

Fourth Series, No.25

Tuesday, March 19, 1968
Phalgun 29, 1889 (Saka)

LOK SABHA DEBATES

Fourth Session
(Fourth Lok Sabha)



LOK SABHA SECRETARIAT
New Delhi

C O N T E N T S

(Fourth Series, Vol. XIV—Fourth Session, 1968)

No. 25—Tuesday, March 19, 1968/Phalgun 29, 1889 (Saka)

COLUMNS

Oral Answers to Questions—

*Starred Questions Nos. 688, 689 and 691 1307-37

Short Notice Question No. 10 1337-41

Written Answers to Questions—

Starred Questions Nos. 690 and 692 to 717 1341-60

Unstarred Questions Nos. 4269 to 4276, 4278 to 4378, 4380 to 4419, and 4422 to 4497 1360-1505

Correction of Answer to USQ 1295 dt. 20-2-1968 1505-06

Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance—

Demand for Sovereign Nagaland by Left Communist

Nagas 1506-16

Papers Laid on the Table 1516-17

Estimates Committee—

Forty-seventh Report 1517

Statement *re.* recent blaze in Ganga near Monghyr 1518-19

Shri Raghu Ramaiah 1518-19

Demands for Grants (Railways) 1968-69 &

Demands for Supplementary Grants (Railways), 1967-68 1524-1604,
1605-24,
1625-93

Shri C. M. Poonacha 1524-25

Shri Nambiar 1532-40

Shrimati Tara Sare 1541-43

Shri D. R. Parmar 1543-47

Shri R. D. Reddy 1548-49

Shri O. P. Tyagi 1549-56

Shri A. S. Saigal 1556-60

Shri Deiveekan 1560-63

Dr. Mahadeva Prasad 1563-71

Shri S. M. Banerjee 1571-77

Shri D. N. Tiwary 1577-85

Shri Deven Sen 1585-88

Shri G. S. Reddi 1588-90

Shri Dinkar Desai 1590-96

Shri R. S. Arumugam 1596-99

Shri Mahant Digvijai Nath 1599-1604

Shri Nathu Ram Ahirwar 1605-09

	COLUMNS
Shri Abdul Ghani Dar	1609-24
Shri Liladhar Kotoki	1674-78
Shri Gunanand Thakur	1678-82
Shri Mudrika Sinha	1682-87
Shri Onkar Lal Barwa	1687-93
<i>Re. Arrest of Members</i>	1604-05
Arrest and Release of Members	1624-25
Jammu and Kashmir Representation of the People Supplementary) Bill	1519-24, 1693-1718
Clause 2, 3 & 1	1519-24, 1693-1718
Motion to Pass, as amended	1519, 1693-1718
Shri M. Yunus Saleem	1519, 1520- 21,1695-99
Shri Madhu Limaye	1522, 1702-10
Shri D. N. Deb	1710-11
Shri P. Gopalan	1711-12
Shri Gulam Mohammad Bakshi	1712-16

*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.

LOK SABHA DEBATES

1307

1308

LOK SABHA

Tuesday, March 19, 1968/Phalguna 29,
1889 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock.

[MR. SPEAKER in the Chair]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

USE OF CARRIAGES BY RAILWAY OFFICERS

*688. SHRI R. S. VIDYARTHI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

- the designations of the officers entitled to use special trains/carriges for official journeys;
- the number of such carriages/special trains earmarked on each Zonal Railway for the use of officers; and
- the expenditure incurred on maintenance of such carriages/special trains on each Zonal Railway during the last five years, year-wise, separately ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI PARIMAL GHOSH) : (a) No officer is entitled to requisition a special train in connection with his official journeys. Gazetted Railway Officers are entitled to the use of Inspection Carriages for official journeys.

(b) A statement is laid on the table of the House. [Placed in library. See. No. LT-496/68.]

(c) Maintenance charges in respect of coaches, type-wise, is not maintained.

श्री राठ स्वाठ विद्यार्थी : अध्यक्ष महोदय, क्या यह हकीकत नहीं है कि रेलवे अफिसर्स जिन के लिए कैरेजेज और स्पेशल ट्रेन्स रेलवे चलाती है वह अपनी फेमिलीज को साथ लेकर जाते हैं? क्या रेलवे कैरेजेज और स्पेशल ट्रेन्स के मिसायूज के लिए कोई ऐसी ऐजेंसी

रेलवे के पास है कि उसकी चेकिंग हो सके और यदि है तो क्या वह व्यक्ति जो स्पेशल चेकिंग पर नगाए गए हैं वह जिन को आप स्पेशल कैरेज देते हैं उन से बड़े हैं या छोटे हैं?

SHRI PARIMAL GHOSH : No Railway officer is entitled for a special train or a saloon. The saloons are normally used by the Members of the Railway Board and the high dignitaries of the Government of India. The Railway officers are normally entitled to have the Inspection Carriages which are essential for their very nature of work of inspection of the vital installations, stations and other things. Special care is also being taken for the strict use of the saloons and they are only used when they are essential.

SHRI KANWAR LAL GUPTA : That was not his question; you may kindly explain it to the Minister.

श्री राठ स्वाठ विद्यार्थी : अध्यक्ष महोदय, अभी मंत्री महोदय ने बताया कि रेलवे बोर्ड के ही अफिसर्स हैं जिन के लिए स्पेशल ट्रेन्स और सैलून्स का प्रयोग होता है। क्या यह हकीकत नहीं है कि रेलवे बोर्ड के अलावा जनरल मैनेजर जब जाते हैं तो उन के लिए भी स्पेशल ट्रेन लगती है? तो मैं यह पूछता चाहता हूँ कि क्या आप ऐसी व्यवस्था करेंगे कि जो अफिसर जिन का कि काम रेलवे ट्रेक इंसपेक्शन का है उन को छोड़ कर वाकी किसी आदमी को भी स्पेशल ट्रेन उपयोग करने की इजाजत न दी जाय?

SHRI PARIMAL GHOSH : I have already said that no special trains are being used by the Railway officers, either of the Railway Board or of the Government of India.

SHRI MADHU LIMAYE : Saloons.

SHRI KANWAR LAL GUPTA : He is talking about saloons.

SHRI RABI RAY : Saloons.

SHRI PARIMAL GHOSH : Only the Inspection Carriages are being used by the Railway officers.

श्री राबी राय : अध्यक्ष महोदय, मेरे सवाल का जवाब नहीं आया। मैंने सेसिफिकली यह पूछा है कि क्या रेलवे मंत्री ऐसी व्यवस्था करेंगे कि वही आफिसर जो ट्रेन के ट्रैक का इंस्पेक्शन करते हैं वही उस सैलून का इस्तेमाल करें, वाकी और न करें?

SHRI PARIMAL GOSH : Excepting those officers, nobody else is having the use of special carriages.

श्री मधु लिमये : कितनी संख्या है उनकी?

SHRI BEDABRATA BARUA : In view of the very heavy cost that is involved in maintaining saloons which cannot be used everyday—it is quite likely that they will not be used everyday—will the Government consider the question of providing only air-conditioned travel to the officers at the highest because nothing is lost if they have to wait at the stations, particularly, when they have to carry out inspections? It is high time that the matter is gone into.

MR. SPEAKER : Abolish saloons, according to him.

SHRI PARIMAL GHOSH : These Inspection Carriages are being given to the Railway staff who are essentially in need of the Inspection Carriages which are necessary for on-the-spot inspection and also for the inspection of the vital installations. They are the only people who are entitled for these special carriages.

SHRI RANGA : Sir, on-the-spot inspections can be made even if they were to travel by ordinary trains, Mail trains or express trains. He is saying about the on-the-spot inspections. Does that mean all other trains will not be stopped and that only the special train will stop at a particular spot and the gentleman gets down and goes on carrying out the inspection? In view of the fact that for a large number of years, several Members of Parliament from all sides have been urging the dropping of the uneconomic way of using these saloons, would the Government consider, at least now, when they are so badly in need of economy, when they are

thinking of dropping off quite a number of narrow gauge railway lines for the sake of economy, the advisability of dropping off this uneconomic use of these saloons?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : The nature of work requires certain constant attention and inspection round the clock. One does not know when such a contingency will arise. The special inspection wagon, whenever an occasion arises, can be attached to a goods train or any train that goes on the track at any odd hour, at any time. Otherwise, the officers will have to wait for a passenger train leaving at a particular schedule of time and by that time the inspection.....(Interruption).

SHRI RANGA : Is this reason?.....(Interruptions). We have given money for the Railway budget. Be reasonable.

SHRI C. M. POONACHA : There are occasions when immediate inspection will have to be carried out and officers will have to rush to the spot at odd hours; one does not know when such a contingency will arise. Therefore, these inspection carriages are suited to be attached to any train. For example, about 600 to 700 inspection carriages cannot be attached to any mail train or express train; they can only be moved by a goods train or a slow-moving train; they are 4-wheelers and six wheelers. The very fact that these inspection carriages are carriages which can be moved by all trains at any required time explains that they are for specific purposes.

Then, there is a little bit of confusion between the words 'saloon' and 'inspection carriages'. Saloons are those which are maintained for high dignitaries such as President and Vice-President.....(Interruption).

SHRI MADHU LIMAYE : Who are the other high dignitaries?

SHRI C. M. POONACHA : Let me finish. Let them listen to me first and then ask any questions that they want to ask.

They are also for tourists and they are about 116 in number—all gauges, broad gauge, metre gauge and narrow gauge. There seems to be a little bit of misunderstanding that these 116 saloons are available to all the officers. The railway officers are travelling by what is called inspection carriages where they have the speedometer

and the other equipment and gadgets fitted in those things to study the speed of the train, the rideable quality, track suitability, etc. All such items and also the signal equipment are subject to periodical inspection for which certain facilities will have to be provided to the railway staff. For example, a suggestion was made whether they cannot travel by the ordinary regular train. They cannot do so because there they do not have the inspection window. These inspection carriages are attached as the last vehicle from where they can see the track and also get it detached anywhere they want, get down there, inspect and travel further. All these essential requirements are necessary for ensuring proper maintenance of the railway track and other installations. They are not misused....(Interruptions). Maximum care is being taken, and we will certainly tighten up and see that misuse of these facilities does not take place anywhere.

SHRI BUTA SINGH : I want to know from the hon. Minister whether it is a fact that some special coaches were designed and built by the railway authorities to promote the export of railway coaches, but they were not exported, never an exhibition was held, and those coaches are now used as saloons by the railway bureaucrats.

SHRI C. M. POONACHA : No, Sir. The special coaches are being used for tourists and for other special purposes for the general public.

