने में क्या हज़ेर है, यह मेरी समझ में नहीं आया है। आपको यह जानकर आखर्य होगा कि चित्तरंजन में जो टाउनशिप है उसको भी प्रोटेक्ट एरिया घोषित किया गया है। मैं जानना चाहता हूँ कि हिंदुस्तान में कौन-सा टाउनशिप है जिसको प्रोटेक्ट एरिया घोषित किया गया है। कारखाना तो प्रोटेक्ट एरिया होता है लेकिन टाउनशिप भी प्रोटेक्ट हो सकता है,

यह बात हमारे गले नहीं उतरती है। मैं चाहता हूँ कि इस ओर आपका ध्यान जाय।

तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के बारे में जब बातचीत सोग करते हैं तो उन के ग्रीवेसिस की ओर ध्यान नहीं दिया जाता है। मैं चाहता हूँ कि इस ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिये भिगनल डिपार्टमेंट, टैलीकम्प्युनि-केशन डिपार्टमेंट आदि डिपार्टमेंट्स के लोग आन्दोलन कर रहे हैं। उनके बहुत से ग्रीवेसिस हैं। उनकी कोई सुनवाई नहीं हुई है। उम ओर भी आपका ध्यान जाना चाहिए।

15.00 hrs

मैं जहां रहता हूँ उसकी वगल में आसनसोल है। मैं उसके हालात प्राप्ति के बताना चाहता हूँ। रेलवे लाइन आसनसोल टाउन के बीच में से गुजरती है और उस ने टाउन को दो भागों में विभक्त किया हुआ है। वहां पर एक भाग ने दूसरे भाग को आने-जाने के लिये आजादी के पहले से, बहुत दिनों से, पूर्व और पश्चिम में दो टनेल बनी हुई हैं। उन टनल्ज की हालत बहत खराब है। एक तो वे बहुत तंग हैं और दूसरे, जब वर्षा होती है, तो आदमी उनमें चल नहीं सकता है। रात और सांध के समय वे टनल्ज चोरों और गुण्डों का प्रदूष बन जाती हैं। आजादी के 22 साल के बाद आज इस बात की आवश्यकता है कि उन टनल्ज का रिकान्स्ट्रक्शन किया जाये। ताकि वहां लोगों को इधर-उधर जाने में सुविधा हो।

जनता की वास्तविक ज़रूरतों को पूरा करने की तरफ तो कोई ध्यान नहीं दिया जाता है, लेकिन जहां सरकार और उसके अकासरों का कोई प्रयोगन होता है, वहां राजधानी एक्स-प्रेस जैसी गाड़ियां चालू कर दी जाती हैं। कलकत्ता की सब लोकल ट्रेन्ज में पैसेंजर इस तरह ठसाठस भरकर जाते हैं कि वहां पर रोज एकसी-ट्रेन होते हैं। कलकत्ता की जनता की ओर से ट्रेज की संख्या बढ़ाने के लिए बहुत

[श्री भगवान दास]

अपीलें की जाती हैं, लेकिन उनकी तरफ कोई व्याप्त नहीं दिया गया है।

दुर्गापुर का एक बहुत बड़ा टाउन बन रहा है, जहां करीब तीन, साढ़े तीन लाख आदमी रहते हैं। वहां पर बहुत से आदमी रोज ट्रेन पर इधर-उधर जाते हैं, लेकिन वहां पर कोई इलेक्ट्रिक ट्रेन चालू नहीं की गई है। चूंकि वहां इलैक्ट्रिफिकेशन हो गया है। इस लिए इसमें कोई दिक्कत भी नहीं है। मैं रेलवे मिनिस्टर से अनुरोध करूँगा कि कलकत्ता से बद्वान तक तो इलैक्ट्रिक ट्रेन आती है; उसको बढ़ाकर दुर्गापुर तक कर दिया जाए।

दुर्गापुर के रेलवे प्रार्थितिस में एक बस स्टैण्ड है। यद्यपि दुर्गापुर एक बहुत बड़ा स्टेशन है, लेकिन वहां पर थोड़ का इन्तजाम नहीं है। इसलिए वहां पर आने वाले हजारों आदमियों को धूप और वर्षी में बहुत तकलीफ होती है। मन्त्री महोदय को इसकी व्यवस्था करनी चाहिए।

कलकत्ता की सबबंद ट्रेज की हालत कहने लायक नहीं है। हम लोग 1924 से वहां पर ट्रिग रेलवे, सर्कुलर रेलवे, की बात सुन रहे हैं। कुछ दिन पहले परिमल धोष ने यह ऐलान किया था कि कलकत्ता में सर्कुलर रेलवे शीघ्र बनेगी यह बहुत अच्छी बात है। मैं अपील करूँगा कि जितनी जल्दी हो सके, इसको कम्प्लीट किया जाये।

कलकत्ता के आस-पास के उपनगरों से बहुत से आदमी अपनी नौकरी के लिए आते जाते हैं, लेकिन सिंगल लाइन होने की वजह से वे अपने आर्किसिज में लेट हो जाते हैं। इसलिए उन सिंगल लाइन्ज को ढबल करना चाहिए।

मैं नये रेलवे मिनिस्टर से अपील करूँगा कि वह इन सब समस्याओं के बारे में एक नया इक्षिकोण अपनायें, ताकि जनता को कुछ सुविधा हो।

SHRI SONAVANE (Pundharpur) :
Mr. Chairman. Sir, I must congratulate Dr. Ram Subhag Singh on his appointment as the new Railway Minister. I feel that he is the proper person for the proper job, and I hope that he will try to meet the grievances of the travelling public to the best of his ability. There are Ministers who do not go beyond the written writ of their officials or the secretaries, but he is not one of them. Without caring for the genuine grievances of the people, in a parrot-like way, they read out the notes prepared by their Secretaries. Great things are expected of Dr. Ram Subhag in this ministry.

I would like to repeat my demand for the abolition of the Railway Board. It is a white elephant expanding and expanding. Its expenditure also increases. They are most unimaginative and inefficient and easy-go-lucky people. During the tenure of the present Chairman of the Board, railways have incurred losses, accidents have been galore, and there is no improvement worth the name. Trains are running slower. Thefts happen unhampered. There is no extension of railways to places where they are needed. Punctuality is miserable. The Chairman's term of office is a miserable failure. When the railways have the monopoly, they should not incur any loss. They should have made improvements taking into consideration the needs of the people and looking to the improvements made in developed countries. The Railway Board members have gone in outside and seen the working of other railways. But so far nothing has been done.

Previously the trains from Bombay to Delhi used to take only 22 hours. Now they take 24 hours. If the hon. minister cannot abolish the Board, let him reduce it gradually. Otherwise, things will not improve. Too many cooks spoil the broth, that is what is happening in the Railway Board. I am sorry to repeat this demand and I do not know what action the minister will take.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) :
Since the demand comes from the Congress benches, he may accept it.

SHRI SONAVANE : The narrow gauge line Lature to Miraj via Kurduwadi runs through my constituency. As a representative, from that area, I have been trying since 1950 to convert it into broad gauge or at least metre gauge, so that the losses can be eliminated and the carrying of pilgrims to the Pandharpur fair in wagons may be avoided. Even though the traffic survey and engineering survey have been completed, nothing has been done.

I want to ask where was the need to nationalise this railway. When the Barsi Light Railway Co. was running, this railway, they were running it with a huge profit ; dividends were paid, and money was sent outside the country by its directors. But now we see that this line is running at a loss. What efforts have been made by Government to see that this section does not make any loss ? I am afraid that no efforts have been made. No new trains have been added. On the contrary, the existing trains go at leisure ; they wait for four to five hours at one station and then run. Railway Ministers have come and gone, starting from the late-lamented Lal Bahadur Shastri, Shri Swaran Singh, Shri Dasappa, Shri S. K. Patil and coming up to Shri C. M. Poonacha and the present hon. Minister in charge, but none of them has made any effort to see that this very important pilgrim centre of Pandharpur is connected directly with Bombay and with the south by broad gauge line, and no effort has been made to see that the grievances of the people who are carried in the railway wagons are removed.

Nationalisation of railways does not mean depriving the passengers of conveniences. If the hon. Minister wants to be convinced of the facts I have pointed out are true, then I would request him to visit this section, and particularly Pandharpur, the place of pilgrimage and he may himself see with his own eyes the fair which is coming off in the next three or four months. I would extend an invitation to the hon. Minister right now so that he may make it convenient for himself to see this place and convince himself of the genuineness of our demand. Since 1950 we have been pleading that this railway line should be converted from narrow gauge to broad gauge. If the hon. Minister is convinced of our demand, then he should see that

something is done in this regard at least in the next budget.

I am at my wits' end now, and I am losing my patience. My constituents are harassing me and pestering me because I have not been able to get this demand accepted. If things go on in the same way, I do not know what I should do, whether I should start an agitation or I should take to hunger-strike in order to focus the attention of the railways authorities on this matter. I am speaking from my heart. I am unable to understand this, and I am ashamed of the way the pilgrims are carried in these wagons. I do not want to threaten the Minister, but I am opening my heart so that he may see the picture and then satisfy himself and do the needful. This would be the last time that I would be speaking in this way ; next time, if things do not move by that time, I shall have to take certain steps that would not be in keeping with the traditions of the Congress Party and the ruling party in this House.

SHRI RANDHIR SINGH : No challenging and no pressurising of the Minister.

SHRI SONAVANE : I am not challenging. I do not want to take lessons from my hon. friend. He is the person who throws challenges every now and then. Let him please listen to me now. Let him please sympathise with me and my constituency.

Now, I come to the railway stalls and the catering establishments on the railways. When Shri Jagjivan Ram was the Railway Minister something was done to see that the contracts for railway stalls and catering establishments were given to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes, but thereafter nothing has been done and no sympathy has been shown to them. Whenever the candidates from among Scheduled Castes and Scheduled Tribes apply for these contracts, they are interviewed but rejected. I am told that about Rs. 10,000 or Rs. 20,000 expenditure is incurred by some other contractors to get these contracts, and those are the Marwari sections, Agarwals and Guptas ; these people are monopoly holders of these railway contracts. These people openly say that they have got some man in the Railway Board who happens to be a Marwari and they can get

[Shri Sonavane]

things done, and that is why things are moving in this way. I would appeal to the Railway Minister to see that such a thing is not allowed and that Scheduled Castes and Scheduled Tribes are also given these contracts.

श्री शशिभूषण : अध्यक्ष महोदय, यह मारवाड़ीज को क्यों कंडेम कर रहे हैं? हिन्दुस्तान में मारवाड़ी एक जाति है, जो उस में बड़े-बड़े पूँजीपति हैं उनको तो कंडेम कर सकते हैं लेकिन जनरल मारवाड़ी जाति को यह कंडेम कर रहे हैं।

SHRI SONAVANE : Let my hon. friends face the facts. Let the hon. Minister see whether the Marwari establishments are in a majority or not and whether they are having a monopoly or not. The poor are getting poorer and the rich are getting richer. Unless the Scheduled Castes and Scheduled Tribes people are helped to improve their economic status by being given the contracts of these stalls and catering establishments, things will not improve.

SHRI NAVAL KISHORE SHARMA : Let not my hon. friend condemn the Marwaris as a class or a community. We are also having our sympathies for the Scheduled Castes and Scheduled Tribes.

SHRI SONAVANE : Let my hon. friends see the figures for themselves and let them see how many Agarwals, Guptas and others are there, and then they will be satisfied.

SHRI RANDHIR SINGH : Marwaris are not aliens.

SHRI SONAVANE : As regards economy measures, I want that economy should be effected in the Railway Administration. But in the name of economy, the poor-paid employees should not be sacked. Economy should be effected where there is wasteful expenditure. For instance the thefts which are taking place should be prevented. Economy should be effected where it is justified and necessary.

The Railway Minister, who is a Cabinet Minister, may bring to bear a fresh mind on these matters, and I hope that he will

apply his mind and see that things are set right. I hope he will accept my invitation to visit Pandharpur, the place of pilgrimage and see the plight of my constituents.

With these words, I wish success to the hon. Railway Minister in his Ministry.

SHRI S. KUNDU (Balasore) : Every year, the railway budget is presented and discussed, I think it gives a serious challenge to the performance of the public sector undertaking to planning and also to labour relations. It is time that we analyse how this huge public undertaking which is perhaps one of the biggest in the world, and on which we have invested about Rs. 3248 crores by way of capital-at-charge adds to the comforts of the travelling people and caters to their needs and aspirations. I find that there has been a lot of happiness on the part of the Treasury Benches for a little increase in goods traffic. Due to good weather there has been some increase in goods traffic. But I am prone to believe that all high-rated traffic are going to be lost by the railways.

Unless the railways change their old bureaucratic attitude, they are going to face very severe competition from road traffic and in course of time all commercial enterprises will book their high-rated traffic by other means of transport than the Railways.

Another staggering factor which has been indicated by the Public Accounts Committee is the constant over-estimation of traffic requirements by the railways. Because of this over-estimation the capital at charge has increased to Rs. 3,248 crores and as the Railways have to pay a fixed dividend to the general revenues, the amount of dividend also goes up year by year. This year the railways have to pay Rs. 141 crores to the general revenues as dividend. For meeting their commitments the railway management have no alternative except to fall back upon the people who use the railways. So, they raise the passenger fares and freight rates. They do not pay attention to reducing expenditure by economy measures and preventing corruption and wastage.

The Public Accounts Committee has passed a severe stricture on the financial working of the railways, which I would like to quote with your permission. In their Forty-

ninth Report for 1968-69 the Public Accounts Committee have stated :

"The Committee cannot resist the impression that the railways persistently over-estimate the traffic requirements while planning for rail capacity...So, the actual general goods traffic that materialised against a target of 86.8 million tonnes was only 78.1 million tonnes, while in respect of total goods traffic against the anticipation of 249 million tonnes, to which the entire planning was geared, the traffic moved was only 203 million tonnes."

They further say :

"Due to this, scarce resources which could be deployed for productive purposes do get unnecessarily blocked."

So, this capricious spending by the railways must give place to judicious selective and cautious spending.

I would suggest that a high-power commission should be appointed to go into the financial, administrative structure and labour relation of the railways and the dividend paid by the railways. What do the Central Government do with the money received from railways as dividend? Do they just receive it as a *munim* or *kazanchi* or do they take interest in the working of the railways? Even if we have to spend a few lakhs on the setting up of this commission, I think it would be worth-while. Since we are already spending Rs. 3.248 crores on railways, we have to consider how best we can utilize these resources. So, it is necessary to go deeper into it, which can be done only by a commission. Therefore, that commission should be appointed at an early date.

Then, the railways have a huge store worth Rs. 200 crores. I do not know what is the necessity for the railways maintaining such a huge store.

When 99 per cent—I should not exaggerate—say, even 90 per cent of the total requirements of the Railways is available in India, why should we block Rs. 200 crores?

SHRI MADHU LIMAYE (Monghyr) : Percentage, my dear!

SHRI S. KUNDU : It is a very serious matter. It is necessary that a serious effort should be made now to see how to reduce and amortise the amount on account of the

stores. For this matter also I would recommend, if not a commission, but a high level committee consisting of railway officers and experts should go into this matter and see how the amount blocked on account of the stores could be saved and ploughed back for other productive purposes.

Then, there has been an admission that all our workshops are lying idle and are not fully utilised. I fail to understand how, at the same time, large number of orders go to private companies and private factories. Has not the Minister gone into this important problem? When we have almost stopped further recruitment—somewhere we have started retrenchment—and the workshops are not working, why does the Railway buy thousands of things from different sectors without trying to utilise the capacity of its workshops? He must seriously see and find out how the capacity of these workshops can be increased which will ultimately give more employment to the people.

Coming to the question of employment, I am sorry to say that while general employment of lower category of staff has been decreasing for the last few years, there has been accusation on the floor of the House that the appointment of big officers is going on. Every manager has a deputy or additional general manager; every member of the Board has an additional member of the Board; every manager of a workshop has his assistant and deputy. But there are about 5 lakhs of people working as casual and contract labour for years and years together and there is no chance for most of them of becoming permanent in their life time.

If he can do one thing in this country—it will be a challenge to himself—he should build up the image of the public sector and show that he is a real model employer and should try to find out how workers' participation could be brought about in the railway undertaking.

Now I would come to corruption and other matters. I would not dilate on this matter. It has been said that the railway is a den of corruption. There is corruption everywhere in the railway. There is corruption on account of demurrage; there is corruption when you go and buy a ticket there is corruption on account of wharfage, on account of construction, on account of

[Shri S. Kundu]

purchase, on account of allotting wagons—it is full of corruption; it is a nest or den of corruption. Therefore it is necessary, when the poor people are giving the Railways thousands of crores of rupees, that the Railway Minister should go into these items very seriously.

I would point out a few facts to the Railway Minister. In Khurda Division a multi-storeyed building was built and for three years the Railway lost Rs. 8,000 every year on account of it and no railway employee could get it. After serious heckling now they say that they are going to realise it from the unauthorised people who occupied it. This happened with the knowledge of the Railways but the Railway Administration has not taken any action against any officer and has not held any officer responsible for this.

I would point out another instance, a glaring instance, of corruption. At Barang station in Orissa, on account of demurrage during 1967-68 about Rs. 16,350 have been let off.

On account of wharfage, about Rs. 18 lakhs have been let off. This is something astounding. Crores of rupees are wasted in this way. Therefore, I will revert, for a moment, to the Railway Corruption Inquiry Committee. Report in which it was suggested to amend suitably the Railways Act, Section 137(4), in such a way to make a railway servant, as a public servant, to come under the purview of the Indian Penal Code so as to come also within the ambit of Section 5 of the Prevention of Corruption Act. Under the present Railways Act, the railway officers who are held for serious misconduct for discharge of duties would not come under Section 5 of the Prevention of Corruption Act unless Section 137(4) of the Railways Act is amended. This was the recommendation made. I am sorry to say that so far nothing has been done.

There was another recommendation also that a high-powered tribunal should be set up to go expeditiously into the various petitions and cases lying in the files of the railway administration where the hopes and aspirations of the poor people are all frustrated. Nothing has been done.

Then, frequently, the low paid railway

officers are transferred if they cannot cater to the whims and caprices of the big officers. They are punished more in an indirect manner. When they get a letter from a Member of Parliament, requesting them to find a remedy. If you transfer a poor officer to a long distance, thereby you inflict punishment on him. This is a serious matter and I implore on the Railway Minister to go into this matter at length.

Coming to the labour relations, in short, I welcome what the Minister said that there will be better labour relations. I wish very much and I request him to be honest to his proposition. I would appeal to him to show his real *bona fides* by immediately recognising the union which have been de-recognised in the wake of 19th September strike.

Also there was a long standing demand to appoint an *ad hoc* tribunal by the All-India Railwaymen's Federation. For 12 years they have fought for it. When you appointed an *ad hoc* tribunal, you are not even asking the All-India Railwaymen's Federation to come and represent before it. The cases which ought to go there have been held up by the Railway Board. Thus the important cases are also not sent there.

Then, there has been a case of the Controllers. They are about 2500 in number. Their pay has been recommended by the Second Pay Commission. Their two grades have not been amalgamated. The suggestion of the Second Pay Commission has not been taken into consideration. Their basic amenities, such as, the postings, promotions, night allowances, holiday allowances and such other things are not given to them. Some of them even get less pay than what they were getting 10 or 20 years back. I would request you to kindly go into it and see that their genuine demands are met.

Lastly, I would like to say a few words about the laying of new railway lines. We have been requesting you to have a soft corner for the backward areas. I know you come from Bihar. So far, the Railways have not developed any policy as to in which areas new railway lines should be laid. It is always profit-motivated. I would request you to change that policy. The policy should be to lay new railway

lines in the backward areas. In this connection, I would request you to quickly implement the Talchar-Bimalgarh line about 138 kilometres which has been constantly demanded by the people of Orissa. It is a vital link which provides a gap from Talchar to Rourkela. Once it is done, it will provide a direct link to Paradip from Rourkela. This will cut down the cost of export of iron ore to the extent of Rs. 10 or Rs. 12 per tonne. The construction of this line has been recommended by a high level Committee of all departments of the Central Government. His predecessor has already ordered an engineering survey, and I would only implore on you that once the engineering survey's report is available, the construction of this line should be taken up. There are two narrow gauge lines in Orissa which are required to be made broad gauge.

MR. CHAIRMAN : The hon. Member will conclude. His time is over.

SHRI S. KUNDU : One narrow gauge line is to connect Mayurbhanj with Singhbhum. I would request the hon. Minister to take steps to see that conversion of this narrow gauge line into Broad gauge is taken up, and here again a missing link of about 30 kilometres ; once this is connected, it will have a direct connection from Tatanagar to Paradeep and on this side to Haldia.

MR. CHAIRMAN : Mr. A. T. Sarma.

SHRI A. T. SARMA (Bhanjanagar) : I thank you for having called me. You have been kind enough to give me time at least today. I could not get any opportunity, during the last eight years, to speak on any important subject...

AN. HON MEMBER : You spoke on Ayurveda.

SHRI A. T. SARMA : I could not get any opportunity, during the last eight years, to speak on important subjects, such as, President's Address or the General Budget. This year also I tried my best...

MR. CHAIRMAN : Please come to the subject.

SHRI A. T. SARMA : That is why I thanked you for having granted me an opportunity to speak.

I thank the Railway Minister for having presented a surplus Budget this year. It is a matter of satisfaction, no doubt, but I am not satisfied. If the Railway Minister check the administration, then the railway surplus amount will amount to many more crores of rupees ; there is no doubt about that. We find that every day passengers are travelling without tickets. Therefore, if the railway administration is checked up, then you will get enormous money ; everyday you will get lakhs of rupees. They have the checking staff, the inspectors and travelling inspectors, but they should be checked first because those who are in charge of checking corruption, themselves commit corruptions. Therefore, I would first draw the attention of the hon. Minister to this point. We will get a good amount for the Budget and this will be an encouragement to his Department also. This is my first request.

My second request is this. We all travel by rail. All the passengers are facing some difficulties about catering. The catering is awfully bad, both in quality and in quantity. Those who have experienced will know what sort of meals are served. In the name of milk, only white water is served. In the name of *dal*, only brown water is served. Coming to *chapatis*, they are very thin ; eight *chapatis* will weigh about four tolas : these are the *chapatis* which are served. This has been our experience. For this the Railway Minister has nothing to spend ; if the railway administration is checked, then everything will be allright. I suggest that proper precautions should be taken in regard to serving proper meals in their catering system. I know why all these things are happening. I can narrate my bitter experience. All these things go on because the travelling staff, who are in charge of it, are not charged for their meals. This is the reason why such nasty things are there. Ultimately it is the passengers who are facing such difficulties.

I draw the attention of the Railway Minister to this point also. This is about the matter of corruption. It is a department of corruption. Everywhere you will find corruption and unless a man pays something he cannot get reservation. Unless he pays something he cannot get a bogi and so on. This is the system

[Shri A. T. Sarma]

prevailing everywhere. Even for employment also it is like this. Jobs are being sold in the market—for clerical posts Rs. 500 and for Inspector's post, Rs. 1,000 and so on. These are the things which happen. Every day we are hearing such things here and there. This sort of corruption must be checked by the Railway Department. We are fortunate enough to have a strong Railway Minister who has a previous experience but what could he do? I will tell you my own experience. Even on this House I demanded the restoration of the first-class waiting room in Berhampur station and halting of the De-luxe express in Berhampur station. The hon. Minister promised in this House three years ago that the restoration of first class waiting room will be effected and that provision will be made for the halting of the De-luxe train. But unfortunately no restoration was made till now in spite of my repeated requests. The interest of the public was sacrificed for the interest of the officials. The first class waiting room which was meant for the passengers had to remain closed for the occasional visits of the officials. So for the interests of the officials, the interests of the public are being sacrificed. Till now nothing has been done to restore the first-class waiting room. The first-class passengers are being asked to occupy the second class waiting rooms which are always full of passengers. This is the situation. Everything is going on like this and nobody is paying attention to his duty.

As regards my own State, my grievances are many-folded in my own State. Though the almost entire South-Eastern Railway line is running within the State, not even a single important office is being situated in my own State. All the offices relating to the South-Eastern Railway are situated outside my State. Hence, the interests of the residents of Orissa are not at all taken into consideration in any respect by the Railway Department. I will narrate some of the grievances. All the important trains run in the nights in my State. The up and down trains run in my State during the night time. The up trains enter Orissa just in the middle of night and bid good-bye early in the morning to Orissa and leave. Even the down-trains enter Orissa at about 8 P. M.

and leave Orissa and bid good-bye by about 6 A. M. This is the situation of the important trains. The passengers even do not like to see the faces of the residents of Orissa. This is the situation. We are crying. But nobody listens to us. Why? Because we have no representation in the Railway Department.

I will tell you another instance. The Howrah-Madras Express is a through train. It halts in 10 stations between Howrah and Kharagpur and it covers this distance in $3\frac{1}{2}$ hours. The distance comes to about 70 miles. This is the same distance as between Howrah and Bardwan. But the train from Howrah to Burdwan takes $1\frac{1}{2}$ hours while the train from Howrah to Kharagpur takes $3\frac{1}{2}$ hours. They do not look into the inconveniences of the through passengers travelling in that train.

Even the timings are not convenient to us. No train is connected with any other train. The Raipur trains, both passengers, come to Vizianagar just after the connecting trains leave Vizianager. They never wait for the passengers from the other trains. The Talcher train goes to Puri at dead of night. There was a connection with the 45 Puri-Hyderabad passenger. Now that leaves just before this train enters the platform at Khurda Road. It never waits for the passengers from Orissa. They say it is a through train and it must go without waiting... Though the Talcher train arrives at Khurda station, it does not wait even for 5 minutes.

MR. CHAIRMAN : His time is up.

SHRI A. T. SARMA : There are many things I have to say.

MR. CHAIMAN : Congress members are allowed only five minutes each.

SHRI A. T. SARMA : It is a sin to be a member of the Congress then. I admit I am neglected in my party and I am neglected here.

The timings are very inconvenient to us. No train passing through Orissa is convenient to the passengers from Orissa. We have given out suggestions to the Board. They asked us for our suggestion, if any, about the timings. We sent our sugges-

tions. But they simply put them in the wast-paper basket. They never considered it. This is the situation.