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : अध्यक्ष महोदय, क्या मंत्री महोदय को मालम है कि इन सैलूनों को गाड़ी में लगाने के बारे में अफसर नियमों का पालन नहीं करते और अधिक भत्ता बनाने के लिए अपना सैलून तो माल गाड़ी से भेज देते हैं और खुद दूसरे दिन एक्सप्रेस या मेल ट्रेन से जहां जाना होता है जाते हैं? क्या मंत्री महोदय के सामने ऐसे उदाहरण आये हैं कि जयपुर से दिल्ली आने के लिए अफसरों ने अपना सैलून तो एक रात को पहले ही रवाना कर दिया और खुद दूसरी जो यात्री गाड़ी है उसमें सवार होकर दिल्ली आये? क्या इस तरह के मामलों की जांच की गई है?

SHRI C. M. POONACHA : If such cases are brought to my notice, I shall certainly look into them. I have no information at the moment.

SHRI SHIVAJI RAO S. DESHMUKH : Will the hon. Minister please clarify how high a railway dignitary is expected to be in order to be entitled to the use of these saloons? While the popular members of the Council of Ministers and even the Chief Ministers of the States are not supposed to be entitled to the use of the saloons and they are supposed to use only the ordinary first class carriages, may I know how it is that these high dignitaries of the railways are still entitled to use such saloons?

AN HON. MEMBER : How high and how fat also?

SHRI C. M. POONACHA : The following is the list of dignitaries who are entitled to travel by these saloons, and they are : the President of India, the Prime Minister, the Deputy Prime Minister, the Vice-President, the Ministers (Cabinet Ministers), the Chief and Vice-Chief of the Army Staff, the Chief of Naval Staff, the Chief of Air Staff, the Army Commanders, the Members of the Planning Commission, the Deputy Ministers of Railways.

AN HON. MEMBER : They are not using them at all.

SHRI C. M. POONACHA : Whether they are using or not is a different matter. I am only pointing out that they are entitled.

Then the list includes the Hon. Chief Justice of the Supreme Court, the Director of the Intelligence Bureau, the Foreign Secretary, Government of India, Ministry of External Affairs whilst travelling on duty, and as secretaries the Railway Board Members.

MR. SPEAKER : I am glad the Speaker is not there.

SHRI RANGA : You must be very careful, because they might include your name also.

MR. SPEAKER : I shall not submit to that. So, let him not worry about it

SHRI SHIVAJI RAO S. DESHMUKH : On a point of order.....

MR. SPEAKER : This is the question Hour and there can be no point of order now.

श्री एम० एम० जोशी : मंत्री महोदय इस बात को जानते हैं कि सैलून का प्रबन्ध इस देश में तब हुआ था जब ब्रिटिश राज्य यहां पर था, जो बड़े-बड़े नौकरशाह थे वे इसका इस्तेमाल करते थे। अब जबकि हमारे देश में लोकतंत्र चालू है तथा सैलून को दूसरे स्टेशन पर ले जाने में बहुत-सा रुपया-पैसा खर्च होता है तथा ऐसे लोग भी नहीं हैं जो फस्ट-क्लास में या दूसरी सुविधाओं में नहीं जा सकते हैं, तो क्या मंत्री महोदय और उनकी हुक्मत इस बात पर विचार करेंगी कि लोकतंत्र में इस तरह के नौकरशाहों और बड़े बादशाहों की जो बात होती है, उसको खत्म करके, जैसे दूसरे लोग काम करते हैं, वैसे ही ये लोग भी काम करें?

SHRI C. M. POONACHA : I very well appreciate the feelings of the hon. Member but I must say that this has been the practice hitherto and it has not been misused, and we shall take all proper care to see that these facilities are not missed by anybody.

श्री मधु सिंहये : अध्यक्ष महोदय, जोशी जी के प्रश्न का जवाब नहीं आया। उन्होंने पूछा था कि ये जो विशेष सुविधायें बादशाहों की तरह दी जा रही हैं, ये लोकतंत्र के खिलाफ हैं, इसलिये वे उन को खत्म करने की मांग कर रहे हैं।

SHRI PARIMAL GHOSH : The inherent nature of the railway operation is such that these kind of inspection carriages are essential. This is not a new or peculiar thing in the Indian Railways only, but this is a thing which is in vogue in the railways all over the world. This is not a privilege but this is an essential item which is very much necessary for the operation of the railways.

श्री मधु सिंहये : प्लानिंग कमीशन कीन में इंस्पेक्शन के लिये जाता है। अध्यक्ष महोदय, सैलून के बारे में कोई जवाब नहीं आ रहा है।

SHRI HEM BARUA : The hon. Minister has said that saloons are meant for the high dignitaries. Even though the saloons are meant for the high dignitaries, are Government aware of the instances of,

particularly, the Ministers not using the rail track but using motor-cars for inspection work from one point to another? For instance, when Shri S.K. Patil was the Railway Minister, he travelled from Gauhati to Luading by motor-car, even though the rail track runs parallel to the road he travelled by road. Thus, there was an extra expenditure on motor-cars. Therefore, I wanted to know whether it has been brought to the notice of Government that often Ministers do not use the saloon cars but use motor cars for the same purpose.

SHRI C. M. POONACHA : I am unable to furnish an answer to this question. Other exigencies and the importance of that particular engagement might have necessitated the tour of the Cabinet Minister by road. Those circumstances are not known to me.

श्री मुहम्मद इस्माइल : अभी रेलवे मिनिस्टर साहब ने कहा है कि इंस्पेक्शन के लिये हमें इस चीज को इस्तेमाल करना पड़ता है, लेकिन होता यह है कि सैलून को एक स्टेशन पर खड़ा करके, वहां से वह ट्रालीज में इंस्पेक्शन करने जाते हैं, लेकिन इन कामों के लिए इन के पास मोटर-ट्रालीज भी हैं जो डीजल-इंजिन से चलती हैं। ऐसी हालत में मैं जानना चाहता हूँ कि डीजल-इंजिन की ट्रालीज से इंस्पेक्शन करना बेहतर हांगा या सैलून में जाकर इंस्पेक्शन करना ज्यादा बेहतर होगा, व्योंकि सैलून में जा कर ये रेलवे बोर्ड के मेंबर्स जो जाते हैं और भूल जाते हैं कि स्टेशन आया या नहीं आया ? . . .

MR. SPEAKER : We have already spent 20 minutes on this question. Will you get anything more than you have already got? If they want to consider, let them consider it at leisure. But I do not know whether we should lose all other questions for this.

SHRI RANGA : He has made a very good suggestion.

MR. SPEAKER : I know.

SHRI C. M. POONACHA : Every care is taken use these facilities available for inspection of track, whether it is by motor trolley or by other means; according to the exigencies of time and the nature

of the work, these facilities are being used by the inspecting authorities. I repeat that there will be no occasion for misuse of such facilities made available to the railway staff.

श्री सूरज भान : अभी मंत्री महोदय ने बाताया कि इंस्पेक्शन-कैरिजे और सैलून्ज में थोड़ा कंप्यूजन हो गया है। मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि क्या इंस्पेक्शन कैरिजे के नाम से सैलून्ज का गलत इस्तेमाल नहीं होता है?

SHRI C. M. POONACHA : If specific information is given, I will certainly look into the matter.

SOME HON. MEMBERS *rose*—

MR. SPEAKER : I am prepared to spend the whole hour on this. But let Members not blame me later.

SHRI LOBO PRABHU : It is agreed that railways are for the people, not for railwaymen.

AN HON. MEMBER : It is not agreed.

SHRI LOBO PRABHU : Then it should be agreed now. It is also agreed that this year they have imposed freights and fares which are really unbearable and they have been able to get away with the budget. But would they kindly do one thing, that is give some return to the public and impose income tax on the passes held by railway staff? They are perquisites. Also, will they ensure that the railway staff do not cancel their reservation without paying the normal cancellation charges? Even MPs pay the cancellation charges when reservation is cancelled.

SHRI R. L. CHATURVEDI : All the points raised by the hon. Member were replied to by me at the time of the reply to the general discussion on the Railway Budget. At that time, he was absent.

SHRI LOBO PRABHU : These points have not been raised, nor replied to.

MR. SPEAKER : He says he has replied to them.

SHRI LOBO PRABHU : These have not been raised by me before. These are very simple points. If he had replied to them, let him reply again.

SHRI C. M. POONACHA : The suggestions of the hon. Member would be kept in mind for future action.

SHRI HEM BARUA : Would you kindly find out from him why the Speaker of the Lok Sabha is not in the list of dignitaries he mentioned?

MR. SPEAKER : Shri Ram Avtar Shastri.

श्री रामावतार शास्त्री : अभी मंत्री महोदय ने जो सूची पढ़ी उसमें यह बताया कि फ्लां फ्लां अफसरों को सैलून या स्पेशल कैरिज दिया जा सकता है, लेकिन मुझे यह मालूम है कि ईस्टन रेलवे में जो डी०एस० हैं उनका नाम इस सूची में नहीं है, पर वे भी सैलून और स्पेशल कैरेज में जाते हैं। क्या इसकी जानकारी रेलवे मंत्री महोदय को है? अगर नहीं है तो क्या इक्वायरी कराने पर अगर यह बात सही पाई जाए तो उनके खिलाफ कार्यवाही करेंगे?

SHRI C. M. POONACHA : If the hon. Member gives me in writing some specific details about the case, I will look into it.

SHRI S. K. SAMBANDHAN : In view of the fact that the railway officers who are using these saloons and special carriages do not know the facilities that are expected to be given either to the third class or first class passengers, and they do not care to know all these things, for the sake of their knowing the difficulties of these passengers, will these officers be asked to travel by third class or second class or first class at least once a year or once in six months?

SHRI C. M. POONACHA : That is a suggestion. I will look into it.

श्री रवि राय : मंत्री महोदय ने अभी बाताया कि जो 116 सैलून हैं उनमें आफिसर लोग और डिग्नेटरीज जाते हैं, मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि सैलून की

खरीद पर कितना खर्च हुआ और सालाना मेन्टेनेंस पर कितना खर्च आता है?

SHRI C. M. POONACHA : Some of these air-conditioned coaches cost about Rs. 1,40,000. The other special types, non-airconditioned, cost between Rs. 34,000 and Rs. 40,000. Most of these are very old coaches, they are about 30 to 40 years old, and the Maintenance charges are not very heavy because they do not have periodical overhauls as the normal coaches. The normal coaches cost about Rs. 3,100 or Rs. 3,200 for broad gauge and Rs. 2,400 to Rs. 2,800 for metre gauge. So far as the inspection carriages and other special types of these inspection carriages are concerned, the periodical maintenance charges are not as high as compared to the normal coaches. They are much less, but separate accounts are not available.