Even as regards employment, we do not get any employment. There was an agitation, on this score, when the Service Commission took one Oriya. But now they do not take any Oriya or any resident of Orissa.

Then again, advertisements for posts are not published in our daily papers. That is the pity. For posts within the State, they advertise in outside papers. With the result that the people of Orissa do not get any opportunity to apply.

Then there is the question of connecting Paradeep. This is not being done, though there is a heavy demand. It is a central subject. Much money can be earned by linking trains with Paradeep. I earnestly request the hon. Minister to look into these grievances of ours and do something.

There is another thing. All the platforms in our State are very low. This is so even in important stations. I would request the hon. Minister to go there and see for himself. If he happens to go there and see for himself. If he happens to go there and get down at Bhadrak or Balasore, he will experience what sort of inconvenience we are being subjected to there, while getting into the trains or getting down from them.

This is the situation. Last time the Minister was kind enough to announce that much improvement has been made for Puri and Bhubaneswar railway stations. These two stations are not meant only for the residents of Orissa but they are meant for the whole of India. One is the capital of Orissa and both are holy places, for the people of India. Apart from this nothing has been done for Orissa and I would earnestly request the Minister to pay special attention to do some improvement at least for the stations which are situated in Orissa.

MR. CHAIRMAN : Shri S. M. Joshi.

SHRI KANWAR LAL GUPTA (Delhi Sadar) : Everybody should be given five minutes for his cut motion.

MR. CHAIRMAN : I cannot say.

SHRI KANWAR LAL GUPTA : The Deputy-Speaker promised that everybody will be given five minutes.

MR. CHAIRMAN : You should ask your party chief for speaking on the cut motion.

श्री अटल बिहारी वाजपेयी (बलरामपुर) : कम से कम कटमोशंस पर तो कहने का सब को मौका मिलना चाहिए।

MR. CHAIRMAN : The members speak as if it is a general discussion and the discussion has been carried on.

श्री कंवर लाल गुप्त : अध्यक्ष महोदय ने कहा था कि हर एक को अपने कटमोशंस पर बोलने के लिए पांच, पांच मिनट का समय दिया जायेगा।

MR. CHAIRMAN : He will come and you can argue with him.

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : कटमोशंस तो पार्टी के हिसाब से नहीं दिये जाते हैं।

श्री एस० एम० जोशी (द्रूना) : सभापति महोदय, मैं तीन मिनट से ज्यादा नहीं लूँगा। एक पिछड़े हुए इलाके की तरफ से मैं रेलवे मन्त्री महोदय के सामने कुछ सुझाव रखना चाहता हूँ। यह वह इलाका है जिसके कि बारे में कल यहाँ पर चर्चा हुई थी।

तेलंगाना के लोग बहुत नाराज़ हैं और उन की एक शिकायत यह है कि जब निषाम की रियासत हैदराबाद भारतीय संघ में शामिल हो गई तब उस की रेलवे भी हमारे रेलवे सिस्टम के साथ जोड़ दी गई। उस के मुप्राविष्ट में कुछ पैसा, कुछ बनराशि रेलवे बोर्ड के या सैट्रल गवर्नरेट के पास देने को है। जहाँ तक मुझे पता है वह बनराशि कोई 30 करोड़ रुपये है। ठीक कितनी है मुझे पता नहीं है लेकिन लोग ऐसा कहते हैं। लोगों का यह कहना है कि जब यह इतना पिछड़ा हुआ। इलाका है और वहाँ जो सरप्लस रैवेन्यु है वह भी वहाँ इस्तेमाल नहीं होता है जोकि इकरारनामे के मुता-

[भी एस० एम० जोशी]

बिक इस्तेमाल होना चाहिए तो कम से कम सैटर के पास वह जो हमारी रकम है, धनराशि है वह तो उस पिछड़े इलाके की तरक्की के लिए इस्तेमाल होनी चाहिए। वहां पर जो आग भड़क रही है उस को शान्त करने के लिए हमारी तरफ से कुछ न कुछ कदम उठाये जाने चाहुंही हैं। हम लोगों को यह कहें कि वह शान्त रहें और हम आहिस्ता आहिस्ता करेंगे तो उस से कोई बात नहीं निकलती है। इसलिए सैट्रल गवर्नरेंट की तरफ से और खास कर रेलवे के मुहकमे की तरफ से मैं यह आश्वासन चाहूंगा कि जो भी धनराशि उन के हक्क में है उस धनराशि का इस्तेमाल वहां होगा। उस के लिए कोई ६ या १० साल बाद देना यह ठीक बात नहीं होगी। अभी से कोई एक ऐसी योजना बना कर वहां की जो रेलवे है उस के विकास के लिए कोई तीन साला या पाँच साला योजना बना कर उसे हम पूरा कर डालें ताकि वहां का जो पिछड़ापन है उस को हम सुधार सकें। उस से बहुत अच्छा असर होगा और सही मायनों में वह नेशनल इंटरेशन का काम होगा और उस में हमारा काम ज्यादा आगे बढ़ेगा।

अब मैं कुछ अपने इलाके की बाबत बतलाना चाहता हूं। लोनावला से डॉंड यह एक बड़ा इंडस्ट्रियल ऐरिया है और वहां बहुत से नये-नये कारखाने ग्रादि खुल रहे हैं। कल्याण से बद्दल अगर आदमी को जाना है तो वह सुबरबन रेलवे है। यह जो ४० मील का फ़ासला है उस के लिए लोगों को जितना किराया देना पड़ता है उस से ज्यादा किराया पूना से देवूरोड आने के लिए देना पड़ता है जो कि सिर्फ १४ मील का फ़ासला है। हम लोगों की बहुत दिनों से यह मांग रही है कि उधर जो काम करने के लिए मज़दर जाते हैं उन को यह सुविधा मिलनी चाहिए। देहातों से जो हमारे नदीब हरिजन लोग इन कारखानों में काम करने के लिए आते हैं उन को अगर यह सुविधा हो जाती है तो हम हरिजन प्राविलम

को हल करने की विश्वा में मदद कर सकते हैं। वहां के मराठा चैम्बर आफ़ कामसं की तरफ से कई बार यह मांग हुई है और वहां की कारपोरेशन की तरफ से भी यह मांग हुई है कि वहां सुबरबन रेलवे की जो दो लाइनें हैं उन की जगह वहां पर चार लाइनें होनी चाहिए ताकि मज़दूरों को आने जाने में सुभीता हो सके। सुबरबन रेलवे की जो उन को एक रिआयत मिलनी है वह हमारे मज़दूरों को भी मिलनी चाहिए। बस इन दो चीजों की ओर मैं रेल मन्त्री महोदय का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगा। कम से कम जो पहली चीज है उस के बारे में अगर वह कोई खास ऐलान यहां करेंगे तो मुझे बड़ी खुशी होगी और सदन को भी खुशी होगी।

भी अचल सिंह (आगरा) : सभापति महोदय, आज हम रेलवे की ग्रान्ट्स के ऊपर विचार कर रहे हैं। मैं मन्त्री महोदय का ध्यान इस और दिलाऊंगा कि हमारा रेलवे कंसन्न, रेलवे प्रोजेक्ट हमारे भारतवर्ष में सब से बड़ा प्रोजेक्ट है। उस में 3500 करोड़ रुपया लगा हुआ है। आजादी से पूर्व रेलवे कंसन्न कम्पनी को काफ़ी मुनाफ़ा कमा कर देती थी। कम्पनी जो रेलवे लगाती थी वह 25 साल में सारा कैपिटल कमा कर कम्पनी को दे दिया करती थी लेकिन हम पिछले कई सालों से देख रहे हैं कि इस रेलवे कंसन्न में लगातार नुकसान रहता है। यह खुशी की बात है कि इस साल करीब 1 करोड़ और 10 लाख रुपये का कायदा इंडियन रेलवेज में दिखलाया गया है।

रेलवे की कंसन्न में करीब 13 लाख आदमी लगे हुए हैं। ८ रेलवे की जोंस हैं। तमाम हिन्दुस्तान में रेल लाइनें बिछी हुई हैं। मैं चाहूंगा कि ऐसी कंसन्न जिसमें हमारा 3500 करोड़ रुपया लगा हुआ है उस से हमारी सरकार को ज्यादा से ज्यादा फ़ायदा होना चाहिए।

हमेशा हमारे वित्त मंत्री जी घाटे का बजट पेश किया करते हैं न मालूम वह कौन सा साल

होगा जिस रोज़ कि हमारे सामने मुनाफे का बजट आयेगा । घाटे का बजट पेश होने का कारण यह है कि जितनी हमारी पब्लिक सैक्टर की कम्पनियां कंसन्स हैं उन में बजाय फायदा होने के घाटा होता है जबकि इस के विपरीत प्राइवेट अंडरटेंकिंस में काफी फ़ायदा होता है । हमें इस पर विचार करना चाहिए कि अखिर ऐसा क्यों होता है ? रेलवेज में हम को खर्च, छीजें और व्याज निकाल कर, कम से कम 15 परसेंट मुनाफा होना चाहिए यानी कोई 350 करोड़ रुपये साल का हमको रेलवेज से मुनाफा होना चाहिए लेकिन होता यह है कि उस में नुकसान रहता है । इस साल रेलवेज को अलबत्ता फायदा होगा । मैं रेलवे मन्त्री महोदय को सुझाव दूंगा कि यह जो 9 रेलवे जोंस हैं उन के जनरल मैनेजरों में वह एक प्रतियोगिता करायें कि कौन अच्छा काम करके दिखाता है ? जिस भी जोन के जनरल मैनेजर का काम अच्छा हो और फ़ायदा करके दिखायें उसको प्रोत्साहन मिलना चाहिए । उन को डिवीडेंड मिलना चाहिए । ऐसा होने से मेरा खयाल है कि हर एक जोन के जनरल मैनेजर मेहनत से काम करेगा और कार्यक्षमता बढ़ा कर फायदा दिलवाने की कोशिश करेगा ।

रेलवेज में घाटा होने और वांछित मुनाफा न मिलने का एक कारण यह भी है कि उस में काफी चोरियां होती हैं । जितने रेलवेज के जंक्शंस हैं उन में हजारों और लाखों रुपये का माल रोज़ कटता है । करोड़ों रुपये का नुकसान गवर्नमेंट को होता है । कलेम की सूरत में काफी रुपया रेलवेज को प्राइवेट पार्टीज़ को देना पड़ता है । यह चोरियां ज्यादातर रेलवे स्टाफ़ और रेलवे के बाच पांड वार्ड के आदमियों की मिली भगत से होती है । दिन दहाड़े यह चोरियां होती हैं ।

मैं ने पारसाल भी रेलवे मन्त्री महोदय का व्यापार आकर्षित किया था कि हमारे आगे में 4 गुड़त बैंड हैं । बेतनमंज़ है, ईदगा है, यतुना

ब्रिज है, आगरा कैट है, यहां दिन दहाड़े चोरियां होती हैं । जो बाच एंड वार्ड के लोग जाते हैं वह आगे चले जाते हैं और लोग माल ले कर चले जाते हैं । इसी तरह से मोगलसराय की बात यहां प्राई थी । जितने भी बड़े जंक्शन हैं उन में काफी चोरियां होती हैं और इन्हें काटे जाते हैं । अगर इस तरह हमारे जनरल मैनेजर पूरा-पूरा ध्यान दें और ठीक निगरानी रखें तो मेरा विश्वास है कि जो करोड़ों रुपयों की चोरियां आज होती हैं वह बच सकती हैं और रेलवे को काफी फ़ायदा हो सकता है ।

16.00 hrs

इसी तरह से टिकटलेम ट्रेवेलिंग का मामला है । हम ने बहुत दफे पढ़ा कि रेलवे वालों ने बैंचेज बनाये जिन्हें जा कर चेक किया और मुसाफिरों से हजारों रुपये बसूत किये । बहुत भी लाइनें ऐसी हैं जिन पर आधे से ज्यादा लोग बिना टिकट चलते हैं और रेलवे का काफी नुकसान होता है । अगर हम टिकटलेम ट्रेवेलिंग को रोक सकें और चोरियों को खत्म कर सकें तो 10-15-20 करोड़ रुपयों का फ़ायदा हो सकता है । रेलवे जैसी कंसन्स है उस में भन्ती महोदय से कहूँगा कि उन को पूरा ध्यान देना चाहिए ।

इस के बाद मैं कुछ लोकल बातें भी कहना चाहता हूँ । आगरा कैट के सम्बन्ध में बहुत दिनों से मांग चली आ रही है कि जो कासिंग है उस पर एक औवरब्रिज बना दिया जाये । वहां पर एक वाई-पास बना दिया गया है । हम बहुत कोशिश कर रहे थे कि वहां पर औवरहेड ब्रिज बना दिया जाये । लुशकिस्मती से रेलवे ने इस को मंजूर कर लिया है, वहां पर काम शुरू भी हो गया था लेकिन औवरहेड ब्रिज का काम दो बर्षों से पढ़ा हुआ है और लोगों को काफी तकलीफ़ होती है । इस को जल्दी से जल्दी पूरा किया जाना चाहिए ।

जब से मैं यहां का भेज्वर हूँ, यानी 17 बर्षों से, मैं ने इस बात की कोशिश की कि

[श्री अचल सिंह]

एक ट्रेन लखनऊ से आगरा सीधी मानी जाहिये। आज दिल्ली से लखनऊ को कई ट्रेने जाती हैं, लेकिन हमारी मांग आज तक नहीं पूरी हुई। इस के अलावा अभी मैं लखनऊ गया था, मैं ने वहाँ देखा कि आगरा के लिये जो एक फस्ट ब्रॉडकॉर्ड का डब्बा लगता है उस में 50 परसेंट रिजर्वेशन कानपुर के लिये रक्खा जाता है। जो मुसाफिर बैठे हुए थे वह कहने लगे कि कानपुर से गाड़ी खाली जाती है और लखनऊ से रिजर्वेशन नहीं मिलता। इस लिये मैं चाहता हूँ कि 25 परसेंट रिजर्वेशन कानपुर से रक्खा जाये और 75 परसेंट लखनऊ से रक्खा जाये।

आगरा से जी० टी० पास होती है, ढकन एकसप्रेस, पंजाब मेल पास होता है लेकिन उन में आगरा से रिजर्वेशन के लिये कोई कोटा नहीं है ताकि लोग वहाँ से बम्बई और मद्रास जा सकें। उन लोगों को रिजर्वेशन में बड़ी तकलीफ होती है।

कुछ वर्ष पूर्व जो कैन्टीनों का काम था वह कंट्रोलरों के पास था। दुर्भाग्य से गवर्नरमेट ने उस को अपने हाथ में ले लिया। गवर्नरमेट की जितनी भी कंसन्स हैं सब में नुकसान होता है। उसी तरह से इस की भी हालत है। जो लोग उन में काम करते हैं वह सोचते हैं कि हमारा क्या है चाहे नुकसान हो चाहे कायदा हो। वहाँ पर जितनी बरबादी होती है उस का ठिकाना नहीं है। जो खाने की क्वालिटी है वह भी ठीक नहीं होती है। मैं कहना चाहूँगा कि आप ने जो एक्स्प्रेसिंट करना चाहा था वह कर लिया। गवर्नरमेट ने कैन्टीन चला कर देख लिया कि उस में नुकसान रहा और लोगों को शिकायत भी रही। मैं चाहूँगा कि जिस तरह से पहले कैन्टीनों के कंट्रोल दिये जाते थे उसी तरह से फिर किया जाये ताकि गवर्नरमेट को ठेकेदारी से 1 करोड़ से ज्यादा रुपया मिल सके और मुसाफिरों को अच्छा खाना मिल सके।

हमारे यहाँ पहले एक लाइन आगरा से बाह तक जाया करती थी। लेकिन लड़ाई के दिनों में उस को बन्द कर दिया गया और उसके सामान को ले जाया गया। बहुत दिनों से लोगों की डिमान्ड है कि वह रेल लाइन, जो बाह तक थी, इटावा तक ले जाई जाये। वह बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है और वहाँ पर डाकुओं का बड़ा जोर है और लोगों को काफी खतरा और मुसीबत रहती है। अगर वहाँ रेल निकल जाये तो व्यापार भी काफी बढ़ सकता है और लोगों को सुविधा भी मिल सकती है। जब मन्त्री महोदय ने इस विभाग को सम्भाला है तब मैं समझता हूँ कि वह इस के लिए कुछ न कुछ अवश्य करेंगे।

अभी हाल में वेस्टर्न रेलवे एम्प्लाइज यूनियन का एक सम्मेलन आगरा में हुआ था। उस में मुझ को भी शामिल होने का भीका मिला था। मुझे बड़ी खुशी है कि इस यूनियन ने स्टाइक में भाग नहीं लिया। इस लिए इस यूनियन को प्रोत्साहन देना चाहिए। जिन लोगों ने स्टाइक में भाग लिया था और लोगों की दिक्कतें बड़ाई थीं उन के साथ सहृदारी करनी चाहिए ताकि भविष्य में इस किस्म की घटनायें न होने पायें। रेल जीवन के लिए एक एसेंशल चीज़ है। मैं आशा करता हूँ कि हमारे मन्त्री जी इस और पूरा पूरा व्यायाम देंगे और अगले साल कम से कम 2 या 3 सौ करोड़ रुपयों का कायदा कर के दिखलायेंगे।

श्री श्रीठा साल श्रीना (सर्वाई माध्यमिक) : सभापति महोदय, मैं सर्व-प्रथम मन्त्री महोदय को अन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने इस बजट में किराये बर्गरह में कोई वृद्धि नहीं की। लेकिन तत्कालीन मन्त्री श्री पुनाचा भी कम ब्रेय के पात्र नहीं हैं।

राजस्थान रेलगाड़ियों के हिसाब से हमेशा ही पिछड़ा हुआ राज्य रहा और उसे मन्त्री महोदय की सरकार ने एक प्रकार से छोड़ रखा है। राजस्थान में जितनी भी नई गाड़ियाँ

चल रही हैं या नई लाइनें बन रही हैं वह सीमा के हिसाब से और सुरक्षा की दृष्टि से बन रही हैं, या किर गुजरात के व्यापारियों की बजाह से उन को हाथ में लिया गया। हिम्मत-नगर उदयपुर लाइन के लिए गुजरात के व्यापारियों का दबाव पड़ा। लेकिन धोलपुर से दोसा की नई लाइन बनाने के लिए और जयपुर से सवाई माधोपुर तक बड़ी लाइन करने के लिए सरकार क्या कर रही है। धोलपुर से दोसा नई रेल लाइन बाया करीली गंगापुर जो डाकूओं से ग्रांतिकृत क्षेत्र है, में हो कर बनेगी, उस को स्वीकार भी कर लिया गया है। लेकिन धोलपुर में गंगापुर लाइन के लिए जब तक वे शीघ्र ही कारंवाई नहीं करेंगे तब तक काम नहीं चलेगा। आभी उस के लिए सर्वे की कोई योजना नहीं बनाई गई है। वह इलाका इनना पिछड़ा हुआ है और वहां पर डाकूओं का इनना आतंक है कि उन के लिए सब से पहले कारंवाई करनी जरूरी है।

अब मैं सवारी रेलगाड़ियों के बारे में अपने विवार प्रकट करना चाहता हूँ। सारी सवारी गाड़ियों में फर्ट बलास के डब्बे ज्यादा लगाये जाते हैं, लेकिन उन के बजाय तृतीय श्रेणी के डब्बे ज्यादा लगाये जाने चाहिए। जो तेज से तेज गाड़ियां चलाई जा रही हैं तथा बैंस्टन एक्सप्रेस और डी लक्म एक्सप्रेस जो चलती हैं उन में मुदिकल से एक या दो डब्बे यहं कलास के होते हैं बाकी सब फर्ट बलास के होते हैं। बैंस्टन एक्सप्रेस भ्रायः खाली जाती है। मैं समझता हूँ कि यन्त्री महोदय बाद में जब इस को सोचेंगे तो शायद उस को बन्द करने का सुझाव देंगे। लेकिन मेरा यह सुझाव है कि जो तेज गाड़ियां हैं उन में ज्यादा से ज्यादा डब्बे यहं कलास के लगाये जायें। कैपिटल एक्सप्रेस जो चलती है उस को आप चलाते रहिये, लेकिन बजाय दूसरे दर्जों के उस में तृतीय श्रेणी के डब्बे ज्यादा लगाइये। तृतीय श्रेणी में आज इननी भीड़ रहती है कि लोगों को बैठने की जगह नहीं मिलती। इस निए

उन में तृतीय श्रेणी के मुसाफिरों को ज्यादा सुविधा दी जाये।

मैं गंगापुर सिटी के स्कूल के बारे में भी कहना चाहता हूँ। मैं विशेष रूप से इस लिए निवेदन करना चाहता है कि स्वर्गीय श्री दीन दयाल उपाध्याय ने भी वही पर अध्ययन किया था। इस मामले में किसी राजनीतिक पार्टी का समावल न उठाया जाये, बन्ति सरकार की तरफ में ही यादगार के रूप में उस को बनाया जाना चाहिए। वह स्कूल एक सेकेंट्री स्कूल है। श्री उनाचा ने हमको आश्वासन दिया था कि उस को हायर सेकेंट्री स्कूल में शीघ्र नवीनीकर दिया जायेगा। 5 मार्च, 1969 को बैंस्टन रेलवे के जनरल मैनेजर से सवाई माधोपुर में मैं मिला था तब उन्होंने कहा कि उन से इस का कोई मतनव नहीं है, उस को राजस्थान सरकार बनाये। आप कहते हैं कि राजस्थान सरकार बनाये और राजस्थान सरकार कहती है कि यह रेलवे स्कूल है इस लिए वह बनाये, हम क्या कर सकते हैं। मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि वही पर रेलवे कर्मचारियों की संख्या 10 हजार है। इस निए उन को पढ़ने की सुविधा देना आप का फर्ज है। मगर आप राजस्थान सरकार पर टाल रहे हैं और राजस्थान सरकार आप पर टाल रही है। वहीं पर जो अध्यापक हैं उन के निए रेलवे विभाग कहती है कि राजस्थान सरकार के प्रेड दिये जाने चाहिए और राजस्थान सरकार कहती है कि चूंकि वह रेलवे का है इस लिए संट्रल ब्रेंड दिये जाने चाहिए। आज उन लोगों को संट्रल अध्यापकों के प्रेड नहीं मिले हुए जो कि दिल्ली के रेलवे स्कूल के अध्यापकों को मिलते हैं। अगर वहां कालेज बनाने के लिए आप के पास रुपया नहीं है तो वहां की जनता आप को 1 लाख या 50 हजार रुपया दे सकती है, वह आप को जमीन भी भी दे सकती है। लेकिन आप को इस और जल्दी ध्यान देना चाहिए।

गंगापुर सिटी स्टेशन पर सभी गाड़ियां आकर छहरती हैं और वहीं पर सभी रेलगाड़ियों

[श्री मीठा लाल मीना]

के एंजिन बदले जाते हैं और सारा स्टाफ भी बदला जाता है। मैं निवेदन करता हूँ कि इस स्टेशन पर जहां इतनी गाड़ियां अधिक समय तक ठहरती हैं, यहां सम्पूर्ण प्लेटफार्म को छायादार बनाया जाना चाहिए, लेकिन वहां आज तक प्लेटफार्म पर पूर्ण छाया नहीं है। हम लोग बार बार इस के लिए कहते लेकिन वहां पूर्ण छाया का कोई इन्तजाम नहीं किया जाता।

मेरा निवेदन है कि गंगापुर शहर के न्यूटेकार्म पर छाया की अच्छी तरह से पूर्ण मुविधाजनक व्यवस्था की जाए।

सर्वाई माधोपुर में रेल पुल के बारे में हमेशा मांग होती आ रही है। वहां पर इतनी भीड़ रहती है और इतना अधिक गाड़ियों का आवागमन होता है कि घटों तक फाटक बन्द रहता है। पश्चिमी रेलवे के जनरल मैनेजर ने बताया था कि उसको चौथी योजना में शामिल कर लिया जाएगा। मैं चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय अपने उत्तर में इसका भी उल्लेख करे कि कब तक यह कायं शुरू हो जाएगा और कब तक इसको आप पूरा कर देंगे।

धीलपुर से दोसा तक रेलवे लाइन के बारे में स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री जी ने आवागमन भी दिया था और कहा था कि उस लाइन को बना दिया जाएगा। लेकिन मन्त्री महोदय ने धीलपुर से गंगापुर तक ही इसको मंजूर किया है। गंगापुर से दोसा तक कुछ नहीं कहा है। यह बहुत ही उपजाऊ इलाका है। वहां से सारे राजस्थान को गल्ला सप्लाई होता है। मैं प्रार्थना करता हूँ कि मन्त्री महोदय इसके बारे में आदेश जारी कर दे।

इसके प्रतिरिक्त मैं कहना चाहता हूँ कि सर्वाई माधोपुर में जगपुर तक की लाइन को बड़ी लाइन में प्रगत बदल दिया जाए तो आप देखेंगे कि कितना मुनाफा होता है। अब होता यह है कि सर्वाई माधोपुर स्टेशन पर छोटी

लाइन बदलनी पड़ती है और वहां पर घटों खंच हो जाते हैं और जो मजदूरी लगती है उसका कोई हिसाब ही नहीं। सभी ओर से मांग पेश की गई है कि इसको बड़ी लाइन में बदला जाए। मैं प्रार्थना करता हूँ कि इस ओर भी आपका ध्यान जाए।

राजस्थान में अकाल पड़ा हुआ है। सर्वाई माधोपुर ही ऐसा मुख्य स्टेशन है जहां पर बड़ी लाइन से छोटी लाइन में चारे को तबदील किया जाता है। लेकिन अब तक वहां के बल मीमतन 30-35 बैगन रोज़ ही लोड किये जाते हैं। राजस्थान सरकार ने मांग की है कि कम से कम 65-70 बैगन रोज़ लोड होने चाहिये। इस सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय को यह भी ध्यान में रखना पड़ेगा कि व्यापारियों को ऐसा करने से असुविधा न हो। जिस तरह से भूसा आदि भेजा जाता है उसी प्रकार से व्यापारियों का गल्ला भी तथा दूसरा सामान भी उचित समय पर लोड होता रहे, यह भी आपको देखना चाहिए।

पांच तारीख को मैनेजर महोदय सर्वाई माधोपुर-बन्दी कुई के दोरे पर आए थे। हम आनोचना किया करते हैं कि राजे रजवाड़े जब दोरों पर जाते हैं तो पलटनों के साथ जाते हैं। लेकिन पश्चिमी रेलवे के मैनेजर जब आए तो वह एक स्टेशन गाड़ी में आए और कम से कम चार पांच सौ आदमी उनके साथ थे। इस तरह मे पहले के जमाने में राजाओं महाराजाओं की मवारी नहीं निकलती जिस तरह से उनकी निकली थी। मन्त्री महोदय भी जब दोरा करते हैं तो उनके पीछे इतना स्टाफ नहीं रहता है जिनमा उनके पीछे था। लाखों रुपया इस तरह से केवल उनके आने जाने में खंच हो जाता है। जो उनके आने का अभिप्राय होता है वह भी पूरा नहीं होता है क्योंकि पांच पांच मिनट वह एक स्टेशन पर ठहरते हैं और वह समय चाय पानी में ही निकाल देते हैं। उनकी विजिट से कोई मतलब हल नहीं होता है। मैनेजर साहब

को अगर दौरा करना हो तो अकेले या दो चार साथियों के साथ कर सकते हैं, त कि पूरी पलटन ले कर वह आयें। इतने महंगे दौरे उनको नहीं करने चाहिये।

आपने जो डिविजनल सलाहकार समितियां बना रखी हैं, उन में आपको चाहिये कि आप स्थानीय सदस्यों को ही ने। एक डिविजनल सलाहकार समिति में दो तीन एम००पी को लिया जाता है। मैं चाहना हूँ कि इस बात का ध्यान रखा जाए कि स्थानीय संसद सदस्यों को ही उस में रखा जाए। ऐसा नहीं होना चाहिए कि कोटा वाली डिविजनल कमेटी में बीकानेर के संसद सदस्य ले लिए जाएं और बीकानेर वाली में कोटा वालों को ले लिया जाए। अगर स्थानीय एम०० पीज० को निया जाए तो वे प्रभाव-शाली ढंग से उस क्षेत्र की मांगों को रख सकते हैं और उनकी उस में दिलचस्पी रहेगी। मैं चाहता हूँ कि इस और भी आपका ध्यान जाए।

श्री न० प्र० यादव (सीतामढी) : जिन लोगों ने अभी तक भाषण नहीं किया है उनको जरूर बोलने का मौका मिलना चाहिये।

सभापति महोदय : आप शान्ति से बैठे रहें, आपको मौका मिल जाएगा।

श्री न० प्र० यादव : नाम लिख लिया जाए पहले से। मैंने अभी तक इस बजट पर बहस में भाग नहीं लिया है। आप चले जायेंगे, तो बाद में नहीं मिलेगा।

सभापति महोदय : नहीं चले जायेंगे।

श्री अ० सिं० सहगल (बिलासपुर) : सभापति महोदय, सैकिंड पे कमिशन की जो रिपोर्ट है और उसका जो चैंटर 26 है उसकी ओर मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। उसके लिलाफ जा कर जो डिस्पर्टमेंटी और डिस्क्रिमिनेशन कुछ लोगों के साथ बरता जा रहा है, उसकी ओर मैं मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि वह इस पर विचार

करें और इसको सोचें। सैकिंड पे कमिशन ने चैंटर 26 में कहा था :

"The Second Pay Commission have held in Chapter XXVI that Railway Accounts perform identical functions to those of civil departments in maintenance of accounts."

आप देख लें कि यह करेंट चीज है या नहीं है। उसके साथ-साथ उसने कहा था :

"The Commission has also observed that the standard of examination of Railways is the same as that of Subordinate Accounts Service examination in other civil departments."

आगे उसने कहा :

"The Commission recommended a slightly better scale to accounts than that of Secretariat assistants considering their duties and responsibilities."

सैकिंड पे कमिशन जब क्वालिकाइट स्टाफ के बारे में अपना मत देती है तो उस मत को क्यों मंजूर नहीं किया जाता है। मैं चाहता हूँ कि इस पर मंत्री महोदय रोशनी डालें। मैं आपके सामने एकाउटेंट्स और सब हैड्ज का केस रखना चाहता हूँ। आप देखें कि रेलवेज में एकाउटेंट्स 3.5 प्रतिशत है और उनका स्केल 270-435 है जबकि ए० जी० सी० आर० में वे 13 प्रतिशत हैं और उनका जो स्केल है वह 270-575 है। इसी तरह से सब हैड्ज रेलवेज में नौ प्रतिशत हैं और उनका स्केल 210-380 है जबकि ए० जी० सी० आर० में वे बीस प्रतिशत हैं और उनका स्केल भी 210-380 है, लेकिन वे आर डिजिनेटिड एज सिलेक्शन ग्रेड ब्लकसं। इसी तरह से ब्लक्स ग्रेड 1 जहां रेलवे में 55 प्रतिशत हैं और उनका स्केल आफ पे 130-300 है, वहां ए० जी० सी० आर० में वे 87.5 प्रतिशत हैं और उनका स्केल आफ पे भी वही 130-300 है। अब आप देखें कि रेलवेज में जो ये लोग काम कर रहे हैं इनके स्वेल्ज इनफीरियर हैं और इनको लैसर चासिस आफ प्रमोशन है। मैं चाहता हूँ कि आप इसके साथ इंसाफ करें।

मिनिस्टर आफ स्टेट फार काइनेस ने अपने 10 मार्च के भाषण में यह कहा था :

[श्री अ० सिं० सहगल]

"The concept of equal pay for equal work was in operation in Central Government offices."

रेलवे एक कर्मशियल अंडरटेकिंग है। इसमें ये जो लोग आते हैं वया ये उस कैटेगरी में नहीं आते हैं जिसमें इनके साथी सिविल इंजिनियर्स में आते हैं? यदि आते हैं तो इनके साथ डिसक्रिमिनेशन क्यों होता है, यह मेरी समझ में नहीं आया है। मैं चाहता हूँ कि इसके बारे में आपको गौर करना चाहिये।

आप देखें कि रेलवे आफिससं की जो एसो-मिएशन है उसने सात नवम्बर, 1967 को अपनी एन्युयल मीटिंग में श्री परमिल धोष को और रेलवे बोर्ड के जो चैयरमैन हैं श्री खांडेलवाल उनको बुलाया था और वे गये थे और वहाँ उन से यह कमिट करवा लिया था कि जो डिसर्परिटी है उन अफसरों के पे स्केल में तथा उनके जो काउंटरपार्ट्स हैं दूसरी मिनिस्ट्रीज में, उसको वे रिमूव करेंगे। लेकिन ये जो दूसरे लोग हैं जिन का जिक्र मैं कर चुका हूँ, इनके बारे में आप क्यों कुछ नहीं करते हैं। उनका तो लेवर आर्गेनाइजेशन से कोई सम्बन्ध नहीं है, उससे तो ये संबद्ध नहीं हैं। फिर इनके माथ भेदभाव क्यों होता है।

Comparative statement of scales of pay of different categories in the Accounts and Executive Department of the Indian Railways from time to time, इसको मैं आपके सामने रखने* के लिए तैयार हूँ। मैं चाहता हूँ, सभापति महोदय, मुझे इसकी आप इजाजत दें। यह मैं आप से इस बास्ते इजाजत मांग रहा हूँ कि जितना थोड़ा बत्त आप दे रहे हैं, उतने थोड़े बत्त में मैं इसको बयान नहीं कर सकता हूँ। इन्हें थोड़े बत्त में मैं इस सारी चीज को रख नहीं सकूँगा।

यदि मिनिस्टर साहब और रेलवे बोर्ड के उनके सलाहकार यह बाजिब समझते हैं, तो इस

मामले को पे कमिशन के सुपुर्द कर दिया जाये, जो कि इस बारे में निर्णय करे।

यदि इस डिपार्टमेंट में श्रोथ टेकिंग के समय को ही व्यक्ति उद्द में श्रोथ लेना चाहता है, तो उप आवजेक्षण नहीं करना चाहिए।

माउथ इंस्ट्रुमेंट रेलवे में डोंगरगढ़ से दिल्ली के लिए जो कोच आता है, उसमें दू-टायर और थी-टायर की व्यवस्था की जाये और बीता पर उसको असूतसर एक्सप्रेस के साथ एटैच कर दिया जाये। हम लोग श्री पुनाचा के बत्त से यह मांग कर रहे हैं। वह इस मंत्रालय से चले गये हैं और डा० राम मुभग मिह उनके स्थान पर आये हैं। मैं उनसे अनुरोध करूँगा कि वह इसकी व्यवस्था करे।

बिलासपुर से जो इन्टीर एक्सप्रेस चलता है, उसमें दू-टायर और थी-टायर बोरी की व्यवस्था कर दी जाये और उसको वाया भोपाल दिल्ली के लिए पंजाब मेल के साथ एटैच कर दिया जाये।

मैं यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि जबलपुर-मंडला-विनासपुर की एक नई रेलवे लाइन को खोला जाये, जिसका सरवे बहुत दिन पहले हो चुका है।

आखिर मैं मैं एक ज़रूरी मुद्दे के बारे में कहना चाहता हूँ। मैंने उसके बारे में मिनिस्टर माहब को पत्र निखा था, जिसके जवाब में उन्होंने कहा है कि इस मामले को एजामिन किया जायेगा। हम चाहते हैं कि अहमदनगर-दोँड़ लाइन पर मेहराबाद के स्थान पर, जो कि अहमदनगर से पांच मील की दूरी पर है, एक पैसेजर हाल्ट एक टैम्पोरेरी स्टेशन के तौर पर तथा एक रोड कॉर्सिंग की व्यवस्था की जाये। इसका कारण यह है कि मेहर बाबा ने 31 जनवरी को अपना शरीर त्यागा था और वहाँ पर उनका दृश्य बना हुआ है। मेहर बाबा का

* The speaker not having subsequently accorded the necessary permission, the paper was not treated as laid on the Table.

कार्य दुनिया भर में फैला हुआ है और सारी दुनिया से लोग उस स्थान के दर्शनार्थ आयेंगे। वह स्थान एक इन्टरनेशनल रूप धारण करने जा रहा है, क्योंकि दुनिया भर से यात्री उसके पिलप्रिमेज के लिए आयेंगे। मन्त्री महोदय इस कार्य को प्रायर्टी देने की कृपा करें। इससे उनके विभाग को, गवनेंमेंट को और हमारी कमेटी को कार्यदा होगा।

आखिर मैं मिनिस्टर साहब को दृदय से धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं चाहता हूँ कि उन का कार्य सुचाह रूप से चले और हम सब एक साथ होकर कार्य करें।

SHRI S. KANDAPPAN (Mettur) : Mr. Chairman, Sir, the Railway Ministers may come and go. But the Railway Board will remain there to ruin this country. The country is so backward and, after listening to the speeches made, I am sure, he will be wondering as to how he is going to meet the various demands from the various regions raised by all sections of the House. I do not know how the Railways are going to serve the backward regions of the country.

I do welcome the Minister because he has had the previous experience in this Ministry. He was doing a very good job. I hope with his experience, if he exerts himself to the maximum, he can do something without additional financial involvement in the Railways. The Railways are already fattened with enough funds. As already pointed out by many hon. Members from this side as well as from that side, the administration should be streamlined in such a way that the pilferages, the mal-practices and the corrupt practices should be stopped. Somebody put it that it is a den of corruption. I do not want to subscribe to that view because that would be an insult to some other Departments which rather go far ahead of the Railways. But it is rampant anyway. These things should be rectified. And these things cannot be easily rectified. I am very much sympathetic towards him. For I find, after listening to various speeches, it is the Congress Members who are chastising him more than the Opposition Members. So, I am rather a little

disposed towards him with sympathy and I hope with his massive energy, he may put his finger and see that things are improved in the Railways.

I think, the hon. Minister has started on the right lines. I understand that he is going to make some statement with regard to the threatened dismantling of various loop lines in this country. I understand that the hon. Minister has decided to close that chapter altogether and not to go ahead with that proposal at all. The whole country will welcome that. Without having retrogressing attitude and harping on those useless things which will be opposed by all sections of the people, the hon. Minister has started on the right lines and I hope, things will improve.

We all know that the railway fares and freights have increased enormously and many times in the past two decades, but correspondingly there has been no increase with regard to amenities, more particularly for the Third Class passengers who suffer a lot and who, even according to their own calculations, bear some of the amounts that go to First Class and Air Conditioned services in this country. Justice should be meted out to them.

Today even those facilities which are said to be existing, the facilities that appear in the paper, are not actually existing. We will see this when we go to stations and platforms. We have experienced this when we go after the Session, when we leave Delhi and go to Madras or to any other place. I had a personal experience. On one occasion, in that long two days' travel, not even a single scavenger or sweeper appeared in my compartment till I got down at Madras. I do not know whether they were on strike. In fact, I made enquiries and I was told that they were not on strike. I do not know what happened to those people. If this is the case, I am afraid things cannot improve. So, in regard to the facilities that are said to be existing, Government should see that they are properly implemented, the execution should be more effective.

Railways are now telling us that even with increased fares, they are quite cheaper than those by road transport. This is not so. I would like to tell the hon. Minister that, in my State, from Salem to Madras, if you go by the Express Bus, you will

[Shri S. Kandappan]

reach in seven hours and it is also cheaper than going by rail. The train leaves Salem at 10.00 in the night and reaches Madras at 6.30 A.M., whereas at 10.30 or 11.00 in the night some six Express Buses leave Salem Town and reach Madras City by 5.00 in the morning, and what a comfortable seat that these buses provide! In the train it is all overcrowding and all that. I have been pleading—Mr. Poonacha knows about it—in the Zonal Committee, which is a farce, that if he could put a sleeper from Salem to Madras, he would get the fare that is going to the bus. It was at our cost that I made that suggestion, in the interest of Railways because that is also our property. But, still, that was not being done. If these things are not looked into, I would like to warn the hon. Railway Minister that Railways would suffer. In many places the private buses, the road sector, are ruining the Railways with the connivance of many of the high officials of the zonal offices and other places. Therefore, this is a serious matter. If he can attend to that, I am sure, he can get some more money than what he is getting now. There are many avenues where he can try to improve things and get more funds for the Railways.

My hon. friend, who preceded me, from the Congress side, has spoken about SAS qualified staff. I am glad that when I was talking to the hon. Minister about this—for the past one year or so, I have been associated with the qualified staff association—the hon. Minister was very sympathetic; though he is not going to say anything, though he may not say anything, categorically in his answer, I hope that after he finishes the work and gets some rest, he will go into this problem, because what they demand is parity; it is a simple thing which you cannot deny to them. The number is also 1,000 or 1,200 in that category.

I have worked it out. It comes to a lakh or little more than that. I may not be a very difficult thing because there is so much of stagnation in the cadre that people feel very much frustrated. I would like to tell this to the hon. Minister. One of his own partyman is the Chairman of the Association. So, probably if you are not going to concede that demand perhaps

Mr. Nambiar may take it over. So it is not good to drive the good elements that are there.

SHRI UMANATH (Padukkottai) : Do you mean to say that Mr. Nambiar is a bad element?

SHRI S. KANDAPPAN : I should not have used that phrase. What I wanted to convey was this. It is not good for the congress to drive out their loyal elements that are there in the cadre, to strengthen the fold of the other parties.

I am sorry that the hon. Minister in his budget speech did not refer to anything about the other cadres, but with regard to officers' cadre, even recently there are creation on new cadres and avenues are being created and berths and cushions are provided to accommodate their kith and kin. I think that even recently they have created the inter-administrative and junior administrative grades. I hear that they are even thinking of creating some more avenues so that they can get more and more people with more remuneration, whereas, with regard to the other junior cadres they do not get the benefit that the top executives get. There is a scare created that there is going to be shrinkage in some cadres and that people will possibly be retrenched. I hope the hon. Minister will see that no retrenchment takes place. Instead, he should rationalise the entire administrative structure of the lower grade and they should be utilised to the maximum extent possible.

Even with regard to the same cadre there is no uniform policy followed in the various zones. I do not understand what the difficulty is with regard to the Railway Administration in adopting a uniform policy and why they should adopt their own norms in each zone. I will just give one example. In the Foreign Traffic Accounts Office in Delhi, in the Western Railway, I am told that promotions are filled by the unqualified staff to the extent of 25 per cent overlooking the qualified staff. But I am told that in other zones this method is not at all adopted. This is against the rules. I do not know why this kind of method is adopted in certain zones. Probably that is done to suit that

convenience of the managers of those zones.

I would like to bring another point to the notice of the hon. Minister. We have been hearing speeches repeatedly that the much-needed improvement in the southern zone will be attended to. Sometime back when Mr. O. V. Alagesan was Minister, he raised high hopes in the areas which he was representing, with the result that people in that area are today cursing us like anything and that is why yesterday my colleague, Mr. Deivekan who represents a nearby area which would also be benefitted by the proposed line, threatened the Minister of Railways that he would undertake a fast if the line is not taken up. Because, he was rather frustrated by the circumstances, because of the false promises wittingly or unwittingly given by the Minister who represented that area. I request the hon. Minister to look into those things.

There are a few lines about which we have been hearing in the past two decades. There are very important connecting links which ought to have been taken up long time back. One is Karur-Dindigul-Madurai-Tuticorin line. I do not know why even the important broad-gauging and doubling between Trichy and Tuticorin is not taken up. Some-time back we have been told that they are expecting increased traffic. The increased traffic is sure to come because of the development of Tuticorin harbour. But so far the improvements in that line have not taken place. It is high time that they should go in for doubling and also broadgauging of that line.

Another thing is about the Madurai-Karaikudi link. There is some other link in the other area between Aranthangi and Thondi and Thondi and Manamadurai. The Aranthangi-Thondi link would benefit the looplines that are there, which are not very profitable today. It was just to placate the sentiments of Shri Kamaraj that some new short links were provided. I learn they are running at a heavy loss.

SHRI NAMBIAR : Now they must be completed.

SHRI S. KANDAPPAN : If these other links are put in, they can be made profitable.

SHRI KIRUTTINAN (Sivaganja) : The line on the east coast.

SHRI S. KANDAPPAN : Let the Minister go there and see for himself. Shri Kamaraj may be interested or he may not be interested. But he is interested in Nagercoil ; we are also equally interested. I am told the Minister is one of the best friends of Kamaraj.

DR. RAM SUBHAG SINGH : Independent of Kamaraj, it should some.

SHRI S. KANDAPPAN : I am sure he is going to attend to the Kanyakumari line.

SHRI NAMBIAR : Even before Kamaraj became member, I was pleading for it.

SHRI S. KANDAPPAN : There was much talk about one point. It is very unfortunate in our country that the railways have, for no fault of their own, been often made to suffer whenever there is some agitation in the country. This is very serious thing to be pondered over by not only the Congress but the Opposition, to see how it could be prevented. Sometime back, there was a suggestion that the State Government concerned should be made to bear the loss. This is not a fair or reasonable suggestion. As far as my State, I would like to place a suggestion before the hon. Minister. It might not be palatable to him, but it still is the naked truth. As far as Tamil Nadu is concerned, whenever or wherever they put signboards in Hindi, the authorities are inviting trouble. Whether you like it or not, that is unfortunately the position today as far as my part of the country is concerned. I remember even from school days I was one of those who went to stations to erase the Hindi names. Whenever I travel in those areas, I find that the Hindi names reappeared. I feel as if they have come back with a vengeance and sometimes feel why I did not take a bottle of varnish with me.

I am not bringing in the language issue here, but I would like to request the Minister to sense the mood of the masses there and, as far as possible, avoid provoking the people on this language issue.

[**Shri S. Kandappan**]

That will save railway property to a very great extent in my State.

श्री न० प्र० यादव (सीतामढ़ी) : ममापति जी, मैं आपके द्वारा माननीय मन्त्री डा० राम सुभग सिंह जी का ध्यान उत्तरी बिहार की ओर ले जाना चाहता हूँ। वहाँ से मैं निवेदन कर रहा हूँ और पुनाचा साहब जब रेल मन्त्री थे गत वर्ष तब भी मैंने उनसे निवेदन किया था उत्तर बिहार की रेलवे लाइनों के बारे में। पहलेजा घाट से नरकटियांगंज दरभंगा समस्ती पुर होकर जो एक छोटी लाइन जाती है उसमें सीतामढ़ी से पहलेजा घाट जिसकी दूरी सी मील भी नहीं है, लेकिन उस सी मील की दूरी तय करने में 14 घन्टे लगते हैं। मैंने पुनाचा साहब से भी कहा था और फिर डा० राम सुभग सिंह जी से भी कह रहा हूँ। नरकटियांगंज से पहलेजा घाट उत्तरी बिहार में यह सब से बड़ी लाइन है। नरकटियांगंज से समस्तीपुर होते हुए पहलेजा घाट के लिये एक एक्सप्रेस गाड़ी होनी चाहिये जिससे उत्तरी बिहार के लोगों को अपनी राजधानी पटना जाने आने में कम समय लगे। अनः मैं मन्त्री जी का ध्यान इधर पहलेजा घाट की ओर ले जाना चाहता हूँ कि जितनी जल्दी हो सके नरकटियांगंज से समस्तीपुर दरभंगा होते हुये पहलेजा घाट तक एक एक्सप्रेस गाड़ी की व्यवस्था जल्दी से जल्दी करे।

दूसरी बात समस्तीपुर तक अभी बड़ी लाइन की व्यवस्था की गई है। गत माह भी पुनाचा साहब जब नुवाब के दोरे में और उस के पहले भी उत्तरी बिहार के दोरे में गये थे तो उन्होंने भरी सभा में लोगों के बीच कहा था कि समस्तीपुर से दरभंगा होते हुए और दरभंगा से सीतामढ़ी होते हुये हम बड़ी लाइन की व्यवस्था नरकटियांगंज तक करेंगे।

लेकिन यभी फिर सुनने में आया है कि हमारे माननीय डा० राम सुभग सिंह ने समस्तीपुर-मुजफ्फरपुर मोतीहारी और

समस्तीपुर सीतामढ़ी नरकटियांगंज—इन दोनों लाइनों की जांच पड़ताल के लिए आदेश दिया है। सभापति महोदय, नैपाल के साथ हमारे बिहार राज्य का करीब-करीब 300 बांडर मिलता है और जिस क्षेत्र से मैं आता हूँ। सीतामढ़ी करीब-करीब 60 मील का बांडर नैपाल के साथ मिलता है। माननीय डा० राम सुभग सिंह अभी दो महीने बिस्वावाजार गये थे, जहाँ से केवल एक मील की दूरी पर नैपाल का बांडर है। उस बांडर तक चाइनीज लोग आसानी से आते हैं, घूमते-फिरते हैं, कोटों बगरह लेते हैं और अपने इन्तजाम की तरह-तरह की बातें सोचते हैं। इसलिये मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि यदि आप उत्तरी बिहार 300 मील के भूभाग को जो नैपाल के साथ मिलता है, मजबूत बनाना चाहते हैं, तो जरूरी है कि आप समस्तीपुर-नरकटियांगंज वाया सीता मढ़ी बड़ी लाइन जल्द से जल्द बहां पर बनायें।

मैं मन्त्री महोदय का ध्यान पटना में गंगा पुल की तरफ दिलाना चाहता हूँ। उत्तरी बिहारी की आवादी करीब-करीब 2 करोड़ 30 लाख है, उस 2 करोड़ 30 लाख जनता को अपने प्रदेश की राजधानी पटना आने-जाने में 16 घन्टे लगते हैं; जितना जल्द हो सके पटना में गंगा पर रेलवे पुल की व्यवस्था कराये तथा इस पुल के बनने के बाद पटना से नरकटियांगंज तक रेलवे लाइन की व्यवस्था को, जिससे उत्तर बिहार की जनता अपनी राजधानी पटना जल्द से जल्द पहुँच सके।

16 41 hrs

[उपाध्यक्ष महोदय वोठासीन हुए]

उपाध्यक्ष महोदय, 1942 के आन्दोलन के पहले मुजफ्फरपुर से सोनबरसा रेलवे लाइन के लिये नाप-तोल हो चुकी थी और बहां पर पिलर भी गाड़ दिये गए थे, लेकिन 1942 की अगस्त काति में सीतामढ़ी की जनता ने बहुत

काफी हिस्सा लिया, वहाँ के सब डिविजनल अफिलियूटर, इंस्पैक्टर और एक चपरासी मारे गये थे, जिसकी बजह से अंग्रेज नाशाज हो गया उसने उस क्षेत्र में रेलवे लाइन की व्यवस्था को बन्द कर दिया। आजादी की लड़ाई में सीतामढी मबडिविजन की जनता ने जो हिस्सा लिया था, उसको देखते हुए उन्हें कुछ गुरस्कार मिलना चाहिए था। उस क्षेत्र की जनता को गुरस्कार के रूप में कम से कम मुजफ्फरपुर-सोनवरसा रेलवे लाइन की व्यवस्था कर दें। इस लाइन की दूरी ज्यादा नहीं है, केवल 67 मीन की दूरी है।

उपाध्यक्ष महोदय, बिहार की आजादी करीब-करीब 5 करोड़ है, लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि अभी भी बिहार में कोई रेलवे सविस कमीशन नहीं है। मैं मन्त्री से प्रनुरोध करना चाहता हूँ कि जिनता जल्द हो सके वह बिहार में रेलवे सविस कमीशन की व्यवस्था करें और उसका मुख्यालय उत्तरी बिहार के मुजफ्फरपुर में होना चाहिए, जो कि उस क्षेत्र का सधासे बड़ा शहर है।

भी प्रदल बिहारी बाजपेयी : मागरा में क्या नहीं होना चाहिए ?