श्री शशि भूषण बाजपेयी : मैं यह जानना चाहता हूं कि किन किन लोगों को सैलून देने की कंटेंगरी में आपने रखा है? साथ ही साथ क्या लोक-सभा के अध्यक्ष को भी आप सैलून . . .

MR. SPEAKER : You came late. It is all over now.

AN. HON. MEMBER : Better late than never.

MR. SPEAKER : In our Telugu language there is a saying that when the eddy comes, you will have to begin again.

श्री कंबर लाल गुप्त : मंत्री महोदय ने नये राजभों की लिस्ट पड़कर सुनाई जिनको कि सैलून का खास प्रिविलेज हासिल है। मैं पूछना चाहता हूं कि क्या उनकी नोटिस में ऐसे केसेज भी आए हैं कि अधिकारीगण और सोकाल्ड हाई डिग्नेटरीज सैलून में अपने परिवार को भी लेकर चलते हैं? क्या उनका कोई इंस्पेक्शन करने का इंतजाम आपने किया है? अगर किया है तो कोई केस आपकी नोटिस में आया जिसमें उन्होंने सैलून का मिसयूज किया हो? अगर इंस्पेक्शन का कोई इंतजाम नहीं है तो क्या आप यह इंतजाम करेंगे?

SHRI C. M. POONACHA : We will certainly make a note of this.

श्री कंबर लाल गुप्त : इंस्पेक्शन का कोई इंतजाम है या नहीं? अगर नहीं है तो यह इंतजाम आप करेंगे?

SHRI C. M. POONACHA : The question whether there have been instances of misuse of the special saloons . . .

MR. SPEAKER : Are they permitted to take their families? That is the only point.

SHRI C. M. POONACHA : Some of the dignitaries have had the privilege of taking their families with them.

श्री बालभीकि चौधरी : अध्यक्ष महोदय! सैलून इस्तेमाल करने के सम्बन्ध में हाउम का जो ट्रैडिंग है इससे तो पता चलता है कि राष्ट्रपति जी को छोड़कर सभी के लिए सैलून बन्द कर देना चाहिए, क्या इस पर मंत्री महोदय विचार करेंगे?

MR. SPEAKER : "Only the President will have the saloon; will it be considered?" That is the question.

SHRI C. M. POONACHA : That is a matter for consideration.

PRODUCTION OF SCOOTERS

***689. SHRI S. C. SAMANTA :**
SHRI O. P. TYAGI :

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

(a) the steps being taken to increase the production of scooters and similar vehicles to meet the shortage ;

(b) how many new licences have been issued for the manufacture of other types of scooters and motor cycles;

(c) the steps taken to boost up production in the existing units; and

(d) whether the prices of scooters and motor-cycles are likely to come down from the present level?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED): (a) to (d) : A statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) and (c) : In order to meet the growing demand of scooters, Government have decided to licence one more unit for the manufacture of scooters.

Further, the scooter industry has been included in the list of priority industries eligible for release of foreign exchange to the extent of full utilisation of its installed capacity. It is expected that with the foreign exchange assistance provided to the industry, the production of scooters in the existing units during 1968 will be substantially more than that achieved during 1967;

(b) No new licences have been issued for the manufacture of scooters and motor-cycles. However, for the manufacture of Auto-cycles, letters of intent have been issued to five parties. Industrial licences will be granted to them on their fulfilling the conditions of the letters of intent.

(d) It is not likely that the prices of the scooters manufactured in the existing units will come down in the near future, on account of the relatively low volume of production in each existing unit. In order, therefore, to make available scooters at cheaper prices among other considerations, Government have decided to licence one more unit of a sufficiently large capacity so as to achieve economics of scale. One of the criteria laid down for selecting new scheme is the price factor.

SHRI S. C. SAMANTA : As regards the fixation of prices for the scooters, the hon. Minister has stated in his statement that :

"It is not likely that the prices of the scooters manufactured in the existing units will come down in the near future, on account of the relatively low volume of production in each existing unit."

The existing units are three. We heard three or four years back that their installed capacity is 30,000 per year, but they are producing only 19,000 to 20,000 every year. May I know why steps have not been taken against them for not producing up to the installed capacity?

SHRI F. A. AHMED : So far as the licensed capacity is concerned, including the scooters and motor-cycles, the licensed capacity is 78,500, and in 1967 they produced 65,965. I personally think that is a good performance and we cannot complain so far as the production is concerned. Now we are making arrangements to make foreign exchange available to them and it will be possible for them to even expand their present activities.

SHRI S. C. SAMANTA : Is it not a fact that at present the registered demand is 2,50,000 units and, if so, how can the Government sit quiet with a production of 20,000 per year? The Government says that one unit will be established. May I know why that unit has not been established for so long and whether the recommendations of the West Bengal Government and CMPO will be considered?

SHRI F. A. AHMED : Two questions have been posed by the hon. Member. One is with regard to the demand. So far as the demand up to the third Five Year Plan is concerned, it was estimated at 60,000 per year. So far as the demand for the fourth Five Year Plan is concerned, the target of the demand is fixed at about 1,50,000, and we are developing the production of scooters and similar vehicles up to that demand. What the hon. Member means is that there is an order for 2,50,000 scooters pending up till now. It is for that reason that the Government is considering the question of giving licences to one big unit in order to meet the present demand.

So far as the specific proposal from West Bengal is concerned, about 190 applications were received after we had advertised for applications. Out of these, 17 applications have been selected by the licensing committee and again a sub-committee has been appointed to place before the Government three or four pro-

posals so that out of that at least one or two may be considered.

श्री ओ० प्र० त्यागी : जैसा अभी मंत्री महोदय ने बताया कि लगभग दो लाख की मांग हमारे सामने है, इसकी पूर्ति नहीं हो रही है और इसके कारण बड़ा अप्पाचार है, एक-एक स्कूटर में तीन तीन हजार रुपए का ब्लैक-मार्केट होता है तो मैं सरकार से जानना चाहूँगा कि मार्केट में स्कूटर्स की जो सकेयरसिटी है वह क्या प्रतियोगिता के अभाव के कारण नहीं है और सरकार ने कुछ लोगों को लाइसेंस देकर जो इसकी मानोपली दे रखी है उसके कारण नहीं है? और क्या सरकार स्कूटर कम्पनीज को लाइसेंस देने में कुछ नरमी लाने का विचार रखती है ताकि मार्केट में प्रतियोगिता अधिक तेजी से बढ़ सके और स्कूटर्स की बालिटी और संख्या में भी वृद्धि हो सके?

श्री कल्परहीन अली अहमद : मैंने जो कहा कि ढाई लाख से करीब आर्डर है तो वह सिर्फ स्कूटर के लिए ही नहीं है बल्कि वह आटोसाइकिल, मोटर साइकिल इन सब के लिए है। अभी हम 5-6 को लाइसेंसेज दे रहे हैं जिनमें आटोसाइकिल के लिए भी 50,000 का लाइसेंस हमने दिया है। लैटर आफ इंडेंट इश्यू कर दिये हैं और वह मुख्तलिफ स्टेजेज में है। मैं उम्मीद करता हूँ कि आटो-साइकिल भी बननी शुरू हो जायेगी और जो एंगिस्टिंग यूनिट्स हैं उनमें भी एक्सप्रेशन होगा और जो हम एक, दो लाइसेंस देना चाहते हैं तो जब उनको लाइसेंस दे दिया जायगा तो जो हमारी कमी है वह पूरी हो जायेगी?

श्री ओ० प्र० त्यागी : एक, दो को ही क्यों दे रहे हैं, ज्यादा को क्यों नहीं दे रहे हैं?

श्री कल्परहीन अली अहमद : एक, दो को देने की वजह यह है कि हम वजाय इसके किंचिट छोटी यूनिट्स को इस का लाइसेंस दें यह बेहतर समझते हैं कि ऐसी एक, दो बड़ी यूनिट्स को लाइसेंस ग्रांट करें जहां पर कि

इसका प्रोडक्शन लार्ज स्केल पर मास स्केल पर हो सके और ऐसा होने से उसकी कीमत कम होगी और कीमत कम होने की वजह से लोग सस्ते दामों पर स्कूटर खरीद सकेंगे।

SHRI R. BARUA : From the statement it appears that the low production of the scooter units was due to non-availability of foreign exchange and Government propose to give the full foreign exchange now. In that case, how is it that the Government feels that the scooter prices will not come down, because there will be full production?

SHRI F. A. AHMED : The licensed capacity of all these units is about 12,000. Unless and until the scooters are produced on a large scale, it will not be possible for these units to bring down the prices. Therefore, we are considering the question of giving a licence to such a unit which can produce scooters in large numbers. That will enable us to bring down the prices.

श्री महाराज सिंह भारती : (ए) वाहर में पुर्जे मंगा कर उन को यहां जोड़ कर जिसे हम एमेंसिलिंग कहते हैं, उस तरह यह स्कूटर बनाने का धंधा शुरू होता है और यह उपभोक्ता उद्योग है जो कि मुल्क के अन्दर ही खप जाता है। मैं जानना चाहता हूँ कि आप की कितनी फैक्टरियां हैं जो वाहर से पुर्जे नहीं मंगा रही हैं और पूरे स्कूटर यहां बना रही हैं?

(ब्री) जो अभी पुर्जे वाहर से आ रहे हैं उन्हें कितने दिन के अन्दर आप अपने यहां बनाने लगेंगे?

(सी) जो आप और फैक्टरियां बनाना चाहते हैं जो नई फैक्टरियों को आप इस की इजाजत देना चाहते हैं उसमें क्या सरकार इस बात का ध्यान रखेगी कि मुकम्मिल फैक्टरीज बनाई जायें और कोई भी पुर्जा बाहर से न मंगाना पड़े?