ओ न० प्र० यादव : मैं आपका ध्यान रेयरे के कामशियल बलवर्स की ओर लीचना चाहता हूँ। उनकी स्थिति इस समय बहुत खराब है। गर्मी के दिनों में टीन की छाया में बैठकर वे लोग काम करते हैं, उनके लिये बवाटर की भी कोई व्यवस्था नहीं है। मैं चाहता हूँ कि उनके लिए बवाटर्ज की शिघ्र व्यवस्था की जाय। ऐसी ही स्थिति देन बलवर्स की है, वे भी धूप और बरसात में अपने शेड्स में धूमते रहते हैं। उनके लिए भी बवाटर्स की व्यवस्था होनी चाहिए।

मुजफ्फरपुर में वर्षों से रेलवे के 9 लाख रुपये के भवन बने हुए हैं, जो बकार पड़े हुए हैं। उनमें कुल रेलवे की कुछ छोटी-छोटी ट्रैनिंग की व्यवस्था की गई है। मेरा निवेदन है कि रेलवे कर्मचारियों की ट्रैनिंग का जो काम आप

गोरख पुर या दूसरी जगहों पर करते हैं, उसे मुजफ्फरपुर के उन भवनों में ट्रांसफर करने की व्यवस्था करें, जिससे उन भवनों का उपयोग हो सके।

नरकटियांगंज से पहलेजा घाट के लिए जो गाड़ियाँ चलती हैं, उनकी संख्या बहुत कम है। उम लाइन पर केवल तीन गाड़ियाँ चलती हैं। उस क्षेत्र की एक करोड़ की आजादी के लिए तीन गाड़ियाँ बहुत कम हैं, मैं चाहता हूँ कि इन गाड़ियों की संख्या कम-से-कम दुगनी की जाय।

जब मुनाचा साहब रेलवे मिनिस्टर थे, मैंने उन से निवेदन किया था कि नरकटियांगंज से पहलेजा घाट से जो देने चलती हैं, उनमें समस्तीपुर होकर एक थंड बनाम स्लीपर की व्यवस्था होनी चाहिए। उन्होंने मुझे इसके लिये अवामन भी दिया था, परन्तु अभी तक ऐसी व्यवस्था नहीं दुई हैं। मैं डाक्टर साहब से निवेदन करता हूँ कि वह इस की शिव्र से शिव्र व्यवस्था कर दें।

मैं आपका ध्यान ५० एक्च० हीलर के स्टालों की तरफ दिलाना चाहता हूँ जो कि इलाहाबाद की फर्म है। डॉ० साहब, आप गरीबों के बहुत युभर्चितक हैं, आज हमारे देश में हजारों पक्षे लिखे युवक बेकार बैठे हुये हैं। मैं जानता हूँ कि उन के प्रति आपके दिल में बहुत दर्द है। इस क्षेत्र के तमाम स्टेशनों पर आप जहाँ भी देखें ५० एक्च० हीलर के साइनबोर्ड लगे हुये हैं और सभी जगहों पर उसने दो-दो सो और तीन-तीन सौ रुपये में उन स्टालों को सबलेट किया हुआ है। इस लिये यदि आप इस देश के गरीब और बेकारों के लिये कुछ भलाई करना चाहते हैं तो उनको ये स्टाल एलाट करें, हर स्टेशन पर अलग-अलग स्टाल देने की व्यवस्था होनी चाहिये तथा हीलर की मोनोपली जो वर्षों से कायम है, वह खत्म होनी चाहिये।

अब मैं कंटारा की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। जिस रामय देश में धान

[श्री न० प्र० यादव]

का भाव 50 रुपये था, उस समय आपने इन भोजनालयों में भोजन का मूल्य 1 रुपया 17 पैसे से से बढ़ा कर 1 रु 85 पैसे कर दिया था। लेकिन अब धान की कीमत 25 रु हो गई है, पहले से उसका मूल्य आधा रह गया है, इसलिए आधा न सही, कम से कम 1 रुपया 85 पैसे से धटाकर भोजन का मूल्य 1 रुपया 17 पैसे जो पहले था, वह कर देना चाहिये। *** (ध्यवधान)***

मैं आपने साथियों से अनुरोध करूँगा कि वे जरा धैर्य रखें और आपने टाइम में से दो मिनट मुझे दे।

श्रीमान सीता मढ़ी के बगल में एक परसोनी रेलवे स्टेशन है। इस के सम्बन्ध में मैं पहले भी कन्सल्टेंटिव कमटी में कह चुका हूँ कि उम परसोनी स्टेशन का नाम बदलकर ठा० राम नन्दन सिंह नगर कर दिया जाये। ठा० राम नन्दन सिंह सन 42 के ही नहीं, बल्कि सन 21 और 31 के भी बिहार में बहुत बड़े योद्धा थे प्रब उनकी मृत्यु हो चुकी है, सीता मढ़ी में उनका घर है। इसलिए मेरा निवेदन है कि परसोनी का नाम बदलकर ठा० राम नन्दन सिंह नगर कर दिया जाये।

श्रीमान सीता मढ़ी रेलवे स्टेशन की बगल में सन 1934 में, जबकि गांधी जी बहां पर गये थे तो एक बहुत बड़ी मीटिंग हुई थी। उस जगह पर रेलवे का एक पार्क बना हुआ है। मेरा निवेदन है कि उस पार्क का नाम गांधी पार्क रख दिया जाये और बहां पर गांधी जी की एक मूर्ति भी बिठाई जाए।

एक बात मुझे और कहनी है। दिल्ली से कलकत्ते तक जो डीलवस गाड़ी हैसे मैं तीन दिन जाती है, मुरा निवेदन है कि कम से कम एक दिन पटना होकर जाया करे। राजधानी एसप्रेस और डीलवस, इन दोनों गाड़ियों को एक एक दिन पटना होकर जाना चाहिये।

मुझे एक और निवेदन करना है। पहले पढ़ क्लास ट्रॉपस में पांच रु किलोमीटर्स

से दूर जाने वाले मुसाफिरों को कोई रिजर्वेशन फीस नहीं देनी पड़ती थी, वह की हो जाती थी, लेकिन गत पर्व से आपने चार रुपया रिसर्वेशन फीस कर दी है। मेरा निवेदन यह है कि पांच सौ किलोमीटर्स से दूर जाने वाले मुसाफिरों के लिये अभी जो आपने चार रुपये रिजर्वेशन फीस कर दी है, वह माफ होनी चाहिये।

आपने जो समय दिया, उस के लिये धन्यवाद।

श्री अब्दुल गनीदार (गुडगांव) : डिप्टी-स्पीकर साहब, मैं आपके जरिये ठा० राम सुभग सिंह जी की तबज्जह इस बात की तरफ दिलाना चाहता हूँ कि वे आपने रेलवे बोर्ड से पूछें कि पिछले दो सालों में मड़कों पर बसे नसी, ट्रक्स चली, टैक चले, हवा में हवाई जहाज उड़े लेकिन उनके हादसों में इतने आदमी नहीं मरे जितने कि रेलवे के हादसों से मरे, उसकी क्या बजह है। रेलवे बोर्ड इस बात का जवाब दे कि इतने एक्सीडेंट्स बयों हुये?

इसके बाद मैं यह अर्ज करना चाहता हूँ कि दो बातें हमारी सरकार के सामने और अपोजीशन के सामने भी रहनी चाहिये। वह यह कि दुश्मन हमारे दोनों तरफ बैठा हुआ है। एक तो चाइना है और दूसरा पाकिस्तान है। दूसरे रेलवे की इम्पोर्टेस सभी जगह होनी चाहिये। जितनी भी छोटी छोटी मांगें की गई हैं और शायद मैं भी मांगे रखूँ, उनमें से किसी को आप चाहें मानें या न मानें लेकिन इस बात की तरफ जरूर ध्यान होना चाहिये कि डिफेंस के लिये कहांकहां पर रेलवेज की जरूरत है। जहां-जहां भी उसकी जरूरत हो, चाहे वह काश्मीर हो, नेपाल हो, या राजस्थान का बांडर हो, वहां पर आप इस तरह से रेलों का दृतजाम करें जिससे कि हमारी फौजें आसानी से जरूरत के बहत पहुँच सकें।

तीसरी बात मुझे यह अर्ज करनी है कि सड़कों के बारे में काफी तरक्की हुई है। हर

स्टेट में ऐसा हुआ है कि जिनने शार्टेस्ट रूट्स परिसिल थे, जिन जिन लम्बे रूट्स को शार्टेस्ट रूट्स में बदला जा सकता था, वहां पर इस प्रकार से सड़कों को मिलाया गया है जिससे कई जगहों पर तो सेंकड़ों मील और कई कई जगहों पर पचासों मील का फासला कम हो गया। उसकी बजह से टाइम भी बचा और ऐसे भी बचे। तो मेरी अर्ज यह है कि इस तरह से जहां-जहां पर ऐसे रेलवे लिंक्स हो सकते हैं जिनमें कि देश का भला हो सकता है, उनको जरूर बनाया जाये। आपके सामने मैप रहता है, रेलवे बोर्ड में बहुत काबिल भेद्धर है और न जाने कितने वहां पर आफिसर्स हैं, वे इस बात को देखें कि कहां कहां पर पर देश में इस प्रकार की रेलवे लिंक्स से सेंकड़ों मील के फासले को कम किया जा सकता है।

चीथी बात मुझे यह अर्ज करनी है कि बाकई यह बात बड़ी ही मुश्किल है कि हर जगह पर दरियाओं के ऊपर पुल बनाए जायें। लेकिन मैंने यू०पी० में और दूसरी जगहों पर भी देखा है कि जो सड़क है उसके ऊपर से रेल भी जा रही हैं। पंजाब में भी ऐसी मिसालें हैं। हमने कई बार रिकवेट भी की है कि इस तरह दो दरियाओं पर पुल बनाये जायें जिनमें एक और दूसरी स्टेट के फासले में भी काफी कमी आये। जैसे कि अभी अभी पानीपत और यू०पी० को मिलाया गया है। मेरे कहने का मतलब यह है कि ऐसे पुलों से वहां पर मिलाया गया है वहां पर सेंकड़ों मील की दूरी कम हो गयी है जिससे किराये में भी आसानी हुई और देश का पैसा भी बचा और सरकार को भी आसानी हुई। तो जहां-जहां पर इस तरह के पुल दरियाओं पर बनाये जायें वहां पर इस बात की भी कोशिश की जाये कि रेलवे को भी उसी पुल पर खे निकाल दिया जाए, अगर उसमें कोई दिक्कत न हो।

पांचवीं बात यह है कि हमारे सामने आज-कल इनडिसिप्पिन की बात बहुत ज्यादा साक्षे जा रही है। वहां पर देखते हैं वहां पर

ट्रेन्स को रोक लिया जाता है। एक तो विद्यार्थी हैं और दूसरे वे जोकि स्वार्थी लोग हैं, वे ट्रेन्स को रोक लेते हैं। अगर इस बात पर पूरी तबज्ह नहीं दी गई तो मुझे डर है कि रेलवे जोकि पाकिस्तान और चाइना की लड़ाई में बहुत कारामद साबित हुई थी, जिसने मुल्क की बहुत लिंक्स तकी थी, वह आगे चलकर उसी तरह से लिंक्स न कर पाए। मैंने देखा है कि कई जगहों पर ट्रेन रोक कर अफसरों को पीटा गया है, अफसरों पर जुल्म किये गये हैं। इस तरफ खास तबज्ह ह देनी चाहिए ताकि इस चीज को रोका जा सके।

छठी बात यह है कि आम तौर पर अब यह बत बिल्कुल रोशन हो गई है कि जो लम्बे रूट्स होते हैं, जिन पर आपने कुछ सुविधायें दे रखी हैं कि इन्हें दिन एक मुसाफिर रास्ते में ठहर सकता है, तो उसके जो टिकट होते हैं वे टिकट बाबुओं के जरिए या किसी और के जरिए जाकर फिर बिकते हैं, दोबारा फिर मुसाफिर उनसे सफर करते हैं—कई जगह पर यह चीज पकड़ी भी गई है और वह केस तैयार हो रहे हैं। तो मेरी दर्दास्त यह है कि मिनिस्टर साहब इस बात पर गौर करें और रेलवे बोर्ड के जो मेम्बर्स हैं वे इस बात को तय करें कि जो भी ऐसे टिकट हों, जहां से भी वे शुरू हों वहां पर उनको काट दिया जाये -- चाहे उनका कोई कोना ही काट दिया जाये या कोई और निशान लगा दिया जाये जिससे कि यह बाज्य हो जाये कि यह सफर शुरू हो गया और फिर दोबारा वह टिकट इस्तेमाल में न आ सके। वह मुसाफिर जब अपनी जर्नी शुरू करे उसी वक्त उस टिकट को काट दिया जाये ताकि दोबारा वह टिकट बिक न सके। आज जो इसमें स्मर्मिलग हो रही है उसकी किसी तरह से रोकना जरूरी है।

एक बात और है जोकि बहुत कामन है। अभी अभी मैंने बताया कि डिकेन्स के लिए रेलवेज की बहुत जरूरत है। लेकिन जो हमारी प्रांट ट्रंक रोड है या दूसरी बड़ी सड़कें हैं जो कि हमारे मुल्क को दुश्मन के साथ

[श्री अबदुल गनी दार]

मिलती हैं, उनके रास्ते में कई जगहों पर ऐसे फाटक बने हुए हैं जहा पर अगर घन्टों नहीं तो आधा पौना घन्टा बेट करना पड़ता है। जैसे कि नुधियाना का फाटक है। मेरा किसी वास फाटक से मतलब नहीं है और न कोई मुहब्बत है, लेकिन मेरा कहना यह है कि अगर हमारी फौज जा रही हो, हमारा कन्वाय जा रहा हो तो उसको रुकना पड़ सकता है और दूसरा तुमाम ट्रिफिक भी रुकता है। तो मेरी अर्जन यह है कि जहां-जहां भी देश में ऐसे फाटक हों उनको इस तरह से बनाया जाये कि ऊपर से ही ट्रिफिक निकल जाय। मैंने दुनिया में अवसर देखा है कि डबुल लाइन्स जानी है, तो जमीन पर गाड़ियां चल रही हैं और ऊपर रेले चल रही हैं जापान में 120 मील की रफतार से रेले चलती हैं लेकिन हमारी बदनसीबी है कि यहां पर अगर रेलों की रफतार तेज भी की जाती है और गाड़ी निजामुदीन तक टाइम पर आ जाती है तो निजामुदीन से लेकर दिल्ली तक जोकि बहुत आसान रास्ता है, उसमें ही एक घन्टा लग जाता है। इसी तरह से फरीदाबाद से दिल्ली, सोनीपत से दिल्ली या गाजियाबाद से दिल्ली तक आने में काफी समय लग जाता है। मेरा सुझाव यह है कि जहां जहां ऐसी दिवकरें हों वहा बजाये इसके कि आखिरी स्टेशन को नयी दिल्ली या पुरानी दिल्ली ही करार दें या हिन्दुस्तान के दूसरे बड़े शहरों को करार दें, बल्कि उन गाड़ियों का एन्ड ऐसी जगहों पर ही कर दें जहां कि वह आसानी से टाइ के अन्दर पहुंच सकें।

यह तो थी मेरी जनरल दरख्वास्त जो इम्प्रूवमेंट के लिए करो कि किस तरह से करें।

17 hrs.

दो बातें और कहना चाहता हूँ और वह यह है कि फूँड का एक मसला है जो सारे देश के लिए बड़ी अहमियत रखता है और मुझे लगती है कि रेलवे ने उसमें बड़ी खिलमत की है। मैं डाक्टर साहब से दरख्वास्त करना

चाहता हूँ फूँड में जहां ज्यादा होता है, चाहे बाजरा हो, चाबल हो, चना हो, गंदुम हो, जहां जहां ज्यादा होता है उस को इस तरह से छोटे-छोटे रास्ते से लिक करें कि जहां वह अपने माल को भिजवाना चाहते हैं उसको जल्दी से भिजवा सकें। जैसा मैंने कहा कि हिसार और रोहतक के दरमियान योड़ा फासला है लेकिन हिसार से दिल्ली को आने के लिये या तो रिवाड़ी होकर आना पड़ता है, या ऊपर से होकर आना पड़ता है या मढ़क के जरिये आना पड़ता है। हिसार में इन्हां गल्ला होता है कि जो शायद 20 जिले मिल जायें तो भी इन्हां गल्ला न पैदा होता हो। तो जहां गल्ला पैदा होता हो ज्यादा उनको छोटे से छोटे रास्ते से दूसरी स्टेटों के साथ मिलाया जाय।

इस के माथ ही मैं यह कहना चाहता हूँ। आफिससं की मैं इज्जत करता हूँ क्योंकि ट्रेडमिनिस्ट्रेशन होता है गंगा जमुना की तरह, जैसे किसी भाई ने कहा कि मिनिस्टर आयेंगे और जायेंगे लेकिन रेलवे बोर्ड अपनी रफतार से चलता रहेगा, मस्त हाथी की तरह वह बढ़ता ही रहेगा, लेकिन मैं कहना चाहता हूँ कि हम को विचार करना चाहिये कि रेलवे में किम तरह से आसानी पैदा की जाये। तो फूँड बारे में मेरी दिली स्वाहिता है कि ये ऐसे रास्ते बनायें कि जिससे छोटे से छोटे रास्ते से बड़ी मणियों को मिला दिया जाय। मैं तकरीर नहीं कर रहा हूँ, राम सुभग सिंह कहां हैं, जम-जीबन राम कहां हैं, चबान साहब कहां है और भोरारजी भाई कहां है, इन का क्या होने वाला है वह तो बत्त बतायेगा। मैं तो मुख्तसर में चन्द एक बातें आप की खिलमत में अर्जन कर रहा हूँ।

यहां आप इजाजत देते हैं कि उदूँ में ओष्ठ नी जाय और यह इस मुल्क का बाइज्जत हाउस है, लेकिन एक जगह है जहां कहते हैं कि उदूँ में ओष्ठ नहीं लेने देंगे। यह बड़े शर्म की बात है। लेकिन मैं उसको बहां नहीं भाना चाहता।

मैं आपसे एक अर्ज करना चाहता हूँ कि रेलवे के जो छोटे मुलाजिम हैं थड़ ग्रेड और फोर्म ग्रेड के उन के बच्चों के लिये, उनके लिये गल्ले की आसानी पैदा कीजिये। दवाओं की आसानी पैदा कीजिए, बच्चों की मुफ्त पढ़ाई की आसानी कीजिए, उनके लिये ऐसा रास्ता सोचिए कि उनको मुद्रत तक जाकर लाइन में लहे होकर राशन न लेना पड़े। अगर आप उनकी तनखाव ह नहीं बढ़ा सकते तो सदूलियतें दीजिये।

आखरी बात मुझे यह कहनी है कि कुछ लोगों को आप ने कंडवटर बनाया, इम्तहान लिया और वे पास हुए। उसके बाद जब रेलवे बोर्ड के मन में आता है और चन्द यारों के यारों के यारों के बेटों को लाना होता है तो नये नये रूल बनते हैं। वह कंडवटर तीन-तीन साल तक काम करते हैं और आगे प्रमोशन के लिये उनको फिर से बोर्ड कहता है कि नये सिरे से इम्तहान दो। अब एम० ए० पास लड़कों को, अगर जनाब डिप्टी स्पीकर साहब आपको भी कोई कहे कि मैट्रिक का इम्तहान दो तो आप भी केल हो जायेंगे, फिर एम०ए० पास लड़कों से आप केसे उम्मीद करते हैं कि दुबारा वह इम्तहान में पास हो ही जायेंगे। तो यह जो इस ढंग से रेलवे में सीनियरार्टी और जूनियरार्टी के नये तरीके निकाले जाते हैं, जिससे जो खिदमत गुजार अफसर है, जिनको इन्होंने खुद क्रेडिट दिया है, उनको फिर इम्तहान में बैठाया जाय यह मेरे स्थान में नामुनासिव होगा। माननीय राम सुभंग सिंह जी को भी, जो कि एम० ए० पास है, अगर मिडिल का इम्तहान देना पड़े तो शायद गिर जायें। ये बातें मैंने इसनिये कहीं कि यह मुझे अच्छे लगते हैं इसनिये छोटी छोटी बातें आपके जरिये सदन में पेश करीं। मैं उम्मीद करता हूँ कि यह मेरी बातों का बरा नहीं भानेंगे।

رس کے بعد سہی یہ فرمکر کنچا ہاتا ہوں کہ دریا تھا جہاں پر کسے اسٹے اور
اپر پڑھنے کے ساتھ بھاگی اپنی جانے ہے۔ وہ کہ کوئی من ہاے۔ دوں موت نہیں ہو جائے۔
اکٹھا جانہ اسے اور دوسرے پاکستان ہے۔ جیسے جیسے کی سماں نہیں سمجھیں جوں ہوں چاہے۔
حقیقی جوہر فی جوہری ایکس کی کمی جوں اور دوسرے میں تھی تائیں بکھوں۔ ان ہیں سے کوئی کو
اپنے جاپے ایسے یا ایسے نہیں یکنیں۔ اس باگت کی موت فرمادیاں ہوں چاہے کہ نہیں
کہ کیسے کہاں کہاں۔ میری کوئی فرمات ہے۔ جیاں جیاں تھی موت تو ہے۔ جیاں
کشیدہ بخاہی اسچھان کا باکوئی ہو۔ اس پر اپس سر جھے۔ جوں کہ مسلمان کو رکھا ہے
کہہ دیتے تو ہمہ اسی سے فرمات کے دوست بھی نہیں۔

تسری بات ہے، وہ کل کا ہے کہ ترکوں کے پار سے ہر قومی ترقی بڑی ہے،
ہر ہنر ہر ادب ہر کام ہے تینی ترقیات میں پہنچتے ہیں جنہیں یہ رسم کا شکار ہے،
جس کا لاملا کھانا ہے، اس پاک دن سے کوئی کار کو ایسا یادیں ہے کہیں گھوں رہے
تکشیوں میں اور کوئی ٹکپر، ہری سوں میں اون صدکہ بھیں، سرکل، جو سے انہوں نے
لے دے گئی ہے، اسی دن ہے کہ رام جی جہاں پہنچا ہے، اپنے پلک پر کھا
کر سوچ کا مدد ہو سکتا ہے، ان کو درجنہ بنا ہے، اپنے کام خاتم ہے تباہ۔
وہ سوچ دیجیں مہتہ نہ بڑھیں، وہ جائے کت، اس پاکی سر میں، دست اس بات کو
کھسکر کہاں کھاں پڑھیں، اس پر کل کی طرف کھل سکتے ہیں اس کے نامہ کو کہا
جائے۔

پانچ بات یہے کہ جا سے ساتھ آنکھیں بند کیا ہے جہت نیا ہے، مثیل
میری ہے جو بند کیے ہیں وہیں تو پسند کر دیا جائے ہے۔ ایک قدر اپنی جان
درست دے کر سماں چل دیں۔ ستر ہیں اور دوسرے پیٹھے ہیں۔ گلوس باتیں پڑیں۔ اسے
پسیں اور گلی قنیتی نہیں کہ جسے جو چکر پا کر دیا چاکر کی افسوس ہے کہ اس کا سائنس
ہر چیز جو ہے ناک کی سرت خود نہیں کیتی۔ اسے جو اس طرح سے خدا نہیں دے
کر پائے ہے کہ مکھی کو گلی چکر پر چڑھنے کو کرنا ہے، کہ اس کا سر جو اس طرح سے خدا نہیں دے
کر جائے ہے۔ سارے خانہ میں اپنے اپنی میلے ہیں جو اپنے دوسرے کو کہا جائے ہے۔

ایک بات اور ہے جو کہ بہت کہ میں ہے۔ میں بھی میں نے تباہ کر دیں کہ نیشن کے لئے
ریڈنگ کی بہت فضولت ہے لیکن وہ ہماری کارٹ نیک کر دیتے ہیں اور میری بھی کوئی کوئی
جو کہا سے حکم کو کسی کے ساختاً نہیں اس کے ساختاً نہیں اس کے ساختاً نہیں اس کے ساختاً نہیں اس کے ساختاً نہیں
چنانچہ بہت سی جگہ میں نہیں تو اور ہمارا گھادیت کن نہیں ہے جیسے
کہ ریڈنگ کا پیٹ گکھے ہے۔ میرا کو خاص پیٹ کھانے پڑتے نہیں اسے کوئی بھت جو
لیکن میر کیتا ہے اس کو میرا بھت فضولی فضی جاری ہے۔ ہمارا کوئی تجھے جاہاں تھے جو کہ میر کا
شکار ہے اور درود اور میرا کو کھانے کا تیریزی موڑ ہے کہ جہاں میں بھی اسیں جائے
چنانچہ میر اس کو اس طرح سے بنایا جاتے کہ اس پر تی ٹوٹکیں جائے جلدی دنیا
میں کوئی کھلکھل کر لا جائیں جائیں۔ پیچے فریز پر کاچیں اسیں۔ کیا ہمیں اور اوپر
ریڈنگ پل، تی ہمیں، جاہاں میں، اسیں۔ اسکی لفڑا سے شیخیت پر جس کو ہماری پیٹ پسی ہے
کہ اگر میرا پر جوں کی رفتار پر جگہ کو جائی جائے اور اگر ہمیں شام لندن نہیں بکھرے تو میر جاہاں
تو نہیں اور اس سے کیسکر لیں گکھ۔ جو کہ بہت سام سہتے۔ میر بھی ایک گھنٹے کا جاتا ہے
اک دموعت سے فریڈ کا ہدے سے ولے۔ سول پنچ سے ہے۔ لفڑا یا کوئی دارے تو لفڑا کئے کہ جائیں کافی
کچھ کم جاتا ہے۔ میرا کھاؤ۔ چکار جہاں میں جاہاں کیوں کوئی فروریں ہوں۔ میرا کیا ہے اس کو کہ
ہمیں بھیشن کرنی تو پی یا پیٹ کی دلی کی فروریں ہوں۔ میرا پس پس کے درمیان سب سے پہلے کوئی کوڑا
ہوں۔ میرا کوئی بھی سیکھ جگہ پر ہے کہ کوئی میرا کو دارے سامیت نہ کام کے کھنڈ
کھکھ۔

یہ تبریزی جیل رخاست قیم پر ہے۔ سنت کے لئے کوئی پیکس موج نہ کریں۔
وہ بیان اور کہنا چاہتا ہوں اور وہیں کو خود کا کسی مسئلہ نہ چھار سے
کھوئی کے لئے بڑی بہت سخت ہے۔ پر اس کھوئی کے کامیاب ہونے سے جو فری خدمت کی
جیسیں دن کو خاص سبب سے مدد و مدد کیا جائیں گے جو اس کی خدمت کی
پایہ ادا کیا جاؤ گا۔ لہجہ اپنے بیکنہ اور اس کی خدمت سے مکمل کر کر کیا جائے۔ اپنے الہ
بھگت اپنے ہوں۔ سب کو بھلے سے بھگت اس سبی کیمی کے کیا صد اور بیک کے
دیکھا جائے۔ ہر کوئی صد سے پہلے کوئی صد سے پہلے کوئی صد سے پہلے کوئی صد سے پہلے
دیکھا جائے۔ اپنے بیک کے لئے بیکا پناہ ہے۔ اپنے بیک کے لئے بیکا پناہ ہے۔ اپنے
بیک کے لئے بیکا پناہ ہے۔ بیکا پناہ ہے۔ جو اس سے اپنے بیک کے لئے بیکا پناہ ہے۔
خوبی کیس سبب سے اپنے بیک کے لئے بیکا پناہ ہے۔ بیکا پناہ ہے۔ بیکا پناہ ہے۔
بیک کے لئے بیکا پناہ ہے۔ بیکا پناہ ہے۔ بیکا پناہ ہے۔

سید، پڑھ کر ایک موڑ کی چاہتا ہوں کہ دمے کے مجھ سے ناممود نہ کریں۔
اوہ نہ کریں کیونکہ ان کے پرچار کے نام کو کھوئے کرنا اسی سے بچے ہوں گے۔
آئیں جیسا کہ سچے پرچار کی دعویٰ میں اسی سے بچے ہوں گے۔
سرمیں کوں کوں کوست کیے جا کر اسیں کھوئے ہو کر، فن دین پڑے۔ لکھاپ ان کی
خواہ نہیں کیا تو اور سہی نہیں۔

MR. DEPUTY-SPEAKER : I want to accommodate as many hon. Members as possible, but there is some time limit. The Opposition has some time left to its credit which I must give them. As the Speaker has announced, I must call the Minister at 6.15 but we will sit longer, if necessary. Shri Heerji Bhai. He may take just five minutes.

SHRI NAWAL KISHORE SHARMA:
It is his maiden speech.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I know

but I have to accommodate many hon. Members.

श्री होर जी भाई (बांसवाडा) : उपाध्यक्ष महोदय, रेलवे के अनुदान पर क्षेत्र करते हुए रेलवे मन्त्री का ध्यान अपने क्षेत्र की ओर खींचना चाहता है। मैं राजस्वान के बिल्कुल दक्षिण के हिस्से से आता हूँ जिस के दो जिले बांसवाडा और झंगरपुर हैं। ये जिले आदिवासी हैं। इन की पौपुलेशन करीब 10 लाख की है। यहाँ के तमाम निवासी आदिवासी हैं। जिन का मुख्य पेशा लेती ही है। इन जिलों में रेल या परिवहन के नाम पर कोई यातायात के साधन उपलब्ध नहीं हुए हैं आज तक। जब हमारे भूतपूर्व प्रधान मन्त्री, श्री लाल बहादुर शास्त्री, रेलवे मन्त्री ये तो उन को बांसवाडा आने का सौभाग्य मिला था जहाँ उन्होंने वहाँ की जनता को आश्वासन दिया था कि बांसवाडा जो एक आदिवासी पिछड़ा क्षेत्र है और जो रत्नाम जंक्शन से करीब 56 मील पश्चिम की ओर है, इस को शीघ्र से शीघ्र रेलवे से लिंक करने का मैं प्रयास करूँगा। शास्त्री जी नहीं रहे लेकिन उन के बचन आज भी हैं। उस के पश्चात् हमारे वर्तमान खाता मंत्री, श्री जगजीवन राम, रेलवे मन्त्री बने। उन को भी बांसवाडा में आने का सौभाग्य मिला उन्होंने भी जनता से श्री शास्त्री जी द्वारा दिये गये बचन को दोहराया और कहा कि शास्त्री जी द्वारा जो आश्वासन दिया गया था उस को मैं कार्यान्वित करूँगा।

उपाध्यक्ष महोदय, इस के पश्चात् वहाँ पर प्रायोगिक सर्वे भी हो चुका है लेकिन अभी तक कुछ नहीं हुआ। मैं कहना चाहता हूँ कि रत्नाम से परतापगढ़, परतापगढ़ से बांसवाडा बाया गलियाकोट से झंगरपुर रेलवे लाइन को लिंक करना जरूरी है। यह क्षेत्र रेलवे से वंचित है। यहाँ के आदिवासियों ने रेल का नाम सुना जरूर है लेकिन पहचानते नहीं। इसलिये मैं कहना चाहता हूँ कि यह रेलवे लिंक शीघ्र से शीघ्र जोड़ दिया जाय। गलियाकोट जो है वह बोहरा काग्युनिटी का तीय स्थान है जहाँ पर

गुजरात, महाराष्ट्र की बीहरा काग्युनिटी तीय के लिये आती है। इन यात्रियों को आने जाने के लिये बस तक की भी सुविधा नहीं है जिस से उन को तकलीफ होती है। बांसवाडा और झंगरपुर इन दो आदिवासी जिलों का व्यापारिक व सामाजिक सम्बन्ध गुजरात, अहमदाबाद और बम्बई प्रदेश से रहा है। लेकिन बांसवाडा से सीधा कोई ऐसा राजपथ एवं कोई सीधी रेलवे लाइन नहीं है जो सीधे उन स्थानों को प्रस्थान कर सके। इसी प्रकार मध्य प्रदेश का सम्बन्ध इन दो जिलों का रहा है। यहाँ से भी कोई रास्ता राज्य परिवहन का साधन राज पथ एवं रेलवे का नहीं है जो सीधे यात्री वहाँ से जा सके। इसलिए मैं रेलवे मन्त्री महोदय से अनुरोध करूँगा कि इस कार्य को शीघ्रताशीघ्र पूरा किया जाय। रेलवे लाइन का जो प्रारम्भिक सर्वे हो चुका है उस को शीघ्र अवलम्बन में लायें। मेरा निवेदन है कि रत्नाम को बांसवाडा होते हुए झंगरपुर से जोड़ दिया जाय।

साथ ही साथ मेरा निवेदन है कि इस रेलवे लाइन को रत्नाम से प्रतापगढ़ बांसवाडा वाया गलियाकोट होते हुए झंगरपुर स्टेशन से जोड़ दिया जाय। झंगरपुर और बांसवाडा इन दो जिलों के रत्नाम व दोहद प्रमुख रेलवे स्टेशन हैं। यहाँ पर रेलवे बैंगंस समय पर नहीं मिलते हैं। बैंगंस उन स्टेशनों पर न मिलने की प्राम शिकायतें सुनने में आती हैं। यहाँ पर मैग्नीज की, शायल मिल्स, जिनिंग और प्रेसिंग मिल्स हैं और उन खदानों के मालिकों को भी उन मिलों के मालिकों को अपना माल बम्बई को ऐस्सपोर्ट करना पड़ता है जिसके लिए कि उन को बैंगंस समय पर उपलब्ध नहीं होते हैं। महीनों तक यह बैंगंस उन को उपलब्ध नहीं होते हैं। इसलिए शीघ्र से शीघ्र उन को बैंगंस समय पर उपलब्ध कराने की व्यवहारा की जाय।

साथ ही मेरा एक निवेदन यह भी है कि रत्नाम से दोहत के बीच में जो एक प्रानास

[बी हीरजी भाई]

रेलवे स्टेशन आता है वहाँ पर एक ओवरलिंज होने की बड़ी ज़रूरत है। यह एक मुख्य मार्ग है जहाँ पर कि रेलवे का फाटक लगा हुआ है और वह फाटक अक्सर बन्द रहता है जिससे कि बसें इधर से उधर आ जा नहीं सकती हैं और ट्रैफिक को काफी देर तक बेट करना पड़ता है। इसलिए जैसा मैं ने कहा वहाँ पर एक ओवरलिंज बनाया जाय ताकि आवागमन की सुविधा बनी रहे।

रत्नाम से अजमेर की जो मीटरगेज रेलवे लाइन चलती है उस में सिटिंग कोर्च बहुत थोटी है उन को बढ़ाने का प्रयास किया जाय। रत्नाम से दोहब एवं अजमेर से रत्नाम तक जितने प्लेटफार्म्स हैं उन में बिजली और पानी की बिलकुल व्यवस्था नहीं है इसलिए इन सभी प्लेटफार्म्स पर बिजली व पानी की व्यवस्था शीघ्रतांशीघ्र की जाय।

दोहब जो मुख्य रेलवे स्टेशन है यहाँ पर रेलवे लोकोवकंशीय है जहाँ कि करीब ५-६ हजार कर्मचारी काम करते हैं लेकिन वहाँ पर उन के बच्चों को पढ़ाने के लिए खास स्कूल नहीं है। सिफ़े एक इंगिलिश स्कूल चलता है जिसका कि माध्यम अंग्रेजी है। इसलिए वहाँ पर एक हायर सेकेंडरी स्कूल की व्यवस्था की जाय ताकि जो कर्मचारी हैं उन के बच्चों को शिक्षा ठीक तरीके से प्राप्त हो सके।

मेरा डा० राम सुभग सिंह से पुनः निवेदन है कि रत्नाम से प्रतापगढ़ बांसवाड़ा वाया गलियाकोट से हूँगरपुर को मिलाया जाय ताकि उस आदिवासी-ऐरिया को पूरा कवर किया जा सके। मुझे आशा है कि जो मैं ने चन्द एक गुरुकाव आदिवासी जिलों के बारे में दिये हैं उन को मन्त्री महोदय अमल में लाने की ओर अपना ध्यान देंगे।

SHRI LOBO PRABHU (Udipi): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I am most grateful to you for having allowed me 10 minutes, after I had spent 10 hours studying the Demands of the Railway Ministry and

waited nearly 10 hours in the House to speak on these Demands.

I have no bitterness in what I want to say although the hon. Minister spoke rather disparagingly about the I. C. S. I do not represent the I. C. S. in Parliament. I represent, like him, a proper constituency and, perhaps, with a larger margin. I would like to say that my approach in this House has always been constructive. When I am speaking on the Railway Demands, I am thinking of how the Railways can be improved and how the people can benefit from it. The previous Minister of Railways, Mr. Poonacha, is present here. If any thanks are due—I am not sure they are—they are due to him while the thanks given to the present Minister are only in anticipation. But Mr. Poonacha, though he has been the Railway Minister for two years, has been so impartial to his own home town of Mangalore from where I come that I am receiving telegrams nearly everyday, including a letter which has been sent to me and to the Minister that it is impossible to step in on the platform of Mangalore because of the malodorous condition arising from two factors: first, the parcel office is used for loading fish and secondly, the flushing arrangements in the Waiting Rooms stop at 10 P. M. after which whatever maledour is there is supplied to the public till the next day. I ask, when you talk about passenger amenities being provided, what kind of a passenger amenity is this that in one Railway Station in the constituency of our former Railway Minister we have this inhuman condition: it is almost impossible to step on that platform. One thing more. This is also a Railway Station which was opened in the year when I was born, i.e., 1906. I have grown a little since that time, but not this Railway Station. This Railway Station has only one platform lengthened and nothing else. Even now when Mangalore is becoming a very important place with its harbour, with another line to Hassan, a fertiliser factory and a refinery, all that the Government can think of is to add a platform on the same line, a rail-line platform, with no overbridge. If you do not want an adverse reflection to be cast on your colleague when he appears again before the public as a candidate, please see that these things

are removed, because it is most unfair not only to the public of Mangalore but to your colleague that Mangalore Railway Station should be such an object of neglect.

I now come to the favourite topic in the House, namely, the Railway Board. The Minister has misunderstood me. I have no doubt about the competence of the Members of the Railway Board. Possibly they are men selected on merit out of many others. But the question is of the system. There is no other Ministry in Government where the Minister is directly in contact with the technical heads. For instance, the Minister of Petro-Chemicals or the Minister of Industries or, if you like, even the Minister of Defence, is not in direct contact with the technical heads. I am thinking of you when you are exposed to the influence, to the machinations, and I should also say, to the mistakes of this department without the help even of a thin layer of the secretariat. I do not want to reduce the powers of the Railway Board : I am not saying that you should reduce their pay, but what I say is that you should have the assistance of a general staff—not special staff—which should be able to advise you on what the public feel about the various railway things.

17.18 hrs.

[Mr. Speaker in the Chair]

I have something more to say about Railways and the Railway Board in the sense that they have not considered the introduction of incentives for rectifying many of the defects in the systems. In the time available to me, I would like to say that, among the many defects of the Railways, the first is in respect of overcrowding. You are aware, you should be aware, that our people, the third class passengers, are today condemned to overcrowding which even animals will not bear. What have you done in that regard ? What have you done to reward those people who avert overcrowding by proper allocation of coaches and wagons. Have you even set up some kind of a recognition for such bad or good conditions as they arise at different levels, divisions, zones etc ? You must provide incentives in all places and for all persons.

Then I come to the system of ticketless travelling. I am glad that some members here said that ticketless travel should be arrested by giving rewards, a proportion of the earnings arising from those got through the ticket collector concerned. I would commend this. It is very important that you should create this incentive to your staff. Along side with rewards to such people, please punish those who do not do their duty properly. When I asked a question I was horrified to discover that over a year a few thousand rupees were the only penalty which was imposed on those who failed to do their duty about ticketless travels.

About catering the less said the better, because, all those who are subjected to this catering can tell you that they very often wish that they could go without food altogether on long-distance journeys. The question is : What is it that you are doing to check this kind of thing through higher supervision ? About losses to the Railways due to thefts, what is it that is being done to punish those who neglect their duties and also to reward those who check these thefts properly ? This is a very important thing to which attention must be directed.

Sir, I come to the last point. This is regarding the losses in the Railways due to wilful acts or negligence or indifference on the part of the Railway staff. The Audit Report is full of such losses caused to the Railways. I would like to deal with only some of them so that the House may know how much money is lost.

The Audit Report for 1969 discloses that Rs. 62 lakhs have been lost because the wagon contracts were not revised according to the terms in respect of 8,000 wagons. Rs. 62 lakhs is a large sum of money for this poor country.

Secondly, I would like to refer to the loss of Rs. 3.57 lakhs on account of special fittings for BOX wagons which could not be used at all because they were wrongly made. I would also like to refer to the loss of Rs. 4.2 lakhs for spare parts which could not be used for engines. These could not be used since 1952 and these are all lying somewhere. Then, I would like to refer to fish-plate billets costing Rs. 14.72 lakhs which were imported but which have not been used because there were indigenous

[Shri Lobo Prabhu]

billets which were better. I would also like to refer to another item, that of 'on-track tie tampers'. Certain sophisticated machines were imported and when these were not being used, an order for 12 more such machines costing Rs. 68 lakhs of foreign exchange was placed when there was no prospect of repairing the machines in the country, and loss through disuse was inevitable.

Then, I would come to the second steel foundry at Nainital. They have spent Rs. 22 lakhs on the project report and Rs. 29 lakhs on acquiring the land. This has been taken on hand even though there was idle capacity at Chittaranjan. All this amount has been wasted and the project has since been abandoned.

My last point is regarding coaling cranes which were purchased at a cost of Rs. 15.33 crores. Instead of working at 88 paise per ton as assumed when they were purchased they work at a cost of Rs. 1.20 per ton if at all. They have since been left unused with the Southern Railway.

I am mentioning these instances from the Audit Report just to impress upon you one point. There are mistakes which are made but they should not be too quickly forgotten or forgiven. But there was a rule in my time. Unfortunately that rule seems to be now in abeyance. In those days, if an officer is responsible for serious losses he has to make them good by the application of the rules of surcharge. I would like the Minister to reintroduce this rule so that there may be some kind of check on indifference and consequent loss to the public property. That is all that I have got to say on this occasion and I am grateful to you for having given me this opportunity.

SHRI S. R. DAMANI (Sholapur) : I rise to support the Demands for Grants of the Railway Ministry for the year 1969-70. The recent reshuffle of the cabinet has brought the captain to his old ship and we are happy that he will be able to give full satisfaction to the needs of the country and that the Railway's work will improve. I am happy that in spite of the fall in passenger traffic earnings by Rs. 12 crores, the increase in working expenditure of Rs. 26

crores, after paying for divident of Rs. 159.1 crores the deficit has remained only at Rs. 10 crores for this year and in the next year it is expected that there will be a surplus of about Rs. 2 crores. So, for this I offer my congratulations to the hon. Minister. During this year, 20 new trains have been introduced, 13 on BG and 10 on MG. Also 8 trains on BG have been extended and 14 on MG. have been extended. I hope the new trains and extension of existing trains will relieve overcrowding in trains and benefit passengers.

During the Second Plan period, passenger traffic has been increasing and in 1966-67 there was an increase of 6 per cent. I fail to understand the decline again during 1967-68 to 4.9 per cent. Whether they are mail trains or express trains or passenger trains or suburban trains, they are all overcrowded. Secondly, if anyone wants reservation, he has to approach the railways 10-15 days in advance. In spite of these things, I fail to understand how passenger traffic has declined. It may be a matter of statistics, but seeing the conditions prevailing today, we fail to understand the decline. Has any survey been made in any section to ascertain whether there is actual decline in passenger traffic or not ? If not, will it be made to find out the position.

According to me—and it is a general belief—the number of ticketless travellers has increased considerably. This may be one reason for the fall in passenger traffic in terms of statistics. All efforts should be made to curb ticketless travel. I know some measures are taken to check it. There are checking inspectors and other personnel. But still, ticketless travel is on the increase ; if this is not checked, a stage will come when passenger traffic will not become remunerative. Therefore, the most important thing is to take action to stop ticketless travel as early as possible.

The second point is about late running of trains. This has become a common experience now. Most of the trains run late. Even mail trains are late. Previously, it used to be the practice that if any train was late in between, it used to make up and reach destination on time. Now the position is the reverse. If there

Is a delay of 10 minutes between one station and another, by the time the destination is reached, the delay becomes 2 hours.

Some people say that this is deliberately done by the staff to get overtime allowance. When there is a delay, they do not make it up; on the other hand, they see to it that trains are always delayed so that their overtime allowance is assured. I think this point is being considered by the administration. I hope proper action will be taken to put a stop to this malpractice. I would suggest that some that some incentives should be given to engine drivers and guards to keep to the time punctually, so that overtime payment is avoided and passengers are not put to any difficulty. This is very important. So far, for so many years the Railway was very efficient and the timing was properly kept but in the last 2 years the situation has deteriorated and I think proper action is required in this regard.

One thing I would like to say which is very important. Now free passes are issued for the railway employees. I am not against the employees getting the passes. But we have to see the interests of the country. According to my information there are about 2.1 million railway employees and 8 passes are given to each employee in a year not for himself alone, for his children and for his wife and other dependants. So if we assume that family consists of 4 members including himself, how much will it come to? If we calculate, it comes to 40 passes in a year for a family and there are 2.1 million employees and so it comes to 8.5 million passes to the employees. It is said that the total passenger traffic is 131 million. 8.5 million comes to 6%. So it becomes a drain on the exchequer. I do not say that it should be stopped but something should be done. If we assume that one pass costs Rs. 10, it comes to Rs. 85 crores of revenue. I would suggest that some kind of agreement should be reached with the Unions of workers so that they get the benefit and railways do not suffer such a big loss of Rs. 85 crores. It is a very big amount and it can add to the revenues of the Railways and that money can be utilised for the development of many existing railway lines and opening of new railway lines which so many hon. members are asking.

SHRI SONAVANE : What about the saloons run for the railway officials. He is not talking about that.

SHRI S. R. DAMANI : That also is included. This is a bigger thing. I am trying my best to say so many points. I will conclude in 15 minutes.

MR. SPEAKER : Fifteen minutes you want! If I allow you 15 minutes where is the chance for anybody else to speak? I have given you 10 minutes, that is more than enough.

SHRI S. R. DAMANI : Then comes the shortage of wagons for the movement of coal and delay in supplying wagons. On account of this, coal industry is put to severe losses. Then comes the supply of wrong type of wagons. This should be avoided so that coal can move and the industry gets the coal in proper time.

One more point and I finish. The narrow gauge line running from Miraj to Latur should be changed into broad gauge because that area is developing and population also has increased. People are coming to Pandharpur which is a famous pilgrimage centre in Maharashtra. This area is developing and this promise has been made by the Ministry long time ago. I hope that will be fulfilled.

MR SPEAKER : Of the Opposition Parties—Communist (Marxist)—5 minutes, Jansangh-5 minutes. Shri Kanwarlal Gupta. I will call Shri Abraham afterwards.

SHRI BASUMATARI (Kokrajhar) : From Assam nobody has spoken.

MR. SPEAKER Let us see.

श्री कंबर साल गुप्त (दिल्ली सदर) : अध्यक्ष महोदय, मैं केवल पांच छः मिनट में ही अपनी बात समाप्त करूँगा। पहला मेरा सवाल दिल्ली के बारे में है जहाँ कि कठिनाइयां आप सबको भी मालूम हैं और स्वयं रेलवे मंत्री को भी मालूम हैं। दिल्ली की आबादी हर साल दो लाख बढ़ती है और आज 35-36 लाख की दिल्ली की आबादी है। लेकिन पिछले पांच छः साल में कोई विशेष प्रगति दिल्ली के अन्दर रेलवे

[श्री कंबर लाल गुप्त]

डिपार्टमेंट की तरफ से नहीं हुई। मैं मंत्री महोदय से कहना चाहूँगा कि दिल्ली की कितनी रिक्वायरमेंट्स हैं, यहाँ की नीड क्या है, इसका एक सर्वे कराया जाय और जिन जिन स्टेशनों पर प्लेटफार्म ज्यादा बनाने की जरूरत है वहाँ प्लेटफार्म बनाए जायें। आप देखते हैं कि कई कई जगह बहुत भीड़ रहती है। तो वहाँ ज्यादा प्लेटफार्म बनाए जायें। जहाँ हालिंग स्टेशन की जरूरत है वहाँ हालिंग स्टेशन बनाए जायें और जो सुविधाएं दिल्ली में प्लेटफार्म्स और स्टेशन इत्यादि की देने की जरूरत है वह दी जायें। मैं मन्त्री महोदय से प्राथंना करूँगा कि दिल्ली की रिक्वायरमेंट्स की एक सर्वे होनी चाहिए और उसके मुताबिक जो आवश्यक कार्यवाही हो वह करें।

दूसरा मेरा प्वाइंट यह है कि दिल्ली में रेलवे के हजारों कर्मचारी रहते हैं। जो पहले रेलवे मंत्री पुनाचा साहब थे, वे स्वयं गए थे, उन्होंने उनकी हालत को देखा था, लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि उसके बाद भी कोई कार्यवाही नहीं हुई। जो रेलवे कालोनी है वहाँ पर नागरिक सुविधाएं बिलकुल नहीं हैं यहाँ तक कि पानी और शौच की भी व्यवस्था नहीं है। मैं डा० राम सुभग सिंह से आपके प्राथंना करूँगा कि वह भी स्वयं आ कर कभी देखें कि जो रेलवे कर्मचारी वहाँ रहते हैं उनकी कितनी खराब हालत है। वहाँ पर जो बेसिक एमेनिटीज हैं वह भी नहीं हैं। तो मैं चाहूँगा कि जो कम से कम एमेनिटीज जरूरी हैं, वह तो रेलवे कालोनी में दी जायें और दूसरे, रेलवे कर्मचारियों के लिए और भी कवाटर्स यहाँ पर बनाए जायें ताकि जो लोग भुगियों में रहते हैं, ऐसे हजारों की तादाद में रेलवे कर्मचारी हैं, उनका रहन सहन एक ढंग से हो सके।

अध्यक्ष महोदय, एक चीज को और मैं मंत्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहूँगा। यहाँ दिल्ली ट्रैफिक का ममला बहुत गंभीर ममला है। यहाँ की जो सड़कें हैं वह ज्यादा

बड़ी नहीं हो सकतीं। पापुलेशन बढ़ रही है और उन सड़कों की कैपेसिटी भी बहुत लिमिटेड है। अब यह समय है कि दिल्ली में एक अंडर ग्राउन्ड रेलवे बनाई जानी चाहिए। वह अंडर ग्राउन्ड रेलवे अभी बनाई जा सकती है। अगर दस साल के बाद उसे बनाना शुरू किया गया या पांच साल के बाद शुरू किया गया तो दिवकर होगी। अगर दिल्ली की ट्रैफिक की समस्या को हल करना है तो उसका एक ही जबाब है कि दिल्ली में अंडर ग्राउन्ड रेलवे बनानी चाहिए। हम डा० राम सुभग सिंह से प्राथंना करेंगे कि वह दिल्ली के बांशिदे हैं, हमारा क्लेम उनके ऊपर ज्यादा है और मुझे आशा है कि वह दिल्ली में एक रिंग रेलवे के बारे में और एक अंडर ग्राउन्ड रेलवे के बारे में अवश्य विचार करेंगे।

दूसरी बात—आज बिजली की रेलवे आप चला रहे हैं लेकिन वह कहीं चलती है, कहीं नहीं चलती है। हैप्पैज़र्ड तरीके से उसका डेवलपमेंट हो रहा है। ठीक तरह से नहीं हो रहा है। मैं चाहूँगा कि उसका भी एक मास्टर प्लान बनाना चाहिए कि कहाँ जरूरी है, कहाँ इसे जल्दी चलाना चाहिए कहाँ बाद में चलाना चाहिये। एक उसका केज़ ओप्राम सरकार बनाएगी तो वह एक ठीक चीज़ होगी।

श्री प्रकाशबीर शास्त्री : (हापुड़) पहले दिल्ली से गजियाबाद।

श्री कंबर लाल गुप्त : हाँ मुझे कोई एत-राज नहीं है।

एक और चीज की तरफ मैं सरकार का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। सरकार के बाद रेलवे दूसरा मुहकमा है जो सबसे बड़ा एम्प्लायर है यह एम्प्लायर लोगों को नौकरियाँ भी देता है और दूसरी तरीके से भी बहुतों की रोज़ी चलाता है। जो डिजायरेबल लोग हैं उनको भी यह नौकरियाँ देता है और जो अनडिजायरेबल हैं उनको भी देता है। आज मैंने एक