श्री कल्परहीन अली अहमद : इस बक्त कई कम्पनियां हैं जिनको कि हमने स्कूटर्स, मोटर साइकिल और मोर्पेंड बनाने के लाइसेंस ग्रांट किये हैं:

1. मेसर्स आटोम्बाइल प्रोडक्ट्स आफ इंडिया, लिमिटेड, बम्बई, करीब 91.2 परसेंट उसका इंडिजनस प्रोडक्शन है।

2. मेसर्स बजाज आटो लिमिटेड, बम्बई, इंडिजनस प्रोडक्शन 94.80।

3. मेसर्स आइडियल जावा (इंडिया) लिमिटेड, मैसूर, इंडिजनस प्रोडक्शन 87.08।

4. मेसर्स इनफोल्ड इंडिया लिमिटेड, मद्रास, इंडिजनस प्रोडक्शन 92.00।

5. मेसर्स एस्कट्स लिमिटेड, न्यू दिल्ली, इंडिजनस प्रोडक्शन 87.08।

इस तरह की कई कम्पनियां हैं जोकि काफी इंडिजनस मैटीरियल को यूज कर रही हैं और हर मात्र यह इंडिजनस मैटीरियल बढ़ना ही जा रहा है। हम बत्त हम बाहर से स्कूटर बगरह नहीं मंगाते हैं लेकिन कुछ उसके कम्पोनेंट्स अलवत्ता इम्पोर्ट करते हैं वैसे काफी हम ने यहां भी उनको बनाना शुरू कर दिया है और हम चाहते हैं कि वह जो कम्पोनेंट्स अभी भी हम बाहर से मंगाते हैं वह भी जिननी जल्दी हो सके मंगाना बन्द हो जाय और सारी बीजें यहां खुद ही तैयार करने की कोशिश कर रहे हैं।

श्री महाराज सिंह भारती : कितने दिन में पूरा कर लेंगे 100 साल में या 2 साल में?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : फोर्थ फाइव इयर प्लान के अन्दर पूरा कर लेने का इरादा है।

SHRI SRADHAKAR SUPAKAR : There are certain types of scooters for which there is a great demand whereas for other types, there is no demand practically. May I know the number of persons on the waiting list for different types of scooters, if he has got the figures? Secondly, what is the foreign exchange component in terms of money in respect of these different types of scooters?

SHRI F. A. AHMED : I have not got the figures in terms of money, but I have given the percentage of components produced indigenously. I have not also got the figures about the demand for particular types, but whatever is being produced, that is being sold out.

SHRI SEQUEIRA : Is it a fact that in 1967 the scooter factories had the installed capacity and they had the licence to import components but they were not able to produce more because there was shortage of tyres? If this is a fact, has the situation been corrected and, if so, what steps are the Government taking to ensure that it does not recur?

SHRI F. A. AHMED : So far as the shortage of tyres is concerned, I had occasion to acquaint the House sometime ago that this shortage had taken place because of a continuous strike in one of the companies in Bombay. The situation has not improved and I am told that in another company also strike is threatened. So, in order to overcome the shortage we have allowed imports of tyres for about two or three months. Unless and until this strike position improves it is very difficult for me to give an assurance how far we will be able to produce tyres according to the requirements.

SHRI P. VENKATASUBBAIAH : In the statement supplied by the hon. Minister it is said that after sanctioning the necessary foreign exchange the factory will go into full utilisation of the installed capacity. In that case, what would be its impact on the bringing down of the price of scooter? Secondly, what is the control this Government is having on the private sector industry so as to determine the correct price of the scooter? May I know whether there is any cost accounting procedure that is being maintained by Government?

SHRI F. A. AHMED : These matters can be considered, but my experience is the moment a matter is referred to a cost accountant or to the Tariff Commission generally the result is that they give figures much more than what is even asked for by the concerns. So far as the effect on the price is concerned, I have said that as long as the production is not very big it will be

very difficult to bring down the cost of production.

SHRI JYOTIRMOY BASU : May I know (a) what is the black market price of scooter as against the controlled price; and, (b) how the price of scooter in India compares with the price in other countries like Italy, Japan and Britain?

SHRI F. A. AHMED : I do not know if there is any blackmarket and, therefore, I cannot say what is the blackmarket price (*Interruptions*).

श्री भृषु लिम्बये : मंत्री महोदय को ब्लैक-मार्केट का मालूम नहीं है? स्कूटर पर बैठिये तब पता चलेगा।

श्री महाराज सिंह भारती : 4500 रुपया है।

SHRI F. A. AHMED : So far as the price of scooter is concerned, exclusive of excise duty and surcharge the price of Lambretta is Rs. 2388.63, the price of Vespa is Rs. 2402 and the price of Fantabulous is Rs. 3200.

श्री भृषु लिम्बये : स्कूटर की इटली और जापान में क्या सेलिंग प्राइस है?

SHRI F. A. AHMED : I have not got the price of scooter in Italy and Japan.

श्री भृषु लिम्बये : उसे हासिल कीजिये। इकट्ठा करके उसको बाद में दीजिये।

SHRI JYOTIRMOY BASU : Sir, he has not answered my question how the price of scooter in India compares with the price of scooter in other countries.

MR. SPEAKER : He has said that he has not got the information.

SHRI JYOTIRMOY BASU : What is his Ministry doing with such a large staff?

MR. SPEAKER : That is not for me to say.

SHRI KRISHNA KUMAR CHATTERJI : Sir, in my State of West Bengal an applicant for a scooter has to wait for years and, at the same time, scooter is available in the black market. If it is a fact,

is the hon. Minister considering the desirability of having a venture in the public sector for the manufacture of scooter?

SHRI F. A. AHMED : Only yesterday when I was in Calcutta I was shown a prototype of the scooter which is manufactured by one of the firms in Calcutta. As I have said, there were nearly 191 applications out of which the Licensing Committee selected 17 as being suitable for the purpose of licences being issued. We have again appointed a sub-committee to place before the licensing Committee three or four proposals for the Government to take a decision.

SHRI KRISHNA KUMAR CHATTERJI : Sir, my question about the public sector factory has not been answered.

SHRI F. A. AHMED : We have no such proposal.

श्री बलराज मधोक : अभी मंत्री महोदय ने कहा कि उन्हें पता नहीं है कि स्कूटरों की ब्लैक-मार्केट होती है। उन्हें यह भी पता नहीं कि हमारा स्कूटर इटली और जापान की अपेक्षा कितना मंहगा बनता है। इस का मतलब तो यह है कि वह मंत्री रहने के योग्य नहीं है। मेरा कहना यह है कि जब मंत्री महोदय को इतना भी पता नहीं है कि दिल्ली में या देश के अन्दर स्कूटर की कितनी ब्लैक-मार्केट हो रही है तो फिर उनको पता किस बात का है? बाकी बात यह रही कि आप ने बतलाया कि प्लैनिंग कमिशन ने कहा कि इस देश के अन्दर इतने स्कूटरों की डिमान्ड होगी, तो प्लैनिंग कमिशन ने तो यह भी कहा है कि 50 हजार इंजीनियर चाहिये और आज कल 50,000 इंजीनियर भूखे मर रहे हैं। अगर प्लैनिंग कमिशन के कहने के आधार पर ही काम करना है, तो फिर मंत्री महोदय छुट्टी करें। वास्तविकता यह है कि इटली बगैर हमें स्कूटरों की कीमत बहुत कम है। मेरा प्रश्न यह है कि जब देश के अन्दर छोटे आदमियों के लिये बाहनों की इतनी आवश्यकता है, तो क्या कारण है कि एक बार तो आप ने कमेटी मुकर्रर कर के 117 ऐप्लिकेशन्स

मंगवाई जिन्होंने कहा कि वह कारखाना लगाने के लिये तैयार हैं। उसके बाद आप ने सब कमेटी मुकर्रर की, उन एप्लिकेशन्स की दुबारा छांट करने के लिये? आप इग इन दि भैन्डर पालिसी क्यों एडाप्ट करते हैं और अधिक कारखाने लगाने की इजाजत क्यों नहीं देते?

श्रो फखरहीन अली अहमद : आनंदबल मेम्बर ने कई बातें कहीं हैं और मैं इस काम के लायक हूँ या नहीं यह उनकी ओपीनियन पर तो मुन्हसर नहीं है। जहां तक हमारी बीमतों का ताल्लुक है, यह पब्लिक सेक्टर में नहीं है, प्राइवेट सेक्टर में है और वह अपनी बीमतों पर बेच रहे हैं। उनकी कास्ट आफ प्रोडक्शन क्या होती है, इसको देखकर वह बीमत मुकर्रर करते हैं। जहां तक इस बात का ताल्लुक है कि हमारे यहां बीमतें कितनी ज्यादा हैं मैंने कहा कि मैं नहीं बतला सकता कि वह किस कदर ज्यादा हैं क्योंकि इस बक्त वह फिर मेरे पास नहीं है। फिर हमारे यहां खाली स्कूटर ही नहीं बन रहे हैं, दूसरी चीजें भी बन रही हैं, उनमें भी यही हालत है। हमारे यहां कास्ट आफ प्रोडक्शन इसलिये ज्यादा है कि हम छोटी तादाद में चीजों को बना रहे हैं। जापान इटली वर्गेरह में लार्ज स्केल पर प्रोडक्शन होता है इसलिये वहां पर दाम कम है। जहां तक डिमांड का ताल्लुक है, प्लेनिंग कमिशन एक टार्गेट रख कर कि किस चीज की डिमांड कितनी है और सप्लाई कितनी होगी, हम को एक मिकदार बतलाता है कि कितने बनाने चाहिये। उसके बाद वह बनाई जाती है। मैं आप से यह भी कहना चाहता हूँ कि जहां तक इस बात का ताल्लुक है कि लाइसेंस क्यों नहीं दिये गये, लाइसेंस इस पर डिपेन्ड करता है कि कितना फारेन एक्सचेंज किस किस को दिया जाये, सारी बात इस पर मुन्हसर होती है। अगर सारा फारेन एक्सचेंज स्कूटर के लिये ही दे दिया जाये तो दूसरी चीजों के लिये क्या दिया जायेगा?

SHRI LILADHAR KOTOKI : The Hon. Minister has stated that due to the strike in the tyre factory the Government has permitted the import of tyres. May I know whether any steps have been taken to resolve the strike to that scarce foreign exchange is not frittered away in importing tyres which can be manufactured here?

SHRI F. A. AHMED : Steps have been taken by both the Central and the State Governments to bring the two parties together and persuade the strikers to give up the strike while the dispute is adjudicated by the Conciliation Board but, so far as the labourers are concerned, they have not taken any action to resume work.

MR. SPEAKER : Next question. Shri Chandra Shekhar Singh.

SHRI K. N. TIWARY : Sir, this question should not be taken up because there is no Bihar Government now.

MR. SPEAKER : Shri Chandra Shekhar Singh is absent. Shri Bhogendra Jha—absent. Both are absent. So, he need not worry. It is not taken up.

IMPORT OF SYNTHETIC YARN

*691. SHRI BAL RAJ MADHOK : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the State Trading Corporation has been importing synthetic yarn from Japan and Italy at prices higher than the standard international prices of this yarn;

(b) if so, the difference between the standard international price and the price being paid by the State Trading Corporation on different qualities of imported yarn;

(c) whether it is also a fact that it has resulted in huge loss of foreign exchange to the country; and

(d) if so, the steps taken to prevent the loss in future?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) and (b). S.T.C. has made purchases from Japan and Italy at competitive prices.

(c) No, Sir.

(d) Does not arise.

श्री बलराज भट्टोक : मंत्री महोदय ने जो वाचाव दिया पता नहीं उसको गलत कहूँ या सफेद झूठ कहूँ । मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह तथ्य नहीं है कि एक महीना हुआ व्यापारियों का एक डेट्रेशन आप के पास आया और उस ने कहा कि बाहर के देशों से एस टी० सी० जिस भाव पर यार्न खरीदता है, उसमें सस्ते भाव पर वह देने के लिये तैयार है और वह सप्लाई कर सकते हैं, लेकिन आपने इजाजत नहीं दी । अगर आप ने इजाजत नहीं दी, तो मैं जानना चाहता हूँ कि क्यों नहीं दी ?

श्री मुहम्मद शाफी कुरेशी : असल बात यह है कि नाइलन की एक किस्म नहीं है, उसकी मुख्तलिक किस्में हैं और 15 डिनेअर, 20 डिनेअर, 40 डिनेअर से ले कर 100 डिनेअर तक जाती हैं और हर किस्म की अलग-अलग कीमत होती है । यह मुमकिन हो सकता है कि बेराइटी के फंक्शन से कीमतों में फर्क हो । लेकिन यह कहना कि हम ज्यादा कीमत देकर जापान से खरीदते हैं, ठीक नहीं है । मैं माननीय सदस्य की इत्तिला के लिये अर्ज करूँगा कि हम यहाँ पर जो लोकल धारा अपना बनाते हैं उसकी कीमत 125 रु पर के० जी० होती है और एस० टी० सी० 122 रु पर सप्लाई करता है 15 डिनेअर का । इटली और जापान से हम जो धारा मंगाते हैं वह 40-41 रु पर के० जी० (per K.G.) होता है । उसके बाद 100 परसेन्ट कस्टम ड्यूटी होती है, 38 परसेन्ट एक्साइज ड्यूटी होती है, उसके बाद स्टोरेज बैगरह का भी खर्च होता है, इस तरह मेरे वह करीब 120 रु के जी पड़ता है ।

श्री बलराज भट्टोक : मंत्री महोदय ने कहा कि ज्यादा अन्तर नहीं पड़ता । मेरा कहना यह है कि आज जो इंटरनेशनल कीमत है और जिस भाव पर यार्न हम को मिल सकता है उसके ऊपर हम ड्यूटी बैगरह क्या लगाते हैं, यह अलग बात है—उसकी अपेक्षा जो यार्न एस० टी० सी० दे रहा है उस की कीमत अधिक है, कहीं 40 परसेंट और कहीं

30 परसेंट । अगर सरकार इससे सहमत नहीं है तो क्या मंत्री महोदय इस के लिये तैयार है कि कोई पालियामेन्ट्री कमेटी इस मामले की जांच करने के लिये मुकर्रर की जाय कि कितना यार्न खरीदा गया है, उस की इंटर-नेशनल प्राइज क्या है और किस भाव के ऊपर यहाँ पड़ता है । अगर मंत्री महोदय इस बात के लिये तैयार नहीं हैं तो हमें कहना पड़ेगा कि जो कुछ उन्होंने कहा वह गलत है ।

बाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) : माननीय सदस्य जानते हैं कि पालियामेन्ट्री की किसी कमेटी के बारे में हमने कभी इन्वेस्टीगेशन नहीं किया है, बल्कि हर बहत हमारी यह कोणिश रही है कि इस मदन के मदस्य अच्छी तरह से हर बात का इत्तमान कर लें कि जो काम हम कर रहे हैं वह ठीक है या नहीं । जो काम मंवालय में हम कर रहे हैं वह किसी से डिपा नहीं है ।

जहाँ तक उन्होंने कीमतों की बात कही, मैं उस के सम्बन्ध में दो बातें साफ कर देना चाहता हूँ । जब भी हम दुनिया के दूसरे देशों से सियेटिक यार्न मंगाते हैं तब हर एक देश में उसकी अलग-अलग कीमत होती है । यह हो सकता है कि जब हम ने जापान से मंगाया या दूसरे किसी देश से मंगाया उस बहत अगर हम उसको यूनाइटेड स्टेट्स से मंगाते तो कीमत में कुछ फर्क होता । लेकिन जहाँ से हमने मंगाया वहाँ हमने टाइड एड का रुपया इस्तेमाल किया है । वहाँ हमने की फारेन एक्सचेन्ज का रुपया खर्च नहीं किया है । ऐसा करते तो मुमकिन है कि कीमत में कुछ फर्क होता । लेकिन जिन देशों से हमने मंगाया है वहाँ पर उस बहत दाम कम या यह सही नहीं है, बल्कि हम को जो कीमत पहले बतलाई गई थी, उस से 15-20 परसेन्ट कीमत कम करा कर हमने उस माल को मंगाया है । हमारे पास उसके पूरे आंकड़े रखे हैं । यह कहना कि उस देश में उस बहत कीमत कम थी और हमने ज्यादा दी, यह सही नहीं है ।

SHRI BAL RAJ MADHOK : I question the veracity of this answer. Let him appoint a committee and find out the full facts.

SHRI S. R. DAMANI : The production of synthetic yarn has increased considerably in the last two years and large quantity of our yarn is being smuggled out. In view of this, may I know what is the necessity of importing this yarn and for what purpose it is being used?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI : Against the total requirement of 10 million kilograms we are producing only 2.4 million kilograms in the three factories that we have for nylon. Naturally, therefore, we have to import about 6.7 million kilograms. It is becoming necessary because there is a gap between demand and supply. New factories also are coming up. As to why we are importing this nylon yarn, it is because our spinners and weavers require this yarn; otherwise, there will be idle capacity in the industry and there will be unemployment.

श्री मधु लिमये : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार का ध्यान इस बात की ओर गया है कि इस बक्त हमारे देश में नाइलन और सिथेटिक यार्न तैयार करने के लिये जो कारखाने हैं उनको बहुत ज्यादा मुनाफा हो रहा है, जैसा कि जे के ग्रुप की एक रिपोर्ट में दिया है कि 7 करोड़ की बिक्री पर उनको 4 करोड़ का मुनाफा हुआ। यदि इस मुनाफे का इस्तेमाल और पैदावार बढ़ाने के लिये किया जाता तो शायद यह आयात न करना पड़ता। इसके साथ-साथ मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या उनको इस बात का पता है कि एस टी सी डारा जो यार्न भंगाया जाता है उस पर एस टी सी काफी मुनाफा कमाती है इसलिए उसके बाजार में दाम बहुत ज्यादा है और इसी बजह से तस्कर व्यापार से बहुत ज्यादा नायलोन यार्न इस बक्त देश में आ रहा है? क्या यह भी एक कारण नहीं है कि एस टी सी के यार्न के लिए कोई ग्राहक नहीं है, उसको खरीदने वाला कोई नहीं है? अगर भंगी महोदय मेरे साथ आयेंगे तो दमन

आदि इलाके में बड़े पैमाने पर मैं नायलोन यार्न उनको पकड़वा दूंगा। यह तभी हो सकता है जब वह मेरे साथ आयें।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जहां तक नायलोन का धागा बनाने वाले कारखानों का ताल्लुक है, वे ज्यादा मुनाफा कमाते हैं, इसके बारे में मैं वसूक के साथ इतना ही कह सकता हूँ कि वे नुकसान में नहीं चल रहे हैं, कायदा उनको जरूर हो रहा है।

जहां तक इस बात का ताल्लुक है कि हम क्यों यार्न इम्पोर्ट करते हैं मैं पहले ही बजाहत के साथ कह चुका हूँ कि चूंकि इसकी कमी है और हमारी लोकल सप्लाइज कम है, इसलिए हम को इम्पोर्ट करना पड़ता है।

श्री मधु लिमये : आप पता नहीं रखते हैं?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जहां तक फायदे का ताल्लुक है, एक नैचुरल फिनीमिनन है कि जब सप्लाई शार्ट होती है और डिमांड बहुत ज्यादा होती है तो प्राइस नैचुरली हाई जाती है। जो मांग है उसको भीट करने के लिए हम इम्पोर्ट भी कर रहे हैं और और कारखाने भी कायम किये जा रहे हैं ताकि नायलोन की कीमतें कम हों।

श्री मधु लिमये : मेरे सवाल का जवाब नहीं आया है। एस टी सी अपने यार्न पर बहुत ज्यादा मुनाफा लेती है इसलिए तस्कर व्यापार को, स्मगलिंग को उत्तेजन मिल रहा है और इसने बड़े पैमाने पर नायलोन यार्न आ रहा है कि इनका जो माल है वह बिक नहीं रहा है। मैंने कहा है कि समुचे पश्चिम के किनारे पर तस्कर करने वाले व्यक्तियों को मैं पकड़वाने के लिए तैयार हूँ, अगर आप मेरे साथ आयें तो।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जहां तक स्मगलिंग का ताल्लुक है इससे इन्कार नहीं किया जा सकता है कि कुछ न कुछ माल स्मगल हो रहा है। जहां तक इस बात का ताल्लुक

है कि एस टी सी ज्यादा कीमतें बहुल करती है नायलोन की में माननीय सदस्य की तवज्ज्ञ है इस तरक दिलाना चाहता हूँ कि जहां पर लोकल सियेटिक यार्न का भाव निरलोन और जे०के० का 125 रुपये पर किलो पन्द्रह डेनियर है।

श्री मधु सिंहये : उनका भी घटाओ।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : वहां पर एस टी सी का 120 रुपया 122 रुपया है यानी चार पांच रुपये कम दाम पर वह बेच रही है। इससे एस०टी०सी० को ज्यादा फायदा नहीं होता है। बल्कि एस०टी०सी० तो यह चाहती है कि अगर सप्लाई ज्यादा हो जाए और दाम कम हो जायें तो फिर लोकल धागे की कीमतें भी काफी कम हो जायेंगी।

SHRI B. SHANKARANAND : Just now the hon. Minister said that synthetic yarn is being imported because there is a wide gap between the demand and supply and it is being imported for new factories that are coming up. May I know what are the new factories that are coming up that this yarn is being imported?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI : My hon. friend is confusing yarn with fabric. I said, for the manufacture of nylon yarn, not for the manufacture of nylon fabric.