सवाल पूछा या कि पिछले साल कितना माल चोरी गया और डेनेज हुआ और कितने लोग पकड़े गये, उसका जवाब यह आया कि 16 करोड़ रुपये का माल एक साल में चोरी हुआ या गुम हुआ और 17 हजार लोग पकड़े गए। यानी एक रेगुलर ट्रेड चल रहा है। जो लोग चोर हैं ऐसे 17 हजार परिवारों का सारा खर्च जो है वह डा० राम सुभग सिंह जी की नरफ से चलता है। रेलवे डिपार्टमेंट जो डिजायरेबल और अनडिजायरेबल दोनों की एम्प्लायमेंट देता है, इसमें रोक लगनी चाहिये।

एम्प्लाइज की तरफ से अक्सर प्रमोशन और ग्रेड के बारे में बहुत सी शिकायतें आती हैं। मैं चाहता हूँ कि आप इस सम्बन्ध में एक मशीनरी बनायें, जिसके सामने ये सारे मामले भेजें जो सके और वह मशीनरी एम्प्लाइज को जो भी छोटी छोटी ग्रोवेसेज होती हैं, प्रमोशन के बारे में, ग्रेड्स के बारे में, उनका जल्द फैसला करे और वह निर्णय एम्प्लाइज और एम्प्लायर दोनों के लिये बाध्य हो।

आखिर में, आज आपने एक समाचार पढ़ा होगा — कलकत्ता में रेलवे मैनेजर का वेगव किया गया यह अच्छी बात नहीं है। मैं चाहता हूँ कि रेलवे के कमंचारियों के जितने मुँदमें हैं, सरकार उनको वापस ले, लेकिन इसका जवाब यह नहीं है कि वे लोग जनरल मैनेजर का वेगव करें या ला-लेसनेस क्रियेट करें, इन-डिस्प्लिन पैदा करें। मैं इसकी निन्दा करना चाहता हूँ और आपसे प्रार्थना करता हूँ कि आप उनके मुकदमों को वापस लें।

श्री नागेश्वर द्विवेदी (मध्यलीशहर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, रेलवे अनुदान के लिये जो प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये हैं, मैं उनका समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। इस अक्सर पर मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने लोन की कुछ कठिनाइयों की तरफ दिलाना चाहता हूँ। हमारे लोन के बहुत से लोग अपनी रोजी के लिये बम्बई जाते हैं। उनको वहां से बम्बई

जाने और आने में बहुत कठिनाई होती है। इस समय एक गाड़ी वाराणसी से बम्बई व्हाया जब्हई जाती है। उसमें जाते समय बुद्धवार और शनिवार के दिन और व्रहस्पति के दिन आम तौर से इनी भीड़ होती है कि बहुत से मुसाफिर रह जाते हैं और उनको रुक जाना पड़ता है। मैं चाहता हूँ—या तो मंत्री जी उस गाड़ी में तृतीय श्रेणी के डिब्बों की संख्या बढ़ायें या कोई स्पेशल गाड़ी हफ्ते में दो दिन चलाने के लिए निकालें जो बुधवार और शनिवार के दिन इधर से जाया करे और सोमवार और वृहस्पति के दिन उधर से आया करे। अगर ऐसी व्यवस्था आप कर दें तो वहां के मुसाफिरों को बहुत मुविधा हो जायेगी।

दूसरी बात—हमारे यहां एक गाड़ी वाराणसी से लखनऊ जाती है। जाते समय तो उसमें कोई गड़बड़ नहीं होती, लेकिन जब वह लखनऊ से वाराणसी लौटती है तो अक्सर जंबई स्टेशन पर समय से नहीं पहुँचती है, जिससे मडियाहू की तरफ जाने वाले मुसाफिर छूट जाते हैं, उधर जाने वाली गाड़ी से उसका मेल नहीं हो पाता है। इसके लिये मैंने काफी लिखा-पढ़ी की, लेकिन अभी तक उस गाड़ी में कोई सुधार नहीं हुआ है। मैं चाहता हूँ कि आप इस तरफ ध्यान दें।

हमारे यहां एक गाड़ी रायबरेली से प्रताप गढ़ जाती है, सुबह के बहत वहां पहुँच कर वह काफी देर खड़ी रहती है और उसके बाद वहां से रायबरेली जाती है। इस तरह से काफी समय तक उसको वहां रखा जाता है। अगर जंबई होकर उस ट्रेन को जीनपुर तक पहुँचाया जाय या जंबई तक ही ले जाकर वहां से वापस लाया जाय, तो इससे उस क्षेत्र के यात्रियों को बहुत सुविधा हो जायेगी।

जंबई के अस्पताल की तरफ भी मैं मन्त्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। यह अस्पताल पिछले साल लोड़ दिया गया है। इस समय वाराणसी, फाकामऊ और प्रतापगढ़ में

[श्री नारेश्वर द्विवेदी]

अस्पताल है, इनके अलावा इस बीच के क्षेत्र में कोई अस्पताल नहीं है, जिससे रेलवे कम्पनी और वहां की जनता को काफी असुविधा हो रही है मैं चाहता हूँ कि आप उस अस्पताल को फिर से कायम करें।

अध्यक्ष महोदय, फूलपुर एक ऐसा स्टेशन है जो पंडित जवाहर लाल नेहरू का क्षेत्र होने की बजाह से काफी विल्यात हुआ है, वहां पर काफी संख्या में लोग आते जाते हैं, लेकिन आज तक वहां पर प्रथम और द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिये कोई प्रतीक्षालय नहीं बन पाया है। इसके सम्बन्ध में कई बार लिखा पढ़ी की गई है, लेकिन आज तक भी वह उसी तरह से पढ़ा हुआ है। मैं चाहता हूँ कि आप वहां पर यह प्रतीक्षालय शीघ्र बनवायें। गाड़ियों में मुख्यतः पर्सेंजर गाड़ियों में यह देखने में आता है कि पहले तो टिकट की चेकिंग होती थी लेकिन अब जो टी० टी० रखे गये हैं वह कोई चेकिंग ही नहीं करते हैं। मालूम होता है कि मुफ्त की तरखाह खा रहे हैं। इस तरह की जो उपेक्षा बरती जा रही है उसका परिणाम यह होता है कि दिनों दिन बिना टिकट चलने वालों की संख्या बढ़ती जा रही है। यही नहीं, बल्कि इस तरह का जो रवैया अपनाया जा रहा है उसमें टी० टी० मुसाफिरों से पैसा भी लेते हैं किन्हीं मुसाफिरों से कुछ कम पैसा भी लेते हैं और किन्हीं से पूरा पैसा भी ले लेते हैं और फिर उस पैसे को आपस में बांट लेते हैं। इससे एक तरफ रेलवे की आमदनी कम होती है और दूसरी तरफ यह भी कहने को होता है कि बहुत से लोग बिना टिकट चलते हैं अगर टीक से चेकिंग हुआ करे, बराबर डिब्बों में जाकर चेकिंग करते रहे तो मैं समझता हूँ बिना टिकट चलने वालों की संख्या में बहुत कुछ कमी इसी से लायी जा सकती है।

ऐसा भी देखने में आ रहा है कि जगह-जगह कुछ ऐसे क्षेत्र हैं जहां पर जंजीर लींच ली जाती है और गाड़ियां खड़ी कर ली जाती हैं। इस तरह की परेशानियां पैदा हो रही हैं। कुछ ऐसे

तत्व हैं जो कि इस तरह की हरकतें करते हैं, अगर कहा जाये तो वे गुन्डे किस्म के लोग हैं। इन हरकतों को रोकने के लिए मैं समझता हूँ आप भेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में तो जंजीर की व्यवस्था को समाप्त न करें परन्तु जो पर्सेंजर गाड़ियां हैं जो कि हर स्टेशन पर खड़ी होती हैं, उनमें अगर जंजीर की व्यवस्था को समाप्त कर दिया जाये तो उससे बहुत कुछ सुधार हो सकता है।

एक बात मुझे और निवेदन करनी है। इलाहाबाद, वाराणसी और प्रतापगढ़ के बीच में एक जंजीर जंक्शन है। ऐसे टाइम पर वहां मुसाफिर पहुँचते हैं कि अगर वहां पर उनको खाना नहीं मिल पाता है तो फिर खाने के लिए बड़ी परेशानी उठानी पड़ती है। इलाहाबाद या बनारस पहुँच कर खाना पाने में दिक्कत होती है। इसके साथ ही वहां पर भोजनालय की जो जगह है वह बहुत ही कम है। इसकी तरफ मैंने मन्त्री महोदय का व्यान पत्र लिखकर भी दिलाया था। वहां पर जो भोजनालय है उसमें, वहां पर जो मुसाफिर रुकते हैं उनके लिए बैठकर खाने की व्यवस्था नहीं हो सकती है। मैं चाहूँगा कि उस भोजनालय का स्थान बढ़ाया जाये। इसके साथ ही गर्मी के मौसम में वहां पर ठंडा पानी मिल सके, उसकी व्यवस्था करने की भी कृपा करें।

एक बात मुझे यह निवेदन करनी है कि जो इंट के भट्टें चलते हैं जिनसे कि मकान बनाने की आवश्यकताओं की पूर्ति होती है उनके लिए कोयला लाने के लिए वैगन्स नहीं मिलते हैं। जो कोयला आता है वह मुगलसराय में ही उतारा जाता है। एक तो वहां पर वैसे ही कोयले को काफी चोरी होती है और दूसरी बात यह कि उस कोयले को अन्य स्थानों पर पहुँचाने में बड़ी परेशानी आती है। इसलिए कोयला लाने के लिए वैगन्स की मुविधा दिया जाय और जो जंजीर जंक्शन है वहां पर वैगन्स को पहुँचाने की व्यवस्था की भी जाये। इससे इधर का जो क्षेत्र है वहां के लोगों को रोजगार भी

मिल सकता है। मन्त्री जी का इस ओर ध्यान दिलाते हुए मैं आशा करता हूँ कि वे जरूर इन बातों पर ध्यान देंगे।

SHRI K M. ABRAHAM (Kottayam): Sir, the budget does not reflect the needs of the all-round economic development of the country. The national objectives are lost sight of in the name of increasing the efficiency of the railways. For example, when the unemployment situation in the country is reaching a dangerous level, the bureaucrats of the Railway Board are resorting to labour-saving devices.

In that way they are making lakhs of people jobless. Then, because of the introduction of Metisa for track-checking, lakhs of gangsmen will be rendered surplus and jobless. The introduction of electronic computers has already created a serious crisis in the accounts department. More and more such devices are being planned by the Railway Board. For instance, the booking of railway tickets with the help of electronic gadgets is being planned on an experimental basis.

17.50 hrs.

[*Mr. Deputy-Speaker in the Chair*]

This will also give rise to unemployment of a large number of railway employees. Then, surpluses are being declared in various sections of the railways, resulting in deep discontentment among various sections of railway employees.

At times the railways are adopting callous and devious methods to retrench workers. For instance, there are cases where workers are transferred from one railways to a different railways. Naturally, the workers are not able to go such a long way because of domestic problems. So, they are compelled to leave their jobs. This kind of concealed retrenchment must be stopped.

Then, the Railway Board is giving step-motherly treatment to Kerala and other less developed States. During the Fourth Plan the amount allotted for the development of railways in the country is estimated to be Rs. 1,050 crores. Out of this the share of Kerala is reported to be negligible.

Similarly, for the construction of new railway lines, the Planning Commission is reported to have allotted Rs. 90 crores. Unfortunately, the share of Kerala in this amount is nil. It may also be pointed out that while the neighbouring States like Mysore have progressed tremendously in the matter of railways, Kerala State remained at the level of 1956. The mileage per lakh of population in Kerala is 3.4 or nearly one-third of the all India figure of 9.5. The corresponding figures for the adjoining States of Mysore and Madras are higher at 6.2 and 5.6 miles respectively.

Enlarging the railway system of the State has become a necessity in view of the State's potential for growth. Taking these facts into consideration, the State ePlanning Board of Kerala has suggested seven items of work for inclusion in the Central scheme for development of railways.

The first is the construction of a new broad gauge line from Ernakulam to Trivandrum via Shertala, Alleppey, and Quilon. In reply to a written question the hon. Railway Minister stated that the existing line via Kottayam is the coastal line. This is really a joke of the era. By coastal line we mean via Cherthala and Alleppey to Quilon. You must understand the importance of Alleppey and Cherthala where colr products are produced and dollars are earned for the Centre.

The second line proposed is the construction of a new line from Tellicherry to Mysore. If we join only 90 miles from Tellicherry to Mysore, passengers from the south can come to the north and save 400 miles of journey. Now we are travelling via Madras and are losing our time and everything. Therefore the link line from Tellicherry to Bangalore is absolutely essential.

The link line from Kottayam to Bodinaikaonur via Peemade and Kumali is a very important line because it passes through the plantation area and the hill producing centre as also the famous tourist centre, Thekkadi. That also the Minister must take into consideration.

Then, there are the development of the existing railway line from Cochin to Colmbatore, doubling of the existing railway line from Shoranur to Mangalore, construction of a new line from Kuttippuram to Ernakulam via Ponnani, Garuvayoor and

[Shri K. M. Abraham]

Kodungalloor, and the Melathur-Faroke line.

I have also moved cut motions to highlight the necessity of converting the metre gauge line from Ernakulam to Trivandrum via Kottayam into broad gauge. If it is converted into broad gauge, the hill produce which is concentrated at Kottayam can be transported to the whole of India by that line.

I have also moved cut motions to stress the need of two new railway stations to be opened, one at Kaduthuruthy and the other at Neelimangalam. Please consider these demands also.

I will also request the hon. Minister to start through trains from New Delhi, Bombay and Calcutta to Ernakulam so that thousands of passengers can go to and come from the south.

An additional shuttle service from Ghaziabad, very near Delhi, to New Delhi will be a boon to the thousands of workers and employees who are working in Ghaziabad to reach here. That additional train must be scheduled at 7.45 in the evening.

श्रीमती लक्ष्मीबाई (मेडक) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं तीन मिनट के अन्दर अपनी बात समाप्त कर दूँगी। 7 तारीख का जिक्र है जब कि मैं हैदराबाद से दक्षिण एक्स्प्रेस की रेलवे बोगी नम्बर 394 से आ रही थी। 8 तारीख की सुबह को बल्लारशाह रेलवे स्टेशन पर जहां कि मौनिंग टी आदि देते हैं वहां पर यकायक डाइनिंगकार डिटेंच हो गई और लोग सब चिल्लाने व शोर मचाने लगे कि बड़ा जान का खतरा पेश हो गया था वह तो कहो भगवान की कृपा से खतियत हो गई। चाय आदि तो मिली नहीं लेकिन शुक्र है भगवान का कि हमारे प्राण बच गए वरना पूरी ट्रेन ही नष्ट हो जाती। दरअसल बेलमपल्ली कार्पोरेट स्टेशन पर चैक अप नहीं किया गया था और इस के लिए कर्मचारी लोग एक दूसरे के ऊपर आरोप व प्रश्यारोप लगाते हैं लेकिन हकीकत यह है कि कोई भी अपनी इयूटी की जिम्मेदारी को महसूस नहीं करता है।

मन्त्री महोदय यहीं पर जो रेलवे की बजट

डिमांड्स लाये हैं उन्हें मैं सपोर्ट करती हूँ लेकिन मुझे इतना ज़रूर कहना है कि मन्त्री महोदय आज रेलवे ज़ के कर्मचारियों में जो अधिकारी, वैईमानी आदि फैली हुई उस को को रोकने के लिए गम्भीरतापूर्वक विचार करके आवश्यक कदम उठायें।

आज हालत यह है कि रेलवे ज़ को डैमेजेज के रूप में कोई 53 लाख 87 हजार रुपये कोटि में देने पड़ते हैं। इस तरह से कुछ एक करोड़ रुपया प्राइवेट पार्टीज़ को डैमेजेज के रूप में लोगों को रेलवे ज़ को देना पड़ता है। इस प्रकार रेलवे ज़ को इतने रुपये का भाटा सहना पड़ता है वह इसी कारण है कि उसमें वैईमानी बहुत बढ़ गयी है और कर्मचारी लोग ईमानदारी से अपने कर्तव्य का पालन नहीं करते हैं। मुझे अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि उसे देखने वाला कोई नहीं है। अभी यहां पर लोग कह रहे थे कि उन के बास्ते फी टिकेट है, अलाउडेज़ हैं। उन के दिमाग भी फी हैं और इयूटी भी फी है। इस लिये उन में कोई दायित्व की भावना नहीं है और कोई हमारी बाज़ सुनने वाला नहीं है।

18.00 hrs.

हैदराबाद से जो गाड़ी चलती है तब उस में डाइनिंग कार होती है लेकिन बेलगांव में वह डिटेंच हो जाती है। ऐसी स्थिति में लोगों को खाने पीने की बड़ी तकलीफ होती है। बगर डाइनिंग कार के वह कहाँ खाना पा सकते हैं और किस तरह से इतना लम्बा सफर कर सकते हैं? आज लोग पैसे भी देना चाहते हैं तब भी उन को खाने को ठीक से नहीं मिलता है। आज यहाँ तरह तरह के सुझाव दिये जा रहे हैं कि यह किया जाय वह किया जाये। लेकिन बगर लोग ठीक से काम करें तो सभी कुछ ठीक से चल सकता है। और जितना पैसा रेलवे के पास होता है उतने से ही सारा काम आसानी से चल सकता है और जनता को भी पूरी सहायता मिल सकती है।

मैं तैलंगाना से आती हूँ। वहाँ पर 9 जिले के दैडक्वाट्स हैं। 9 में से 4 जिलों के दैडक्वाट्स ने

ग्राज तक रेल की सूरत नहीं देखी है। संगारेही का जो हैडवाटर्स है उस से 16 मील के फासले पर हेवी एलेक्ट्रिकल्स है। वहाँ तक रेल जाती है, लेकिन हमारे यहाँ तक नहीं पहुंच पाती है। डा० राम सुभग सिंह बहुत बढ़िया ग्रामी हैं और इस डिपार्टमेंट को चला रहे हैं। मैं उन के लिये कोई बुरी बात नहीं कह रही हैं, जो कुछ मैं कह रही हूँ वह उन के डिपार्टमेंट के लिये कह रही हूँ। निजाम गवर्नर्मेंट ने सैट्रल गवर्नर्मेंट को 100 करोड़ रु० की 1300 मील रेलवे लाइन दी थी, लेकिन वहाँ के लिये मंत्री महोदय ने बकरी की दुम के बाबावर भी रेलवे नहीं दी। हमारे यहाँ के बार डिस्ट्रिक्ट हैडवाटर्स को, यानी संगारेही, करीमनगर, नलगोड़ा और ग्रामीलाबाद को, रेल का पता भी नहीं है। वहाँ गाड़ी जानी चाहिये। जो ग्राप के विभाग में काम करने वाले हैं, उन का व्यवहार जनता के साथ अच्छा नहीं है और वह ग्रपना काम भी ठीक से नहीं करते हैं। ग्राप के पास बहुत से बेलफेयर फँड हैं, उस में से ग्राप को अपने कम्बन्चारियों को एक एक हफ्ते की ट्रेनिंग देनी चाहिये कि उन को जनता से कैसा व्यवहार करना चाहिये। ग्राज अगर कोई कुछ कहता भी है तो उस की सुनने वाला कोई नहीं है। ग्राज तो स्थिति यह है कि रेलवे के बाय रूम्स को भी कोई साफ़ नहीं करता है। इस की और मंत्री महोदय को पूरा ज्ञान देना चाहिये।

अभी श्री कंवरलाल गुप्त बोल रहे थे कि दिल्ली इतना बड़ा शहर है, देश का कैपिटल है लेकिन यहाँ पर जो रिटायरिंग रूम्स हैं उन के बारे में बड़ी बदनामी है। अगर कोई 3 रु० रोजाना अलग से दे दे तो उस में एक महीने तक रह सकता है। ग्राप को इस के ऊपर ज्ञान देना चाहिये।

ग्राज ग्राप की जो गाड़ियाँ हैं उन में वालियों को बड़ा खतरा रहता है। चाहे यह ब्लास हो या फँस्ट ब्लास। चोरियाँ इतनी होती हैं जिस का कोई ठिकाना नहीं है। रेल के दिव्ये और बैगन जो होते हैं उन में लोग नीचे से

सूराक्ष कर के उस में से सामान निकाल लेते हैं। इस की ओर भी विभाग का ज्ञान जाना आवश्यक है।

मैं एक दक्षे वर्षा में लड़ी थी। वहाँ पर दो ट्रेनें आई जिन में अधेरा था उन में दिन में तो लाइट जलती है और रात में अधेरा रहता है। एक गाड़ी बम्बई से और दूसरी किसी दूसरी तरफ से प्रा रही थी। ग्राप को इन सब चीजों को देखने की जरूरत है।

मैं अन्त में ग्राप की डिमान्ड्स को सपोर्ट करती हूँ परन्तु यह तबज्जह दिलाना चाहती हूँ कि डिपार्टमेंट में एकिशिएन्सी लाने की बहुत अधिक आवश्यकता है।

SHRI D. R. PARMAR (Patan) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, during the discussion on the Railway Demands last year, I had pointed out in my speech some urgent works of public utility and of importance in Gujarat State but it is regretted that nothing has even slightly moved in the matter.

Now, my first point is for joining some link railway lines for which the people of Gujarat have been frequently representing and requesting the railway administration. These link lines are (1) Wagdad-Bhiladi, (2) Bhavnagar-Tarapur, (3) Jasdan-Rajkot, (4) Nadiad-Dholaka and (5) Vlijapur-Himatnagar link lines. I do not want to go in much details of these link lines.

For Wagdad-Bhiladi link line, the people of North Gujarat have represented often and often and also moved the Gujarat Government for carrying out this link line of 20 miles so that there will be a parallel rail route between Ahmedabad and Delhi through western Rajasthan. By joining these two stations, Wagdad and Bhiladi by the link line, the goods as well as passenger load can be diverted on this route decreasing the load on existing Ahmedabad-Delhi route to much more extent.

As the former Baroda State had its own G. B. S. railways, during that regime there was a proposal for joining Sojita-Dholka link line for which the former Baroda State had deposited some amount with the Railway Board. May I know what has happened to this amount, why this amount

[Shri D. R. Parmar]

is not being spent on the link line between Nadiad and Dholaka ?

For another link line, Vijapur to Himatnagar via Ransipur, during the ex-Baroda State the land was acquired and earth-work for rail embankment was carried out for about seven to eight miles, but after independence, with the merger of the ex-Baroda State, that project was murdered.

I have come to know that, in the name of some savings, some full-fledged running stations are being converted into flag stations on the Western Railway in Gujarat State. The public of Gujarat who were enjoying the rights and privileges since native states, are being deprived of the same. There are many other ways and means for effecting savings. The administration should be improved. Malpractices and corruption should be stopped. But, on the contrary, the administration is encouraging corrupt practices.

There is no smooth system or practice for supplying empty wagons to business-men. Every day the business-men experience hardships in getting empty wagons. Last year we approached the Railway Minister for supplying sufficient wagons at Urjha, Patan, Harij and Patadi and other business centres of Gujarat. But no efficient working in this regard has been introduced so far. On the other hand, much more money is being swallowed by the concerned railway authorities on the spot for supplying empty wagons. Such malpractices should be stopped and the Railways should get the direct earnings.

I will give one example of malpractice. One of my friends wanted to carry with him his cycle and a she-goat from Ahmedabad to Mehsana. He asked the luggage clerk at Ahmedabad Station to book the same. The money receipt was prepared and that gentleman gave the amount as per the money receipt, but the luggage clerk asked for an additional amount of Rs. 15 if he wanted to carry his luggage in the same train. That gentleman did not have much money ; he placed his money purse before the clerk, and the clerk took all the money without keeping a single pie in the purse. On receipt of this complaint, I forwarded the same to the General Manager, Western Railway, Bombay. An enquiry was con-

ducted, some statements were taken, but no fruitful result was achieved.

In another case, one railway employee intentionally painted a wrong name, other than the approved one, of a new flag station to be opened last year on Mehsana-Viramgan section of Western Railway. Instead of the approved name of 'Mankanaj', the wrong name 'Bhesana Mankanaj' was painted on the name-board. The people of the Bhesana village took advantage of the wrongly-painted name, and trouble arose. I brought this matter to the notice of the then Railway Minister and requested him to inquire into the matter, how and who had played the mischief, and to punish the culprit. But, though one year has passed, no inquiry has been conducted. Thus those who are wrong-doers are always being encouraged.

The name of this station was changed three to four times. But as per the latest orders of the Railway Minister, the name-board of that flag station has not yet been changed. As per the latest orders, the name of that flag station 'Mankanaj Bhesana' which was the first proposed name. The name is already corrected in the railway time-table. D. R. U. C. C. Rajkot Division, had also recommended to keep the name of that flag station as 'Mankanaj Bhesana'. Yet, the name-board has not yet been changed. At present, the tickets being issued have four different names. This shows how the administration is going on.

Now I come to the matter of the very unhappy incident which played a havoc at a small halt station of Titoda on Kalol-Vijapur railway line of the Western Railway in Gujarat State, on the morning of 21st January, 1969.

This flag station was working at its old site since more than last thirty years and the people of round-about villages Titoda, Tarapur and Jalund were taking the advantage of this station since then very peacefully. However, it has been stated that some interested persons played the role through a—higher officer of Gujarat State, to change the old site of the flag station to the new site which is about 2½ furlongs away from the old one towards Kalol side.