SHRI VIKRAM CHAND MAHAJAN : Is it a fact that there are many applications pending for the setting up of new plants and, if so, why the permission has not been granted so far?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI : The matter is under the consideration of the Government and it will be decided shortly.

श्री प्रेम चन्द वर्मा : अभी माननीय सदस्य ने कहा कि सात करोड़ की बिक्री पर एक कम्पनी को चार करोड़ का मुनाफा है। इसका जवाब मंत्री महोदय ने नहीं दिया है। मैं जानना चाहता हूँ कि मोनोपोलिस्टों की मुनाफाखोरी को रोकने के लिए सरकार क्या कदम उठाना चाहती है।

क्या यह भी सच नहीं है कि एस टी सी जो माल बेचती है उस माल का भाव भी इसीलिए कम नहीं करती है ताकि उन लोगों का मुनाफा कम न हो? मैं जानना चाहता हूँ कि कितने परसेन्ट मुनाफा एस टी सी को यार्न पर होता है?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जहां तक प्राइवेट कम्पनी का ताल्लुक है और इसका ताल्लुक है कि कितना मुनाफा उसको हो रहा है उसका जवाब तो इस वक्त नहीं दिया जा सकता है, लेकिन जहां तक एस टी सी का ताल्लुक है मैं अर्ज कर चुका हूँ कि वह मुनाफे के तौर पर इसको नहीं बेच रही है बल्कि इस वक्त जो शार्ट सप्लाई है मुल्क में उसको पूरा करने के लिए एस टी सी बाहर से मंगा रही है।

श्री प्रेम चन्द वर्मा : प्राफिट कितना रखती है।

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : बहुत कम प्राफिट रखती है। मेरा स्थाल है एक परसेन्ट से ज्यादा होगा।

SHRI RANGA : What margin of profit are they making? Why don't you give a straight answer?

MR. SPEAKER : He requires notice.

श्री हरदयाल देवगुण : मंत्री महोदय को नायलोन यार्न की इकोनोमिक्स का कुछ ज्ञान अवश्य होगा। सियेटिक फाइबर पांच रुपये किलो के हिसाब से आ कर उसका यार्न 125 रुपये प्रति किलो यहां मिलें बेचती है। बजाय उनकी मुनाफाखोरी को रोकने के इन्हने एस०टी०सी० के द्वारा मंगाये गये यार्न का भाव भी 120 रुपये किलो रखा है और कोई कहता है कि वह 300% मुनाफा लेती है और कोई कहता है कि पांच सौ परसेन्ट लेती है और इस मुनाफाखोरी में वह यहां के कारखानेदारों का मुकाबला कर रही है। इसकी बजह से एस टी सी ने जो नायलोन यार्न मंगाया है वह उसके भंडारों में पड़ा हुआ है, लोग उसको उठा नहीं रहे हैं। मैं जानता चाहता हूँ कि क्या यह सही है?

मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि यह सही नहीं है कि एस०टी०सी० के अफसरों के लिलाफ इन्कायरी हो रही है कि फारेन एक्सचेंज उन्होंने विदेशी बैंकों में रखा हुआ है?

श्री मुहम्मद शफी कुरेशी : जहां तक इसका ताल्लुक है कि एस०टी०सी० का माल उसके गोदामों में पढ़ा हुआ है, मैं माननीय सदस्य की इलिना के लिए बता देना चाहता हूँ कि जहां छः करोड़ रुपये के लाइसेन्स इशु किये गए वहां पर कोई पांच करोड़ तीस लाख का माल आ चुका है और उसकी तक्सीम जो है वह इस प्रकार है।

पावर लूम्ज सेक्टर 4 करोड़ 18 लाख रुपया।

कोबोप्रेटिव सेक्टर 43 लाख रुपया।
हैंडलूम सेक्टर 33 लाख रुपया।
हौजरी सेक्टर 36 लाख रुपया।

यह तक्सीम हो चुका है इससे साफ हो जाता है कि एस०टी०सी० के पास कोई स्टाक्स मौजूद नहीं है।

SHRI V. KRISHNAMOORTHI : There are about Rs. 5 crores worth of Bleeding Madras, which was produced for exporting to other countries. . . .

MR. SPEAKER : From nylon to Bleeding Madras! (Interruptions).

SHRI V. KRISHNAMOORTHI : May I know from the hon. Minister whether any firm has offered to export the entire unsold quantity of Bleeding Madras in lieu of import of synthetic yarn and if so, what was the reaction of the Government?

SHRI MOHD. SHAFI QURESHI : The question relates to Bleeding Madras. It is a fact that we were exporting Bleeding Madras, worth Rs. 10 crores every year, but because of overzealousness of exporters, there was a huge stock accumulated in the U.S.A. and the exports have come down to Rs. 10 to 15 lakhs. There is a large stock lying in Madras, for which an offer was made by a particular party, but the offer was very fantastic; the party said that it would take the entire quantity and export it, but it should be permitted to

import hundred per cent nylon yarn, so that it could sell it here with 300 to 400 per cent premium. We did not allow that.

SHRI RANGA : Will the Government be prepared to supply information, if not now, at least later, and place it on the table of the House, at what price the STC purchases this artificial yarn, synthetic yarn, in Japan and other countries and at what price it is selling here and what margin of profit it is making. In view of the fact that it imports and supplies twice as much as is produced in our country, it ought to be in a position to reduce the total price at which it is made available to the consumers by making less profit, by charging much less than what they are charging today. My hon. friend said that they charge only Rs. 2 to 3 less than what the factories are charging. Why should they not charge so much less in view of the fact that the factories are making so much of profit?

SHRI DINESH SINGH : My hon. colleague has given an idea of the cost at which we had imported some of this yarn. The point in this is that when we import yarn, to it we have to pay 100 per cent duty and 38 per cent excise, and that already raises the price of the yarn higher. My hon. friend, Shri Madhu Limye, raised the question of smuggling. Naturally smuggled yarn is free of these and, therefore, there is an imbalance in that. Now the question is that there is a price difference between the imported yarn and the yarn which is manufactured here, between anything that is imported and the local production; we have just had a question about scooters, about the price difference that exists in other countries and here; that is because they have the economics of large scale and other things. If we start selling yarn at the price at which we have imported, then what will happen? We have had a number of questions in this House; the hon. members have said that we are, by importing goods, to that extent, stifling the local production; the local production is being stunted because of liberal import policy and, therefore, the policy has got to be geared in such a way that there is not much price difference. If we sell the yarn at a price at which we have

imported, then it is resold in the market at a higher price and somebody else takes away that. We have had this question in this House.

The STC is trying to maintain a price lower than the price at which the manufacturing companies are selling so that. . . .

SHRI RANGA : They can sell it even at a much lower price.

श्री महात्मा लिम्बे : जे० के० वर्गरह की प्राइस को घटाओ ।

SHRI DINESH SINGH : That is entirely different. We can go into the question of how much more the local price should be. We shall constantly bear that in mind.

MR. SPEAKER : Now, short notice question.

SHRI NAMBIAR : What is this term 'Left Communist Nagas'?

MR. SPEAKER : I do not know. Let us hear from the hon. Minister.

SHRIMATI TARKESHWARI SINHA : I did not know that the hon. Member was in transcendental meditation himself and, therefore, he has not realised it.

MR. SPEAKER : Now, we are taking up the short notice question.

SHORT NOTICE QUESTION

SINKING OF STEEL FOUNDRY AT KULTI

S.N.Q. 10. SHRIMATI TARKESHWARI NO. SINHA :

SHRI S. S. KOTHARI :

SHRI NIHAL SINGH :

SHRI BENI SHANKER SHARMA :

SHRI RABI RAY :

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

(a) whether it is a fact that the steel foundry plant of the iron and steel company at Kulti near Asansol has started sinking rapidly; and

(b) if so, the action Government propose to take in this matter to avoid damage to the entire steel plant?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) and (b). A statement is laid on the Table of the House.

STATEMENT

It has been reported that between 2130 hrs. on 9th March, 1968 and 2100 hrs. on 10th March, 1968, cracks appeared at several points of the land on which the Steel Foundry of M/s. Indian Iron and Steel Co., Kulti stands. There was also subsidence of the land at several points in depths varying from one to three feet during this period. No further subsidence occurred after 2100 hrs. of 10th March, 1968. Consequent on the subsidence of the land, certain parts of the structures of the foundry were damaged and bent at different points. A team of experts has been appointed by the Chief Inspector of Mines to ascertain the causes for the subsidence and its report is awaited. Deputy Chief Inspector of Factories, Asansol, Government of West Bengal, is also enquiring into the matter and his report is awaited.

SHRIMATI TARKESHWARI SINHA : The hon. Minister has assured us that a team has been appointed. But meanwhile, may I know the present loss and what steps Government propose to take to see that no further damage is done to the structure of the plant?

SHRI F.A. AHMED : The value of production has been reported to be about Rs. 35,000 per day. As regards the actual loss on account of the damage to the foundry, we have appointed a team of experts and we are awaiting their report. When we received their report it will be possible for me to indicate the actual loss that has occurred.

SHRIMATI TARKESHWARI SINHA : May I know whether Government had any information previously about mining being done in that area and whether Government or the company was ever aware that the land beneath had been mined, and, therefore, a large portion of land was lying as vacant mined area?

SHRI F.A. AHMED : If the company had this information they would never have set up this foundry there. As regards

the other question relating to the steel plant which is important, I may point out that the steel plant is not there but is at Burnpur which I am told is about 10 to 12 miles from where this foundry is situated.

श्री रवि राय : क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि आसनसोल के पास स्टील फाउन्ड्री की जमीन धंस जाने के कारण कितने मजदूरों को ले आफ किया गया है और उनको काम दिलवाने के लिए क्या व्यवस्था की गई है, जो रेलवे लाइन उस फाउन्ड्री की बगल से गई है, क्या उसको भी कोई क्षति पहुंची है या नहीं और उस स्टील फाउन्ड्री का मालिक कौन है।

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : जहां तक लेवर का तालुक है, 530 वर्कर्ज ले आफ हुए हैं और उनको ले आफ कम्पेन्सेशन दे दिया गया है। उन में से 100 वर्कर्ज को दूसरी जगह काम दे दिया गया है। वहां पर कोई रिट्रेंसेन्ट नहीं हुआ है। यह देखा जा रहा है कि किस तरह से बाकी लेवरर्ज को एनगेज किया जा सके। इस फाउन्ड्री में आने-जाने के लिए जो रेलवे लाइन है, उसको भी नुकसान पहुंचा है।

श्री देवेन्द्र सेन : क्या यह सत्य है कि इस फाउन्ड्री के अगल-बगल में दो कम्पनियों की तीन बड़ी-बड़ी कोलियरीज हैं : ईस्ट विक्टोरिया, वेस्ट विक्टोरिया और रामनगर कोलियरी! दो बरस पहले एक समूची पाइप फैक्टरी धंस गई थी और एक गांव भी धंस गया था! यदि हां, तो क्या मंत्री महोदय यह इंक्वायरी करायेंगे कि क्या वहां पर कोलियरीज के लिए ठीक-ठीक सेंड स्टोइंग होता है या नहीं और क्या इस कारण से ये फाउन्ड्री और फैक्टरी आदि धंस गए हैं कि वहां पर ठीक-ठीक सेंड स्टोइंग नहीं होता है?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : जो तजवीज दी गयी है, उस पर गौर किया जायेगा।

SHRI R. BARUA : When was this foundry completed, and in between that time and how were any signs of fissure or damage detected?

SHRI F.A. AHMED : As I have pointed out, this foundry belongs to the Indian Iron and steel Company Ltd. I have not got details as to when it was completed or started.

SHRI S. M. BANERJEE : In reply to Shri Rabi Ray, the hon. Minister stated that 500 workers were laid off and some of them have been given some alternative jobs. I want to ask why they have been given only 50 per cent of their wages when the fault did not lie with them? Will Government persuade the employer to pay the workers full wages because this was natural calamity and something beyond their control?

SHRI F.A. AHMED : As I have pointed out, lay-off compensation is being paid. The management is trying to employ them in alternative jobs. Already about 100 workers have been given other work. I shall see to what extent further assistance can be given.

May I give latest information I have received on this matter?

"Kulti subsidence enquiry proceeding. Reports under preparation. Conditions unchanged excepting ground movements stopped after 13th. During monsoon slight further ground movements apprehended. Kulti management started removing finished products from affected workshop. Management's railway siding track being re-graded."

SHRI S.M. BANERJEE : My question was concerning the payment of full wages. They have been given lay-off allowances. Under the particular Act, lay-off compensation is given at only 50 per cent of the wages. That is in the case of contingencies like materials not being available, a strike going on-something like that. But here this was neither a closure by the management nor a strike by workers. So I want to know why the full wages have not been paid. Will Government persuade IISCO to pay them full wages?

SHRI F.A. AHMED : I shall discuss this matter with the management.

SHRI B. SHANKARANAND : Is any time-limit fixed for report to the team of experts inquiring into this or can they take their own time during which the plant will go down further?

SHRI F.A. AHMED : I have already replied to that.

SHRI SAMAR GHUA : The sinking of the Kulti foundry should be taken as a warning by our Government and all of us. You know in the Asansol sub-division, there is a coal-mining belt and also a big industrial complex built up. Instead of going into the cause of the sinking of the Kulti foundry only, will Government undertake a wide-ranging inquiry to ascertain the possibility of sinking of other industrial complexes in the area adjoining the coal mines, and also the risk of the well-line passing through the coal-mining belt?

SHRI F.A. AHMED : I shall keep the hon. Member's suggestion in view when I receive and consider the report.

—

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

अध्रक की खानों के लिये लाइसेंस

*690. श्री चन्द्र शेखर तिहाः :

श्री भगवन्न भाः :

क्या इस्पात, खान तथा धातु भंती 20 फरवरी, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1292 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार की वर्तमान सरकार ने अध्रक की खानों के लिये लाइसेंस जारी करने के प्रश्न पर पुनर्विचार करने का निर्णय किया है;

(ख) क्या सरकार ने बिहार सरकार को लिखा है कि वह पिछले निवेशों का पालन करे; और

(ग) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला है?

इस्पात, खान तथा धातु भंती (डा० चन्ना रेडी) : (क) और (ख). हां, महोदय।

(ग) राज्य सरकार ने इस पर पुनर्विचार कर लिया है और केन्द्र सरकार द्वारा पुनरीक्षण के लिये आवेदन पत्रों पर अन्तिम निर्णय किये जाने तक, पट्टे पर दी गई सम्पत्ति इंडियन माइक्रो सल्लाई कम्पनी को वापिस दिये जाने के लिए आदेश दे दिया है।

IMPORT OF RAW MATERIALS THROUGH M.M.T.C

*692. **SHRI K.M. KOUSHIK** : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT and COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that at the meeting of the Small Scale Industries Board held on the 8th November, 1967, some small-scale industrialists of the various States complained against the canalising of the imports of raw materials through the Minerals and Metals Trading Corporation or State Trading Corporation in view of the heavy cost and incidentals involved; and

(b) if so, Government's reaction to the suggestion for direct import by the small-scale industrialists?

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

(b) The suggestions made by the small industrialists at the meeting of the small Scale Industries Board are under consideration of the Government.

PUBLICITY OF INDIA'S EXPORTS

*693. **SHRI HIMATSINGKA** : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that on his recent visit to foreign countries including France, he found India's export publicity very poor;

(b) if so, the major steps proposed to be taken to augment the trade publicity machinery in foreign markets;

(c) whether he has also suggested the formation of a consortium of the public and private sectors and stationing of joint

teams in foreign countries for providing all necessary information about the industrial activities in our country and for investigating the market conditions abroad, so that our production and planning could be modified from time to time in tune with these conditions; and

(d) if so, the steps being taken in the light of this suggestion?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT & COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) During my visit abroad, I formed the impression that in the some of the countries visited, including France, lack of adequate knowledge of the possibilities of imports from India, especially of manufactured goods, was standing in the way of improving our exports to those countries, and that a further knowledge of what we produce could help in increasing our exports.

(b) The Ministry of Commerce are fully seized of the matter. In fact, in order to tone up and give guidance in planning and implementing export publicity programmes through various media, that Ministry had constituted a standing Export Publicity Advisory committee in October, 1966. The Report of the Committee has been received. It has made a number of recommendations for the formulation of an effective and practical export publicity programme and its implementation in a coordinated manner. These are being examined by that Ministry.

(c) I am of the view that there is need for an organisation, representative of both the public and private sectors of industry, to keep buyers in foreign countries informed of what we produce in India and what we are in a position to export, especially of manufactured goods. Such an organisation can arrange for teams to be sent abroad from time to time to provide information about our industrial development to those interested in friendly foreign countries and for assessing the market potential for manufactured products in them. Knowledge of such market potential will naturally help us in planning our production for export purposes. Display of our manufactured goods in foreign countries and use by us of bonded warehouse facilities available abroad to stock some of our manu-

factured products such as machine tools and machinery may also help in building up our exports.

(d) My views have been brought to the notice of the Commerce Ministry for their consideration.

MINIMUM EXPORT PRICES FOR JUTE GOODS

*694. **SHRI INDRAJIT GUPTA :** Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether the Indian Jute Mills Association has been pressing for fixation of minimum export prices for jute goods;

(b) whether such a demand is in the interest of combating competition in the overseas markets; and

(c) if so, Government's reaction there-to ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAJI QURESHI) : (a) to (c). The Indian Jute Mills Association suggested fixation of minimum export prices for jute goods and the suggestion is under examination.

सरकारी क्षेत्र के इस्पात कारखाने

*695. **श्री रघुबीर सिंह शास्त्री :** क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकारी क्षेत्र के इस्पात कारखानों में लगातार चले आ रहे श्रम विवादों के कारण हड्डालों हो रही हैं तथा 'धीरे काम करो' आन्दोलन चल रहे हैं, जिसके परिणामस्वरूप उत्पादन में भारी हानि हुई है; और

(ख) यदि हां, तो सरकारी क्षेत्र के इस्पात कारखानों में श्रम विवादों का स्थायी हल निकालने के लिये सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है?

इस्पात, खान 'तथा धातु मंत्री (श्री चन्द्र रेणी) : (क) जी, हां। वर्ष 1967-68 में राउरकेला और दुग्धपुर इस्पात कारखानों

के परिचालन पर गैरकानूनी हड्डतालों, घेरावों, काम बद्द रहने और धीमी गति से काम करने आदि से भारी प्रभाव पड़ा है।

(ख) प्रत्येक इस्पात कारखाने में मजदूरों की एक ऐसी यूनियन को मान्यता देने, जो मजदूरों का वास्तविक प्रतिनिधित्व करती हो और जिसे प्रबन्धकर्वर्ग के साथ सामूहिक और सामान्य मामलों में बातचीत करने का एकमात्र अधिकार हो तथा औद्योगिक विवादों को बातचीत, भेल मिलाप आदि से सुलझाने के बारे में सेंट्रल ट्रेड यूनियनों के प्रतिनिधियों के साथ हाल में विचार विमर्श किया गया है। पारस्परिक समझौता करने के लिए कुछ और विचार-विनियम करने की आवश्यकता है।

TRACTOR FACTORY IN MAHARASHTRA

*696. SHRI DEO RAO PATIL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether the Government of Maharashtra have forwarded any scheme for the establishment of a tractor factory in Maharashtra;

(b) if so, the details thereof; and

(c) the action taken by Government in this regard?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) No, Sir.

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

HEAVY ELECTRICAL PLANTS AT HYDERABAD AND HARDWAR

*697. DR. RANEN SEN : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the progress made so far in the construction of the public sector Heavy Electrical Plants at Hyderabad and Hardwar;

(b) the expenditure so far incurred on these plants;

(c) whether Government have any proposal to evolve a unified authority for all

the three public sector electrical plants in the country in order to expedite their construction, expansion and further development; and

(d) if so, the main features thereof?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) The construction works at the Hyderabad Plant are almost complete, except for small finishing items.

As at the end of February, 1968 at the Hardwar Plant most of the Civil Works for all the Main Factory Blocks, except that for Foundry Block have been completed. For the Foundry Block, foundation and R. C. Columns have been cast. Good progress has been made on the service building for oxygen and acetylene plants, compressor house, gas producer house, central plant laboratory and thermal power station.

(b) The total expenditure on these projects, as booked upto the end of December, 1967 is as follows:

Hardwar	Rs. 53.30 crores
Hyderabad	Rs. 32.84 crores

(c) No, Sir.

(d) Does not arise.

ESTABLISHED IMPORTERS OF SPICES

*698. SHRI MADHU LIMAYE : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) the total number of established importers, Statewise of Lowang, Ellaiachi, Jaiphal, etc. at present;

(b) whether there are any such importers in Bihar and if not, wherefrom they obtain their requirements and at what prices;

(c) whether Government have received any representation from the State Government/Merchants Association etc. in this regard; and

(d) whether Government propose to evolve any scheme for the equitable allotment of these spices to the merchants/dealers throughout the country so that monopolistic practices, profiteering etc. are checked and if so, the details thereof?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) and (b). A statement is placed on the Table of the House. [Placed in library see No. LT-497/68]
(c) Yes, sir.