The people of "Tarapur and Jalund" were enjoying the rights and privileges of the old site since opening of that flag station more than thirty years. These villages have also an approach road upto the old site of this station, which was constructed as part of the development programme spending about Rs. 15,000. This road is of no use when the station site is changed. The new site has no direct road approach. Moreover the public have to pass through an old narrow and zig-zag cart-track over and above crossing a water-drain. Thereby the public have to walk about one kilometer more. The villagers of these villages and some Members of Parliament, Members of Legislative Assembly, President of Kalol as well as Gandhinagar Taluka Congress Samities, President of Kalol Taluka Panchayat and the President of Kalol Majoor Makajan and President of Kalol District Municipality and leaders of political parties requested the railway authorities not to shift the old site of this flag station. Yet, however, without considering the opinion of the above-said public representatives the railway authorities decided to shift the site on 21st January 1969, without giving time for the public to approach the concerned officials. As the public were being deprived of their rights and privileges they informed the officers concerned, State as well as Railway authorities of their intention for starting 'Satyagraha' for stopping the train at the old site. Accordingly, satyagraha was started peacefully without any violence. Two trains were stopped at the old site and allowed to run there after. This made the satyagrahis to believe that even the morning train should also accordingly halt at the old site and therefore they practised their demonstrations in quite a carefree and peaceful manner. Police officers and railway officials were also carefree because of the precedents of the last night. But no sooner did they see the train coming with an abnormal and unusual speed, they attempted to save their own lives by jumping off the rail track. Had the policemen and the railway staff on duty not been vigilant and careful enough to run away in time, many of them would also have been crushed. But the staunch satyagrahis Mr. Vasudev Bapalal Barot, aged 28 years, and Mr. Pradyuman Vadilal Barot, aged 13 years, did not move. They were crushed.

Mr. Vasudev died on the spot and Mr. Pradyuman seriously injured. Now, thus, you will see the real spirit of village satyagrahis, though one young satyagrahi died on the spot, they observed silence and peace. The special saloon of Mr. Bharadwaj, A. R. O. Meusana was attached with the train at the time of the incident. It was presumed, he had instructed the driver how to act. Even after the incident he did not come out of his saloon for about one hour. Yet, however, neither Mr. Bharadwaj nor the engine driver Mr. Khan was insulted or abused. On the contrary they were given special escort by the village leaders.

Now the real funny thing is that though there were serious allegations on Mr. Bharadwaj for having murdered the Satyagrahis, he was appointed as one of the Members of the Departmental Inquiry.

Hence, in the name of justice, I request the hon. Minister to pass orders for judicial inquiry in the matter to find out wrong-doers and take necessary steps to punish them.

I have nothing to discuss at this stage the points of the case in favour of shifting the halt station or against it, but the thing is that for favouring some persons, care should be taken in not snatching away the rights and privileges of the other group who were enjoying the same since more than thirty years in the past. So my request to the hon. Minister is to continue the old flag station site till the final decision of the inquiry is known.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He might pass on the rest to the hon. Minister. He will take appropriate steps.

The Speaker had said that the Minister would be called at 6.15 p. m. There are a number of members who want to speak, from both sides. I will allow a question to each after the Minister has finished. That would be the best thing in the circumstances because we have to finish this today (*Interruptions*) I cannot extend time

श्री शशि शूबण : मिनिस्टर साहब अपना जवाब पौत्र मिनट में दे देंगे, तब तक और लोगों को मीका दिया जाये।

MR. DEPUTY-SPEAKER : We are ready to sit longer. Let him reply and for the other matters not covered, I will allow a question each (*Interruptions*).

श्री गुणानन्द ठाकुर : क्वैश्चन पूछने का सवाल नहीं है। मिनिस्टर साहब जवाब कल दे सकते हैं, आज सदस्यों को दो चार मिनट समय प्राप्त दीजिए।

MR. DEPUTY-SPEAKER : I should allow the hon. Member to put a question after the Minister has concluded.

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH) : Of the 31 members who have spoken most of them have given qualified support to the Demands, but they did not say anything which might run counter to our ideas.

Shri S. M. Joshi, Chairman of the SSP, who is not here—though, of course, he had a talk with me before he left—pointed that Rs. 29 crores were given by the ex-Nizam State Railways to the Government of India, Ministry of Railways. The capital invested on that railway at the time of takeover was Rs. 17.53 crores, cash balance taken over was Rs. 5.52 lakhs...

श्री गुणानन्द ठाकुर : उपाध्यक्ष महोदय, आप पूरा समय मिनिस्टर को दीजिए, हम जा रहे हैं।

(श्री गुणानन्द ठाकुर सदन छोड़ कर चले गए)

DR. RAM SUBHAG SINGH : Balance taken over amounted to Rs. 4.69 crores, under depreciation reserve fund, Rs. 47 lakhs in development fund and Rs. 52 lakhs under revenue reserve fund. The funds taken over have become part of the Indian Government Railways funds and expenditure is incurred as per requirements on all portions of the Indian Railways including the ex-Nizam State Railway portion.

As the House knows, it was with a view to help the Telengana portion of Andhra Pradesh that we set up at Hyderabad the zonal headquarters of the South Central Railway. It shall be our endeavour to attend to the genuine needs of Telengana wherefrom Shrimati Sangam Laxmibai comes.

I am extremely sorry that she was inconvenienced while coming to Delhi and we shall try our best to see that in future she does not meet the difficulty she met last time.

Most of the hon. Members like Shri Solanki, Shri Sonar, Shri Mahant, etc. all wanted that the areas which have not yet been opened by the Railways, we should extend the Railway line there. They are also of the opinion that wherever there is narrow gauge or metre gauge in smaller sections, those lines should not be dismantled. There has been a unanimous feeling in the House, both in this House as well as in Rajya Sabha, that in respect of the railways which are being called uneconomical lines and which are supposed to be dismantled, we should reconsider and give a second thought to that idea. Having regard to the unanimous feelings that have been expressed in the House—Shri Deven Sen who is a great Union leader also made a notion of it—I feel that we should try to increase our earnings by introducing better chairs, by introducing better coaches and strengthening the lines. Shri Sonavane also said about Pandharpur. He is conversant with that place. That is a very famous place of pilgrimage and it is a fact—I have some idea about it—that the pilgrims who go there to offer Puja at Pandharpur have to undergo a good deal of difficulty while travelling in trains. Though the policy so far has been not to improve that line, having regard to the opinions expressed in this House as well as in the other House I propose not to dismantle any railway line wherever it may exist.

SHRI RANDHIR SINGH : What a Minister.

DR RAM SUBHAG SINGH : Wherever it is possible, we would try to convert the narrow gauge railway into the gauge of that area. If there is a metre gauge, we shall try—I do not know how far our resources will permit—but as a policy I say that there would not be any dismantling and as far as possible we will keep on strengthening those lines and also converting them into the gauge of that area, be it metre gauge or broad gauge.

18.23 hrs.

[*Shrimati Tarkeshwari Simha in the Chair.*]

Quite a good number of hon. Members expressed difficulties of the Third class passengers and it is a fact that India is a country of poor people because 99% of our population comes from very poor families and most of them do not travel but if they have to travel most of the people travel by third class and Shri Deven Sen and just now Shrimati Sangam Laxmi Bai, Shri Sonavane etc. all mentioned about this. So our effort will be that the travelling facility must be improved in the third class. Several members have given figures regarding the earnings from the first class passengers, air condition class passengers and third class passengers. It is a fact that it is the third class passengers who are keeping the rails on the whels though of course freight is another thing as that gives the higher but it is the third class passengers who provide the backbone of the railways. Hon. Shri Berwa said that it was due to the danda in Rajasthan that Pokharp—Jaisalmer railway was set up.

He does not know how that railway line came into existence because no amount of danda can deter us from our policy. (*Interruptions.*)

That also he has no mind to understand, how it came into existence. It was the Railways which approached the Defence Ministry to construct the railway; nobody came and told us. My good friend Mr. Berwa should develop some power of understanding at least in regard to railway matters. He also said that only three railway lines had been constructed in Rajasthan. Again he lives in his antiquated ideas because there is another fourth railway line from Hindumalkot to Ganganagar, a major part of which had already been constructed and I shall see that it is expedited. That also was not due to his efforts... (*Interruptions.*)

श्री श्रोकार साल बेरवा : किसके दबाव में हुआ है ?

DR. RAM SUBHAG SINGH : Udaipur Himmatnagar line, Churu line, Jaisalmer Pokaran line and Hindumalkot Ganganagar line. The fifth will be the Barmer line... (*Interruptions.*)

The Government of Rajasthan were concerned about the drought conditions. My esteemed friend did not care to go into that drought area. Our railways are operating there, taking food and fodder and other materials to Jaisalmer, Pokaran and other areas wherever the railways can reach; they also help in the matter of water.

श्री श्रोकार साल बेरवा : सिंक दस पर-सेन्ट की आपने कटीती की है।

DR. RAM SUBHAG SINGH : Whatever it may, we have done something. I have offered to the Rajasthan Government that they can demand on our services and they will ungrudgingly be given to help the cattle and the people of Rajasthan. Mr. Berwa has got the air conditioned comfort in this Chamber and did not care to lose his weight by visiting those areas.

श्री श्रोकार साल बेरवा : आपने ही जाने का प्रयत्न नहीं किया, मैं तो धूम कर आया हूँ।

DR. RAM SUBHAG SINGH : Regarding Kotah-Bundi-Chittorgarh line he said that he could give us Rs. 4 lakhs or some such amount and also shramdan to construct that line. The moment he deposits that amount and also the deposit needed for the earthwork from Kotah to Bundhl, we shall start it.

श्री श्रोकार साल बेरवा : हम बिल्कुल सेयार हैं।

DR. RAM SUBHAG SINGH : You give tomorrow and I shall start it the day after.

There is a railway line—the Etah line which my colleague Mr. Rohanlal opened when he was a Member of Parliament in the first Lok Sabha. Prior to that my friend Shri Musheer Ahmedjee said that it was uneconomical and yet it should be maintained. That line also falls in the same category of lines and it is covered by what I said. But he made two points which create some difficulty.

He said that any number of people get down and any number of people enter the trains without tickets. I hope he will

[Shri Ram Subhag Singh]

exercise his influence and see that the people travelling by that railway maintain the railway rules. He also made mention about Kaskanj-Ammapur crossing and he is conversant with the rules. I will go into that matter and see how best we can help him.

There was mention of the shifting of the headquarters from Bombay to Ahmedabad. Shri Solanki and some other Members also pointed this out. But I have given my reply to this point when I was speaking in the course of the general discussion of the railway budget.

Shri Deiveekan offered to undertake a fast at my residence but I personally do not believe in fasting. If he comes there, I will try to feed him and not provide any opportunity for him for any fasting. He said that the name, 'Dalmiapuram' should be changed to Kallakudi. It is up to the State Government of Tamil Nadu to suggest it and with the approval of the Home Ministry, we can get any name changed, but we have also got a station called Kalligudi on the Southern Railway and so there might be some difficulty.

Shri Deven Sen also mentioned about the operating ratio. This ratio is the ratio of working expenses to gross earnings. This ratio, therefore, gets affected if the variation in the expenses is more than the variation in the earnings. A direct comparison of operating ratio of one year with that of another year may be misleading if due allowance is not made for variation in the prices, and the wage levels which affect the expenses and the levels of fares and freight which affect the earnings. Isolating the effects of extraneous factors such as successive increases in dearness allowance, merger of part of dearness allowance with pay, increase in prices of coal, excise duty, cess and sales-tax on coal, increase in the price of diesel, increase in electricity tariff rate, and so on—these also are taken into account in this connection. I am mentioning all these items because it is not only the dearness allowance which has brought us into this difficulty; there are so many other factors, and besides those that I read out, there are many more items. I am quite sympathetic to what he said. Our efforts will be to meet the view-points that he ex-

pressed, but it may not be possible to accept what he said, but this much assurance I am giving him.

Shri Abraham mentioned that we should not introduce devices which might result in retrenchment. Shri Deven Sen also said and quite a good number of Members from our side were also very keen on that. This is not going to be our policy. We do not want to be harsh on any worker. I do not want to introduce any device which will result in retrenchment, but situated as we are, the House will appreciate our difficulty that if we keep the railways in an antiquated form, then there would be any improvement. So, we are going to introduce all the technical devices, the most modern devices, but at the same time we will see that no worker is retrenched.

If the extraneous factors are eliminated from expenditure, the comparable expenses per thousand traffic units, i.e. passenger kilometres plus net tonne kilometres has steadily come down over the years from Rs. 19/- in 1960-61 to Rs. 18/- in 1968-69, a reduction of about 5.8 per cent, indicating the inbuilt resilience to handle higher leaves of traffic without a corresponding increase in expenditure.

Shri Deven Sen also referred to the setting up of a tribunal or some other body to go into the question of need-based minimum wage for railwaymen. It has often been clarified that the railway employees cannot be dealt within isolation and their emoluments and other benefits have to be determined within a framework adopted in respect of Central Government employees as a whole. The railwaymen have benefited substantially by the general decisions taken by the Central Government for all its employees in respect of fringe benefits. An instance of such benefits is the grant of liberalised family pension. It cannot be overlooked that the railway servants are also Central Government employees and that it is a public utility service, the entire income of which goes to the nation as a whole. While there is room for minor adjustments in pay scales and allowances of individual categories of railway staff—this is constantly under review in the course of periodical negotia-

tions with organised labour—it would not be desirable to remit the question of minimum wage or the general pay structure to a special tribunal meant for railways. Even now the scales of pay of running staff, rates of payment to casual labour, emoluments of gangmen etc. have been referred to the *ad hoc* Railway Labour Tribunal, presided over by Justice Miabhoj. A general investigation will, however, have to be appropriately done by a Pay Commission or a like body.

In regard to the question of need-based minimum wage, the Second Pay Commission, 1957-59, went into the matter in detail and after very careful examination of all aspects of the question, recommended that the minimum should be Rs. 80 per month. In doing so, the Commission examined the quantitative aspect of determining the need-based minimum. The commission made an independent calculation collecting fresh views from eminent nutritional experts in this country. The cost of food at the prevailing price was worked out and cost of housing, clothing, etc. was also added to these more or less as recommended by the 15th Labour Conference. Subsequently, increases in emoluments have been effected through the raising of dearness allowance from time to time, in accordance with the recommendations of various commissions, the last of which was the Gojendragadkar Commission.

The need for fixation of minimum wages including a national minimum wage, the means of increasing productivity including the provision of incentive to workers, etc. are matters under the consideration of the National Commission on Labour, whose report has to be awaited before any definite norms regarding need-based minimum wage can be evolved.

Shri Deven Sen made reference to more work being given to labour co-operatives and elimination of casual and contract labour. At present, Labour Co-operative Societies are functioning at about 85 locations on contract for work relating to handling of goods, parcels, coal, coal ashes, cinder picking, etc. Recently we have liberalised the conditions of contract of work to genuine Labour Co-operative Societies upto certain monetary limits—to be precise upto Rs. 1,20,000 per annum,

I do hope that before long this will make a desirable impact on the labour employed by us in the right direction.

SHRI S. KUNDU: Your station masters are contractors who handle the cases.

DR. RAM SUBHAG SINGH: Then it serves your purpose, because you advocate their cause. Anyway, we are going to hand it over to the workers co-operatives. Then, if they are doing anything wrong, they would not be allowed to do that.

Shri Ram Avtar Shastri referred to the canteen at Sabarmati. I know that there is some trouble about that. But we are prepared to hand it over to the worker's co-operative

Shri Solanki, Shri Deiveekan Shri A. S. Saigal and Shri Ram Avatar Shastri referred to non-gazetted employees of railways such as commercial clerks, coach attendants, train controllers, guards etc. As I have already announced in my budget speech, the question of granting relief to staff who may have attained the maximum of their scales of pay is receiving consideration. I might add that the requirements of different grades of staff are under examination. We propose to see that nobody feels aggrieved. We will pay special attention to this because quite a large number of hon. Members have referred to it.

Shri Deiveekan stated that the Southern Railways have been granted only Rs. 222 lakhs for staff welfare whereas Northern, Western and Eastern Railways have been given Rs. 350 lakhs each. This is due to the fact that the number of staff in the Southern Railways is less as compared to the other railways

Shri Ram Avatar Shastri referred to the extension of the Factories Act to workers in locosheds. This matter was considered at length by Justice Rajadhyaksha in 1946-47 and he made a specific recommendation that in consideration of the fact that in locosheds factory and non-factory type of workers have to perform duties side by side, they should be governed by the Hours of Employment Regulation. Accordingly, in the Factories Act it was specifically indicated that the workers of locosheds would be excluded from the operation of that Act. It may be of interest

[Shri Ram Subhag Singh]

to note that although the locoshed workers are governed by the Hours of Employment Regulations, a further limitation has been voluntarily imposed in that for any duty performed in excess of 48 hours of work, as indicated in the Factories Act, the workers of the locoshed will be entitled to weekly overtime at one and a half times their normal wages.

Then, Shri Parmar referred to Adibasi areas and Shri Sonavane referred to Scheduled Castes and Scheduled Tribes. As I have stated in my previous speech, our effort will always be to see that the rules in respect of Scheduled Castes and Scheduled Tribes are observed as fully as possible. I know their difficulties. As I promised on the last occasion, I will myself go into the matter. I know the problem of Shri Sonavane and I will try to see that he feels satisfied.

Shri A. G. Sonar referred to the transport difficulties faced by the fruit growers of Maharashtra, Andhra Pradesh and other areas. At the instance of Shri Shinde, we have now put a time limit that in five or six days every wagon from Bhusawal must reach Delhi, or within a particular time it should reach Bomday and from the Madras side also it should reach Calcutta or any other destination. I will see that time-table is rigorously observed.

He said that he was finding difficulty in getting wagons. We will also try to meet their wagon requirement because that is such a precious commodity and, at the same time, perishable also. If it reaches Rajasthan of Shri Berwa, it will be of great value as also here in Delhi.

Shri A. G. Sonar also said about loyal workers. I have already said that we are going to be governed by the announcement made by the Home Ministry both in the Lok Sabha as well as in the Rajya Sabha and we will implement that *in toto* and be as liberal as possible. But I do pay my tribute to the workers about whom Shri A. G. Sonar made a mention and said that award should be given to loyal workers. (*Interruption*). The hon. Member must remember that the vast majority of workers in the Railway are loyal.

Shri Kanwar Lal Gupta—he is not

here—said that there was some *ghero* in Calcutta. As I said, the *danda* of Shri Berwa .. (*Interruption*), any *ghero* or any threat would not affect our working. If anybody feels that by *gheao* he can coerce us, he is living in a fool's paradise.

The vast majority of workers in the Railways—12½ lakhs out of 13½ lakh railway employees—attended work. It would, naturally, be difficult to award all these 12½ lakh people. However, Government have taken a decision to give rewards to those railway employees who remained at their post of duty under difficult circumstances, sometimes involving risk to their personal safety. Recommendations from various offices in this regard are being scrutinised and considered for grant of monetary or other recognition.

Shri Solanki also pointed out decategorisation. We will examine his ideas, though of course it is being done due to small revenue.

My hon. friend, Shri Yadav, said about his area. We have already asked them to survey that area for introducing a broad gauge railway and will keep in mind what Shri Yadav suggested just now.

He also said about the introduction of sleeper coach. That will be done, but perhaps it will be difficult to reduce the price of food just at the moment.

Shri Deivekan wanted to introduction for Rujdhani Express from Delhi to Madras. Shri Abraham wanted that some trains or coaches should run from Bombay to Ernakulam, from Delhi to Ernakulam, from Delhi to Trivandrum etc. Long time back I had introduced a coach from here to Ernakulam and we do propose to introduce one from Bombay to Ernakulam. I will keep in mind his suggestion. If I am not making any announcement in that regard just now, it does not mean that we will ignore his good suggestion.

What he said about Tellicherry and Mysore is a very pertinent point. Though of course other points that he made out are equally pertinent, that will really open up an area which has not yet been opened.

Shri Chandrika Prasad wanted that there should be a through coach for Ballia. We shall have to bear in mind. Ballia was the first district,

like the western districts of Bihar, to incur the wrath of the British Government.

18.50 hrs.

[Mr- Deputy-Speaker in the Chair]

Therefore, we shall have to keep in mind the needs of Ballia. There is a proposal to introduce a through coach from Gorakhpur to Ballia. His other requirements will also be met in time.

I believe I have covered most of the points...

श्री रामधोर सिंह : "यड क्लास" का नाम "जनता क्लास" रख दिया जायें।

डा० राम सुभग सिंह : इस पर विचार किया जायेगा।

With a view to obviating overcrowding, we are going to introduce, from 1st April, quite a good number of trains. We have already introduced the Rajdhani Express between Delhi and Howrah which has been criticised or welcomed. The Golkonda Express is also there.

Then, Shri Nageshwar Dwivedi pointed out the difficulties of his people coming from Bombay to eastern U.P. districts. There also, we are increasing the number of days on which that train will run, that is, from four days in a week, it will run on six days in a week, from Bombay to Allahabad and from Allahabad to Howrah. There are additional suburban trains between Howrah and Andal and between Howrah and Ulubaria, that is, four additional pairs of suburban trains. There is one pair of additional trains between Howrah and Kharagpur and the introduction of 16 additional suburban trains on the Howrah Division and 4 additional suburban trains on Sealdah Division. The following additional through coaches are being introduced, one additional through coach between Jabalpur and New Delhi and one additional through coach between Poona and Nagpur. Similarly, there are quite a good number of coaches which are going to be made available from the next month. (Interruption) Rajasthan will automatically be put at an advantageous position if any coach is added between

Delhi and Bombay or between Bombay and Ahmedabad.

About the other points which have not been covered, we will consider them and send replies to hon. Members. With these words, I propose the Demands for the acceptance of the House.

SOME HON. MEMBERS : *rose-*

MR. DEPUTY SPEAKER : As I have already said, I will give an opportunity to those who had no opportunity to speak. Only questions to be put.

SHRI MANUBHAI PATEL : Sir, I welcome the proposal of the hon. Minister regarding not dismantling certain tracks. I come from the area in which there is the biggest railway station and the biggest railway track in the world as the narrow-gauge line. Out of 760 miles in Western Railway, 718 miles are in Gujarat. So, I would like to know from the hon. Minister categorically as to whether this also will be included in his proposal of not dismantling certain tracks.

श्री यमुना प्रसाद मंडल (समस्तीपुर) : उत्तर बिहार में पूर्वांतर रेलवे के क्षेत्र में कोसी में भारत सरकार की सहायता से कीरी 100 करोड़ रुपये लंबे हुए हैं। क्या मंत्री महोदय वहां पर 8 मीन के बजाय 25 मीन (निमंत्रा राष्ट्रोपुर-प्रतापगंज) रेस्टोर करेंगे, क्योंकि वहां पर रेलवे की जमीन भी है और रेलवे स्टेशनज के मकान भी बने हैं। इस प्रकार वहां पर ग्रीन रेवोल्यूशन के साथ रेलवे रेवोल्यूशन भी नाहिये।

श्री शशि बूबला (लारगोन) : प्रध्यक्ष महोदय, मंत्री महोदय का व्यापार में अपने क्षेत्र की ओर दिनाना जाहाना है कि 15 हजार बर्गमील का एरिया है लण्डवा और दोहर रेलवे लाइन का जिसका 1901, 1915 से लेकर प्रबल तक 6 बार सबै हो चुका है। तो कब तक वहां रेलवे लाइन लग गकरी है, इसके बारे में वह एक निश्चिन समय बता दे वह सात, गांव यात्र, वा मात्र जिसमें कि वहां के लोग भैंस रख सके? मैं रात से भैंस रख रहे हैं क्या यह काफी नहीं है?

श्री मोल्ह प्रसाद (वांसगांव) : मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का जो हैडक्वार्टर है वहाँ रजही कैम्प में 145 जवान फरवरी 1967 में भर्ती किये गए थे। उनके बारे में पुनिस जांच और मेडिकल जांच तथा एक्सरे भी हो नुका था। लेकिन जब मैंने प्रश्न पूछा तो पता चला कि मितव्ययता के उद्देश्य से उसे कैसिल कर दिया गया। फिर दोबारा आज पता चल रहा है, मैंने पूछा कि जब मितव्ययता बरतनी थी तो दोबारा भर्ती क्यों की गई? फरवरी 1968 के मध्य में 153 जवान फिर भर्ती किए गए तो 145 जवान जो पहले भर्ती हुए थे जिनकी मेडिकल परीक्षा हो चुकी थी उनको क्यों कैसिल किया गया गया और यह नई भर्ती क्यों की गई, तो उसका उत्तर यह दिया जा रहा है कि वर्तमान अनुदेशों के अन्तर्गत उसे खत्म कर दिया गया है। मैं जानना चाहता हूँ वह कौन से अनुदेश हैं, जरा उसकी एक प्रति सभा पटल पर मंत्री महोदय रखेंगे और 145 जवान जो पहले भर्ती किए गए थे उनको पुनः नियुक्त करने का प्रयत्न करेंगे?

श्री चंद्र शेखर सिंह (जहानाबाद) : अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि बरवाडी हलाइन को दक्षिणी बिहार से बारून दाऊनगर अखलपाली विक्रम होते हुए बिहाटा से मिलाया जाय और यह से टैकारी कुरुक्ष अतोलह पालीगंज होते हुए विहटा को मिलाया जाय। पटना गया लाइन पर जहानाबाद स्टेशन पर पुल के ऊपर द्वावनी और लेटफार्म के ऊपर शेड बनाया जाय। जहानाबाद पार्ली, मकानदम्पुर टेहटा इन तमाम स्टेशनों पर शेड बनाया जाय और मुठेर के पास चौकीदार गुमटी शीघ्र खोली जाय। जहानाबाद में फहर्ट बलास और सेकेड बलाय के प्रतीक्षालयों को शीघ्र बनाया जाय। मंत्री महोदय क्या इनके ऊपर ध्यान देंगे?

श्री शीठा लाल योजना : (सवार्द माधोपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मुझे नहा दुख हूँ कि मंत्री महोदय ने मेरे एक भी सवाल का उत्तर नहीं

दिया। मैंने गंगापुर स्कूल के बारे, मैं गंगापुर लेटफार्म पर द्वाया के बारे में और सर्वाई माधोपुर रेलवे पुल के बारे में पूछा था। धीलपुर से गंगापुर और गंगापुर से दौसा तक लाइन के निकाल जिसमें धीलपुर से गंगापुर तक सबै के निकाल योजना में विचारार्थ स्वीकार कर लिया गया है, लेकिन आज तक उसका सबै नहीं किया गया, वह कब से करवा रहे हैं और जैसा बेरवा साहब के जवाब में आपने कहा कि 4 लाख रुपये जमा करा दो तो नई रेलवे लाइन निकाल देंगे, तो ऐसा कोई आवासन हमें भी दीजिए कि हम कितना रुपया जमा करायें तब लाइन निकाल देंगे? वहाँ पर यात्रियों को सवारी की बहुत तकलीफ हो रही है और इसकी बहुत दिनों से मांग हो रही है क्षेत्र का विकास रक्ख रहा है। लेकिन उसके लिए आपने कुछ नहीं किया।

श्री गुणा नन्द ठाकुर (सहरसा) : उपाध्यक्ष महोदय, जब डा० राम सुभग सिंह जी बीच में रेलवे के राज्य मन्त्री थे और उसके बाद जब श्री पुनाचा रेल मंत्री थे, मैं इनको याद दिलाना चाहता हूँ, मैं कोई ऐसी मांग नहीं रख रहा हूँ और न कोई भीख मांग रहा हूँ, यह भी मैं स्पष्ट कर दूँ, इनको अपने बचन-भंग का दोषी करार देना चाहता हूँ, 1966 में इन्होंने सुपोलप्रतापगंज रेलवे लाइन का उद्घाटन किया था। आज बड़ी खुशी की बात है कि डाक्टर साहबपुनः रेल मंत्री बन गए हैं। उस समय राज्य मन्त्री थे, आज कैबिनेट मंत्री हैं। मैं डाक्टर साहब से निवेदन करूँगा कि उत्तर बिहार के सहरसा जिले के पिछड़ेपन को देखते हुए इन्होंने सुपोल प्रतापगंज रेलवे लाइन बढ़ाई है जिसके लिए मैंने अनशन करने का नोटिस दिया था। मैं प्रार्थना हूँ कि थरभीठा से भवतियाही तक क्यों नहीं उस रेलवे लाइन को बढ़ा रहे हैं?

मेरा दूसरा सवाल है कि कोसी योजना का काम करीब करीब पूरा हो गया। बथनहा से भीमनगर तक कोसी योजना की नैरो भीटर

लाइन अभी पाई हुई है। उस नैरो भीटर लाइन को भीटर गेज में बदल दें और उस रेलवे को सरकार अपने हाथ में ले ले तो सहरसा जिले का उत्तरी भाग पूर्ण रूप से विकसित हो जायगा। क्या सरकार इस को लेने का विचार कर रही है?

तीसरा प्रश्न यह है कि मानसी और सहरसा के बीच कोसी पर जो रेलवे का पुल है, वह बहुत पुराना है, रेलवे विभाग ने अब तक उसका रिपेयर नहीं किया है, वहाँ पर दुर्घटना होने का बहुत खतरा है—मैं चाहता हूँ कि सरकार उसकी रिपेयर शीघ्र कराये।

चौथी—ब्लाया सहरसा एक एक्सप्रेस ट्रेन देने की कृपा करें। मैंने चार प्रश्न किये हैं, मैं चाहता हूँ कि मन्त्री महोदय इनके बारे में कैटेगोरिकल एक्सेंस दें।

19.00 hrs.

श्री जगेश्वर यादव (बांदा) : बांदा जंक्शन पर एक पुल बनाने के लिये 2 लाख 49 हजार रुपये की एक योजना मन्त्रूर हुई थी, लेकिन इकानामी का नाम लेकर भी उस पुल बनाने के काम को बन्द किया जा रहा है। इस काम पर 30 हजार रुपये लब्ज हो चुके हैं, उसका नोहे का पुल भी बन चुका है, लेकिन अब इकानामी के नाम पर उसको बंद किया जा रहा है। इस पुल का वहाँ पर बनना बहुत जरूरी है, हर साल बहाँ पर 8-10 प्रादमी भारे जाते हैं।

दूसरे—बांदा-लखनऊ एक्सप्रेस को मानिक पुर तक ले जाया जाय इसके बीच में चित्रकूट एक बहुत महत्वपूर्ण स्थान है, इस गाड़ी के वहाँ तक ले जाने से उस की महत्वा और बढ़ जायगी।

श्री राधवीर सिंह : मैं तो सिंकं यही चाहता हूँ कि यह क्लास का नाम बदल कर बनता क्लास कर दिया जाय।

SHRI M. N. NAGHNOOR (Belgaum) : Sir, we have been requesting the Government of India for the past ten years to broad-gauge the Poona-Bangalore railway line. And, the Government of India have been pleased to broad-gauge it from Poona to Miraj. That is one thing. Secondly, we have been asking them to broadgauge the line from Bangalore to Guntakkal. The Hassan-Mangalore railway line is being laid. It is a metre gauge. Mangalore is going to develop into a big harbour and it is also a potential ore-carrying railway line. But, unfortunately the Government of India does not respond to our request. And, this gives the impression the Government of India does not want to broadgauge the line in Mysore State at all and they are giving unfair and unkind treatment to Mysore. These are the three standing examples. I want to ask : Why is it that you are not clearing these projects and make them more broad-based? That is number one.

Secondly, there is a very potential mining area in Kudremuk in Mysore State and there is a request being made to lay a broad gauge railway line from Hoobli to Karwar. The Yugoslav Government and the Japanese Government have offered to collaborate and finance the project and they have offered reasonable terms including rupee payments. Will the Government of India give immediate attention to consider these proposals?

श्री केशव नाथ पास्वान (रोसेरा) : उपाध्यक्ष महोदय, लहरिया सराय से सहरसा 75 मील है और हसनपुर से सकरी 50 मील है। यह इलाका बहुत बेकबड़ है, वहाँ पर रेलवे लाइन बनाने की बहुत आवश्यकता है। इसके लिये बहुत दिनों से लिखते-लिखते थक गये हैं, लेकिन दुर्घटना मंत्री जी.....

श्री राधवीर सिंह : ये तो शान्दार मंत्री हैं।

श्री केशव पास्वान : हम लोग पुनाचा साहब को दुर्घटना मंत्री कहते हैं। इस लाइन की वहाँ पर सक्त आवश्यकता है, हम लोग लिखते लिखते थक गये हैं और जनता की तरफ से यह

[श्री केदार पास्वान]

आवाज आ रही है कि अगर आप यह लाइन नहीं देंगे, तो हम लोग सत्याग्रह करेंगे, रेलवे मंत्री का भेराव करेंगे, बहां मर जायेंगे।

MR. DEPUTY-SPEAKER : Before I request the Minister to reply, may I ask Shri Limaye whether he would like to put a question on some point he has raised at this late stage?

SHRI MADHU LIMAYE : No, no.

मैं नियम का पावन्द हूँ और नियम के अनुमार ही चलता है।

SHRI S. KUNDU : May I request the hon. Minister to say something about the recognitions of Unions?

SHRI P. VISWAMBHARAN (Trivandrum) : May I get an assurance from the Minister that the construction of the Trivandrum-Kanyakumari line will be taken up during the Fourth Plan period?

दा० राम सुभग सिंह : उपाध्यक्ष महोदय;... (व्यवधान) ...यमुना घंडन जी ने नार्य ईस्टर्न रेलवे के बारे में कहा। उनके मुताबिक वे उन तमाम लेन्डों के एक सम्मानित प्रतिनिधि हैं... (व्यवधान) ... श्री ठाकुर जी भी है और पासवान जी भी है। तो यमुना जी के कहने के मुताबिक सुपोन-प्रतागंज लाइन गई और धर्मोटा-भवतियाही लाइन किसके कहने से जा रही है... (व्यवधान) ...

किसी की प्रेरणा पाकर मैं कोई फैसला नहीं करता हूँ और ठाकुर जी के कहने से ही मैं कुछ करूँगा। और अपने मन में जो चलेंगा वही करूँगा। ... (व्यवधान) ...

शशिभूषण जी ने बंडवा-दोहद के बारे में कहा था।... (व्यवधान) ... इनकी मत्याग्रह की घमकी से कुछ नहीं किया जायेगा। जो बहुमत की राय होगी, वही किया जायेगा। ... (व्यवधान) ... ये सारा भूठ बोलते हैं। ... (व्यवधान) ...

SHRI SHRI CHAND GOYAL (Chandigarh) : What is this attitude of the Minister?

MR. DEPUTY-SPEAKER : No, no. It is not possible to interrupt like this.

दा० राम सुभग सिंह : तो शशिभूषण जी ने बंडवा-दोहद के बारे में कहा था लेकिन उस के अभी कागज नहीं आये हैं कि क्या सर्वे हुआ है और क्या-क्या बातें हुई हैं। इसलिए उन मारी बातों का पता लगा कर और शशिभूषण जी से बात करके किर जैमा मुनामिब होगा कहूँगा।

मोलहू प्रमाद जी ने मितव्ययिता के बारे में कहा था और सवाल का भी जिक्र किया था। मैं उस सवाल पर विचार करके और मोलहू प्रमाद से बात करके, अगर कहीं अन्यथा हुआ है तो उसको दूर कराऊंगा।... (व्यवधान) ...

चन्द्रशेखर जी ने अरबन जहानाबाद वर्गेरह बेहटा की तरफ ले जाने के बारे में जो कहा था तो वह अभी हमारी स्कीम में नहीं है। लेकिन उन्होंने जो देव वर्गेरह की बातें बताई, पटना-गया लाइन पर, उसकी मैं देख-रेख कराऊंगा और देखूँगा क्या किया जा सकता है।

बोदा के बारे में यादव जी ने जो बातें बताई—स्कूल के बारे में तो और कुछ दूसरी कठिनाइयों के बारे में तो उसके बारे में भी मैं देखूँगा कि क्या स्विनि है और जो भी मम्बव होगा वह करूँगा।

Shri Naghnoor spoke about conversion of the M G line from Poona to Bangalore into BG. That is being done. He also spoke about so many other lines. Whatever has been included in our programme, will be done at the moment.

Shri Bhagwat Jha Azad had mentioned about the Bhagulpur-Bawali Mandar Hill line. (Interruption). He is also a Member of Parliament. That will be covered. That also will not be dismantled. We will see how to extend it.

As for the Kathua-Jammu line which

Shri Qureshi had mentioned, we will expedite it and get it completed within scheduled time.

Shri M. Y. Saleem wrote to me about the Macherla-Nalgonda line. We will attend to it. I have no papers about it just now. But I will find out the position.

गंगापुर के बारे में आपने जो बातें बतायी और स्कूल के सम्बन्ध में भी तो उस स्कूल के बारे में मैं पता लगा कर बताऊंगा कि क्या करना सम्भव है। और जो अन्य बातें बतायी उसके माथ-माय यह भी बताया कि जिस माननीय सदस्य के पौँडर्ट्स का उत्तर यहां नहीं दे पाया उसे मैं निश्चित भेज दूँगा।

MR. DEPUTY SPEAKER : I know the hon. Minister tried to cover the various points raised and questions were also raised. Certain points were not covered and the questions were not replied to. I will request him to take note of them later on.

I will now put all the cut motions to the vote of the House.

All the cut motions were put and negatived

MR. DEPUTY SPEAKER : I shall now put the demands to the vote of the House. The question is :

"That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the order paper be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of the following demands entered in the second column thereof—

Demands Nos. 1 to 11, 11A, 12 to 18 and 20."

The motion was adopted.

[The Motions for Demands for Grants which were adopted by the Lok Sabha, are reproduced below Ed.]

Demand No. 1—Railway Board

"That a sum not exceeding Rs. 1,42,20,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Railway Board'."

Demand No. 2—Miscellaneous Expenditure

"That a sum not exceeding Rs. 6,11,29,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Miscellaneous Expenditure'."

Demand No. 3—Payments to Worked Lines and Others

"That a sum not exceeding Rs. 17,58,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Payments to Worked Lines and Others'."

Demand No. 4—Working Expenses—Administration

"That a sum not exceeding Rs. 75,60,35,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970 in respect of 'Working Expenses—Administration'."

Demand No. 5—Working expenses—Repairs and Maintenance

"That a sum not exceeding Rs. 2,41,82,94,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses—Repairs and Maintenance'."

Demand No. 6—Working Expenses—Operating Staff

"That a sum not exceeding Rs. 1,56,23,32,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses—Operating Staff'."

Demand No. 7—Working Expenses—Operation (Foot)

"That a sum not exceeding Rs. 1,56,36,83,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970,

in respect of 'Working Expenses—Operation (Fuel)'."

Demand No. 8—Working Expenses—Operation Other than Staff and Fuel

"That a sum not exceeding Rs. 46,15,72,000 be granted to the President to defry the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel'."

Demand No. 9—Working Expenses—Miscellaneous Expenses

"That a sum not exceeding Rs. 35,45,86,000 be granted to the President to defry the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses—Miscellaneous Expenses'."

Demand No. 10—Working Expenses—Staff Welfare

"That a sum not exceeding Rs. 24,57,06,000 be granted to the President to defry the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970 in respect of 'Working Expenses—Staff Welfare'."

Demand No. 11—Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund

"That a sum not exceeding Rs. 95,00,00,000 be granted to the President to defry the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund'."

Demand No. 11A—Working Expenses—Appropriation to Pension Fund

"That a sum not exceeding Rs. 10,00,00,000 be granted to the President to defry the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970 in respect of 'Working Expenses—Appropriation to Pension Fund'."

Demand No. 12—Dividend to General Revenues

"That a sum not exceeding Rs. 1,59,01,19,800 be granted to the President to defry the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Dividend to General Revenues'."

Demand No. 13—Open Line Works (Revenue)

"That a sum not exceeding Rs. 8,40,52,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Open Line Works (Revenue)'."

Demand No. 14—Construction of New Lines

"That a sum not exceeding Rs. 29,48,50,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Construction of New Lines'."

Demand No. 15—Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund

"That a sum not exceeding Rs. 5,16,15,62,000 be granted to the President to defry the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund'."

Demand No. 16—Pensionary Charges—Pension Fund

"That a sum not exceeding Rs. 6,34,59,000 be granted to the President to defry the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Pensionary Charges—Pension Fund'."

Demand No. 17—Repayments of Loans from General Revenues and Interest Thereon—Development Fund

"That a sum not exceeding Rs. 1,59,53,000 be granted to the President

to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Repayments of loans from General Revenues and interest thereon-Development Fund'."

Demand No. 18—Appropriation to Development Fund

"That a sum not exceeding Rs. 1,91,51,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Appropriation to Development Fund'."

Demand No. 20—Payments towards Amortisation of Overcapitalisation

"That a sum not exceeding Rs. 28,26,000 be granted to the President to defray the charges which will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 1970, in respect of 'Payments towards Amortisation of Overcapitalisation'."

— — —

**APPROPRIATIONS (RAILWAYS)
BILL,* 1969**

THE MINISTER OF RAILWAYS (DR. RAM SUBHAG SINGH): I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of Railways.

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is :

"That leave be granted to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of Railways."

The motion was adopted

DR. RAM SUBHAG SINGH: I introduce[†] the Bill.

I beg to move[†] that the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of Railways, be taken into consideration.

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is :

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of Railways, be taken into consideration."

श्री भग्नु लिम्बे (मुंगेर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं ने लिख कर दिया है, मुझे बोलना है। जो सदस्य लिख कर देता है नियम के अनुसार काम करता है उस के ऊपर यह अन्याय कर रहे हैं।

MR. DEPUTY SPEAKER: The hon. Member should bear with me. I have gone through the points he has raised. I have followed the debate as far as possible carefully. I was in the Chair most of the time. I know certain points raised were not covered.

श्री भग्नु लिम्बे: उपाध्यक्ष महोदय, मैं बिल्कुल यही बात कह रहा हूँ जिस को किसी ने भी नहीं उठाया। आप मुझ सीजिये। मैं साधारण दुर्घटनाओं की चर्चा नहीं कर रहा हूँ। मैं एक ठोस बात आप के सामने रखना चाहता हूँ। उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबाल उठा रहा हूँ इन सानियत का और मानव के प्राणों की प्रतिष्ठा का। आप जरा सोचिये... (व्यवधान)... आप लोग तो कभी मेहनत नहीं करते और दूसरा करेगा तो लांचन लगायेंगे।

उपाध्यक्ष महोदय, लक्षीसराय में 23 अक्टूबर, 1966 को एक भयंकर दुर्घटना हुई जिस में 32 लोग कट गये, मर गये और कई घायल हो गये। उस के बारे में... (व्यवधान)...। आप सनिय में नई बात कह रहा

*Published in Gazette of India Extraordinary, Part II, section 2, dated 18.3.69.

[†]Introduced/Moved with the recommendation of the President.

[श्री मधु लिम्बे]

है, मेरी समझ में नहीं आ रहा है आप लोगों में धीरज क्यों नहीं है। उपाध्यक्ष महोदय, उस के बारे में रेलवे सेफटी कमिशनर ने जांच की लेकिन जनवरी, 1969 तक रेलवे सेफटी कमिशनर की रपट न प्रकाशित की गई और न सदन के सामने आयी।

इस रपट में चार मिफारिंग की गई थी...

एक माननीय सदस्य: सत्याग्रह भी था।

श्री मधु लिम्बे: मुझे सत्याग्रह करना पड़ा, शम की बात है। आप कुछ काम नहीं करते हैं इसलिए मुझे जेल जाना पड़ता है।

यह रेलवे सेफटी कमिशनर कानून के अंदर नियुक्त किया गया प्रधिकारी है। उस ने चार मिफारिंग की थीं।

"Recommendations:—(i) Arrangements may be made at Luckeesaral station so that the passengers may be apprised of the trains that are going to Gaya Branch or to the Main Line, through a suitable microphone announcement.

(ii) In stations, provided with foot-over-bridge, where there is incidence of passengers crossing the railway line a suitable type of fencing barrier may be provided between the line lines to prevent such unauthorised action.

(iii) Improvement of electric headlights of all train engines is needed by checking the power and focussing of all locomotives in use.

(iv) The powers under Section 84 of the Indian Railways Act 1890 (IX 1890) to make 'Rules regarding Notices of and Inquiries into accidents' should be vested in the Ministry of Transport and Aviation (now Ministry of Tourism and Civil Aviation); under which the Commission of Railway Safety functions".

इस रपट पर उन्होंने कोई कायंवाही नहीं की। मैंने यह सवाल यहां पर उठाया था, प्रश्न पछे थे। कोई कायंवाही नहीं की गयी।

फिर इस तरह की दुष्टनाएं हुई हैं 14 फरवरी, 1968 को। आधा घंटे की बहस बहस मैं ने यहां पर उठाई। उस के बाद भी मेरे सभावों पर कायंवाही नहीं की गई। अन्त में मुझे सत्याग्रह करना पड़ा तब इन सुभावों पर अमल हुआ।

अब मेरा सब से पहला यह सवाल है कि रेलवे सेफटी कमिशनर की रपट को आप लोगों ने क्यों दवाया? 14 फरवरी को जो दूसरी दुष्टना हुई उस में जो 18 लोग मर गये उन के प्राण क्या डां। राम मुझे सिंह वापिस ला सकते हैं? प्राण लेना आसान है, कल करवाना आसान है, लेकिन इसान के प्राण को वापिस नहीं लाया जा सकता है। इसलिए, डां मात्र, आप भले आदमी हैं लेकिन जब से रेलवे बोर्ड ने इस तरह की लापर्वाही बर्नी है इसलिए उस रेलवे बोर्ड को आप जब बखूबि करेंगे तभी उन 18 लोगों की आत्मा शान्त होगी। 18 लोगों को मरवाना कोई मामूली बात नहीं है। यह मेरा पहला मुद्दा था।

मेरा दूसरा मुद्दा यह है कि कलोल बीजापुर लाइन पर 21 जनवरी को बहां जो सत्याग्रह चल रहा था तो सत्याग्रहियों को जानबूझ कर कटवाने का काम जो सनून में ऐरिया आफिसर भाग्यव बैठे थे उन्होंने करवाया है। श्री राम मुझे सिंह को मैं फिर अपील करना चाहता हूँ कि वह भले आदमी हैं तो क्या उस ऐरिया आफिसर को तत्काल स्स्पेंड करवाने का काम बढ़ करें? उन के ऊपर आरोप क्या है? ऐरिया आफिसर के ऊपर 114 के तहत abetment of an offence 304 के तहत Culpable homicide not amounting to murder 307 के तहत attempt to murder और 333 के तहत causing grievous hurt endangering life or personal safety का चार्ज लगाया गया, लेकिन ऐसे अफसर को जब तक मंत्री महोदय के द्वारा संस्पृष्ट नहीं किया जाता है तब तक मेरी राय में कोई ठीक तरीके से न्याय नहीं होगा।

कलोल बीजापुर लाइन के इलाके के जो

देहाती लोग हैं उन के ऊपर बढ़ा अन्याय हुआ है। लोगों को कटवाया गया है। मेहरबानी करके भागंव साहब को स्वीकृत करके पूरी जांच करवाइये।

तीसरी और अपनी अंतिम बात में एक वाक्य में कह देना चाहता है कि रेलवे ने रिटायरिंग रूम्स का इंतजाम करके यात्रियों की सुविधा के लिये अच्छा काम किया है। लेकिन मेरा अफसर यह अनुभव रहता है, और शायद सभी माननीय सदस्यों का होगा, कि रेलवे अफसर हमेशा रिटायरिंग रूम्स पर कठजा किये रहते हैं। जो अफसर छुट्टी पर होते हैं वह तो साधारण यात्री माने जा सकते हैं लेकिन जो लोग ड्यूटी पर होते हैं क्या उन के सम्बन्ध में मन्त्री महोदय, एक हुक्म जारी करेंगे कि उन को रिटायरिंग रूम्स में बिल्कुल नहीं रहना चाहिये और जो मुसाफिर लोग हैं उन्हीं की सुविधा के लिये रिटायरिंग रूम होने चाहिये, जिन में कि छुट्टी पर रहने वाले अफसर भी शामिल हैं? अगर यह काम मन्त्री महोदय कर देंगे तो सभी मुसाफिर उन को बधाई देंगे और मैं ने भी उन्हीं की बातों को यहां पर रखा है।

SHRI SRADHAKAR SUPAKAR (Sambalpur): Sir, I want to raise a point of order. So far as the points raised by Shri Madhu Limaye are concerned, I want to seek some light from you: whether at such a stage, when the Appropriation Bill has been moved,—if we give notice or even without notice—we can go on talking about things, if we say that these are new matters: If we can speak on them, then I have also a right to speak and continue the debate for another 15 minutes.

MR. DEPUTY-SPEAKER: He has written to me under the rules, raising certain points. I have got his note with me. He has a right, though his last point, about Lakheesarai, was not covered fully. I gave him permission to speak. Now, please reply. Mr. Ram Subhag Singh.

डा० राम सुभग सिंह: श्री मधु लिमये ने

बतलाया कि रिटायरिंग रूम्स का वाजिब रीति से प्रयोग नहीं किया जाता और जो रेल कर्मचारी छुट्टी पर नहीं होते वे भी उन का इस्तेमाल करते हैं, जिन की हैसियत यात्रियों की नहीं रहती। इस सम्बन्ध में मैं अभी एक आदेश जारी करूँगा कि किसी भी रिटायरिंग रूम का गलत प्रयोग न हो।

SHRI S. KUNDU (Balasore): There are separate rooms such as "Officers' RetiringRooms." (Interruption)

डा० राम सुभग सिंह: वही मैं कह रहा हूँ कि रिटायरिंग रूम्स का प्रयोग केवल रेल पर सफर करने वाले लोग ही करें। अगर वे किसी ऐसे व्यक्ति के लिये रिजर्व रहते हैं जिन की गणना यात्रियों में नहीं हो सकती, तो आज से उन के लिये वे रिजर्व नहीं रहेंगे।

कलोल के एक्सिस्टेंट के बारे में जो श्री मधु लिमये ने बतलाया, यह बहु दुःख की बात है। श्री मनुभाई ने और दूसरे लोगों ने भी इस और ध्यान आकर्षित किया है। भागंव को हटाने की जो श्री मधु लिमये ने मांग की है, उस के बारे में मैं कोई बात अभी कहना नहीं चाहता लेकिन जो प्रश्न उन्होंने उठाया है उस पर हम विचार करेंगे।

माननीय सदस्य ने लकड़ी सराय एक्सिस्टेंट के सम्बन्ध में सेप्टी कमिशनर की रिपोर्ट के बारे में भी कहा, लेकिन सेप्टी कमिशनर की रिपोर्ट हमारे मन्त्रालय की रिपोर्ट नहीं है। फिर भी हम लोगों का विचार है कि जिनमें भी आवश्यक और उचित सुझाव दिये जाते हैं हम उन को कार्यान्वित करें। सेप्टी कमिशनर द्वारा मिनिस्ट्री और सिलिंग एविएशन विभाग के नीचे काम करते हैं।

श्री मधु लिमये: सिफारिश तो आप के लिये है, आप ने अमल नहीं किया।

डा० राम सुभग सिंह: जो सिफारिशें हम वाजिब समझेंगे उन को जहर कार्यान्वित करेंगे क्योंकि यात्रियों का भला करना हमारा उद्देश्य है।

जी भवु लिखते : ऐसा नहीं किया, इसी लिये तो हम को सत्याग्रह करना पड़ा।

डा० राम सुभग सिंह : मगर आप ने सोचा कि आप के लिये सत्याग्रह करना उचित है तो ठीक है। मगर मैं समझता हूँ...

जी भवु लिखते : हम क्या करें। आप लोग सिफारिशों पर अमल नहीं करते हैं। इस लिये सत्याग्रह करना पड़ता है, मुझे जेल में रहना अच्छा योड़े ही लगता है।

डा० राम सुभग सिंह : मैं कहने के लिये तैयार हूँ कि हम लोगों के किसी कार्य से हमारे किसी साथी को सत्याग्रह करने के लिये बाध्य न होना पड़े, ऐसा वातावरण बनाने की हम कोशिश करेंगे।

जी भवु लिखते : रेलवे यात्रियों की रक्षा कीजिये, और कोई चीज नहीं है। इतने लोग नाहक मर गये।

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is :

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain sums from and out of the Consolidated

Fund of India for the service of the financial year 1969-70 for the purposes of Railways, be taken into consideration."

The motion was adopted

MR. DEPUTY-SPEAKER The question is :

That clause 2, clause 3 and the Schedule stand part of the Bill!"

The motion was adopted

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were then added to the Bill

DR. RAM SUBHAG SINGH : Sir, I move :

"That the Bill be passed."

MR. DEPUTY-SPEAKER The question is :

"That the Bill be passed."

The motion was adopted

19.25 hrs.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March 19, 1969/ Phalgun 28, 1890 (Saka).