(d) Since no imports are being allowed at present for stock and sale, the question of evolving distribution system does not arise.

MEMORANDUM FROM RAILWAY COMMERCIAL CLERK'S ASSOCIATION

*699. **SHRI VISWANATHA MENON :** Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

- (a) whether Government have received any memorandum from the All India Railway Commercial Clerks' Association recently;
- (b) if so, the nature of their demands; and
- (c) the action taken to meet their demands?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) Yes, Sir.

(b) The demands of the Commercial Clerks relate to :

- (1) Revision of scales of Pay and Grade.
- (2) Absorption of incapacitated staff.
- (3) Improvements in increments in the authorised scales.
- (4) Request for placing Commercial Clerks as "Essential" for the purpose of allotment of quarters.
- (5) Avenue of Promotion.
- (6) Policy regarding periodical transfers of Commercial Clerks.
- (7) Provision of Medical Allowance for Commercial Clerks residing beyond a km. of the Medical Unit.
- (8) Issue of cash allowance for Commercial Clerks entrusted with duties of handling cash; and
- (9) Enforcement of hours of employment regulations.

(c) These demands have been looked into again; some of these are under further examination as a result of discussion with Organised Labour.

MINING AND ALLIED MACHINERY CORPORATION LTD.

*700. **SHRI S. K. TAPURIAH :** Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether there is any proposal to reorganise the Mining and Allied Machinery Corporation Ltd., and to associate Engineering and coal mining experts from public and private sectors;

(b) the scope for diversification in manufacturing programmes and progress achieved during 1967; and

(c) the outline of programmes undertaken to survey market for mining equipment for sales promotion ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) No fresh proposal in this regard is under consideration at present.

(b) The scope for diversification in Mining and Allied Machinery Corporation has been examined by a number of top Indian and Russian Experts and their view is that it can serve as a General Engineering Unit subject to availability of design documentation and the addition of some balancing equipment. During the year under review the company entered into collaboration agreement with one firm in Poland and another in Holland for taking up the manufacture of coal washeries and Cyclones required for the washeries. Orders were also procured for supply of certain items such as technological structurals, ore-handling equipment etc., which were not included in the original manufacturing programme of the company to Bokaro Steel. Enquiries for the supply of ore handling equipment to ports are being processed.

(c) Details of market survey programmes undertaken by the company are not readily available. They are being collected and will be laid on the Table of the House.

TRANSFER OF CASH BALANCES OF INDIAN CITIZENS IN PAKISTAN

*701. **SHRI B. K. DAS CHOWDHURY :** Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether Government have arrived at some agreement with the Government

of Pakistan in regard to the transfer of all cash balances and movables of Indian citizens now lying in Pakistan in different banks and with the Government of Pakistan;

(b) whether Government have settled the terms of compensation of immovable properties left by the Indian citizens in East Pakistan; and

(c) if not, the reasons therefore?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) to (c). The Government of India are still urging the Government of Pakistan to discuss the question of restoration of all properties and assets taken over by either country, in terms of Article VIII of the Tashkent Declaration. Therefore the question of paying any compensation to Indian nationals whose properties have been seized by Pakistan does not arise at this stage.

COMMITTEE OF ENQUIRY INTO STEEL TRANSACTIONS

*702. SHRI JUGAL MONDAL :

SHRI SHRI GOPAL SABOO :

SHRI S. KUNDU :

SHRI BENI SHANKER SHARMA :

SHRI KANWAR LAL GUPTA :

SHRI RABI RAY :

SHRI BHARAT SINGH CHAUHAN :

SHRI CHENGALRAYA NAIDU :

SHRI YOGENDRA SHARMA :

SHRI JYOTIRMOY BASU :

SHRI S. M. BANERJEE :

SHRI H. N. MUKERJEE :

Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 1235 on the 20th February, 1968 and State :

(a) whether the report of the Committee of Enquiry into Steel transactions has since submitted its report to Government;

(b) if so, the main features thereof; and

(c) the decision taken by Government thereon?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL, MINES AND METALS (SHRI P. C. SETHI) : (a) to (c). Yes Sir. be Report of the Committee

has been received and is under examination of the Government. As soon as a decision is taken a copy of Government Resolution on the subject together with the Report, will be laid on the Table of the House.

टायरों का पोत-सदान

*703. श्री मोतहू प्रसाद : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राज्य व्यापार निगम ने मैसर्स राम किशन कुलवन्तराय को 13 अक्टूबर, 1961 के अपने पत्र में लिखा था कि तब तक टायरों का पोत-सदान न कराये जब तक वर्तमान स्टाक समाप्त हो जाये;

(ख) यदि हाँ, तो क्या यह भी सच है कि टायरों के और खेपों की प्राप्ति को रोकने के लिये सरकार द्वारा कोई कार्यवाही नहीं की गई थी; और

(ग) यदि हाँ, तो उसके क्या कारण थे?

वाणिज्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी हाँ।

(ख) और (ग). लोक सभा समिति को, जिसने राज्य व्यापार निगम के टायरों के सीदे की जांच की थी, पहले ही सूचित किया जा चुका है कि फर्म ने हम्बर्ग के संभरणकर्ताओं के साथ 40,000 सेटों के आयात के लिये पक्की बचनबद्धताएं की थीं और इसके लिये उन्होंने साखेपत्र की भी व्यवस्था कर ली थी। माल रिजेक्टा पत्तन पर पड़ा था, जहाँ उस पर विलम्ब-गुलक पड़ रहा था, अतः राज्य व्यापार निगम ने आयात की अनुमति दे दी थी। साथ ही साथ उसने फर्म को बता दिया था कि विक्रय की जिम्मेदारी उसी की होगी।

SUBMERGING OF STATIONS ON HUBLI-SHOLAPUR SECTION UNDER UPPER KRISHNA PROJECT SCHEME

*704. SHRI S. A. AGADI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Sitamani, Almatti Railway Stations on Hubli-

Sholapur section of the South Central Railway are being submerged under the Upper Krishna Project scheme;

(b) if so, the area of railway line that is likely to be submerged and shifted;

(c) whether any new deviation alignment has been surveyed; and

(d) if so, the details thereof and number of railway stations on Hubli-Sholapur line which are going to be affected and the point at which the new railway bridge will be constructed across Krishna river?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) Yes, Sir.

(b) A length of about 20 Kms. of Railway line in two stretches will get submerged and will have to be shifted.

(c) and (d). No survey for this diversion has yet been carried out. The survey will be taken up after the Govt. of Mysore who have to bear the cost of the diversion agree to the estimate of the survey. Details regarding the places affected and the site of the new Krishna Bridge will be known only when the survey is completed.

LOSS DUE TO PILFERAGE OF COAL PURCHASED BY RAILWAYS

*705. SHRI S. R. DAMANI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether Government have estimated the loss suffered due to the pilferage of coal purchased by the Railways;

(b) whether the Railway Board are aware that liberal use of coal is made by the Railway staff and the Watch and Ward personnel have failed to check pilferage;

(c) whether the Railway Board are also aware that pilfered coal is sold in the market at 50 per cent of the normal price of coal; and

(d) the measures being taken or proposed to be taken to safeguard stocks of loco coal from thefts and misuse?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) It is not possible to correctly estimate the actual loss suffered by the Railways due to pilferage of coal.

(b) There have been instances of coal being pilfered by Railway staff. Arrangements also exist for Coal & Cinder being made available to Railway employees at reasonable rates. The R.P.F. also exercise vigilance and were able to arrest coal thieves as under :

Year	Arrests made		
	Outsiders	Rly. employees	Total
1965	5,149	544	5,693
1966	5,339	476	5,815
1967	5,740	542	6,282

(c) No.

(d) The following measures are being taken:—

1. R.P.F. staff is posted in most of the important sheds, coal stacks and dumps.
2. Coal Specials are escorted by R.P.F. in affected/vulnerable sections.
3. Unobtrusive watch is kept on habitual coal thieves/pilferers including on railway staff conniving at it.
4. Armed pickets and patrols have been detailed in important yards to guard against thefts from wagons standing in yards.
5. Stress is being laid on the verification of the antecedents of the labourers handling coal.
6. Stress is laid on the proper stacking of coal in running sheds.

ALUMINUM SMELTER AND SHEET MILL

*706. SHRI VIRENDRA KUMAR SHAH: Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether Government have rejected the application of the Indian Aluminium Company seeking permission to borrow upto \$ 3 million from the International Finance Corporation for meeting the shortfall in the foreign exchange requirement for setting up a new aluminium smelter and a sheet mill;

(b) if so, on what grounds; and

(c) the alternative measures which are contemplated to complete the said project according to the schedule ?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY): (a) to (c). In August 1967, the Indian Aluminium Company Ltd., Calcutta, requested for Government's permission to take up negotiations with the International Finance Corporation, Washington, for a loan of \$ 3 million to cover a possible gap in the requirements connected with their new aluminium smelter at Belgaum (Mysore) and new aluminium rolling mill in Maharashtra State. The Government of India had already approved the Company's proposals for foreign exchange financing for the Belgaum smelter and Maharashtra rolling mill upto a ceiling of 13.5 million (or about Rs. 10.125 crores). In view of the increased indigenous availability of different equipment, it was felt that the Company may not require any foreign exchange in addition to the sum of Rs. 10.125 crores already arranged. The Company were, therefore, advised to expedite furnishing details of equipment needed for the rolling mill. They have now informed that they would not require any additional amount of foreign exchange for the rolling mill.

SALOONS FOR RAILWAY OFFICERS

*707. **SHRI RAJDEO SINGH :** Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

- (a) the total number of saloons on Indian Railways for use of the Railway Officers;
- (b) the capital cost of these saloons and how much is spent on the maintenance and upkeep of these saloons;
- (c) the services and equipment provided in these saloons; and
- (d) whether any deduction is made from the T.A./D.A. of the Officers provided with the saloons?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) There are about 628 4-wheeled, 58 6-wheeled and 352 bogie inspection carriages on the Indian Railways in addition to 16 airconditioned/non-airconditioned saloons and 116 special type tourist cars used by VIP's and public.

(b) The capital costs of individual inspection carriages vary depending on a

variety of factors such as the date of building, type, gauge, etc. The estimated average capital cost of the existing bogie and four-wheeler inspection carriages is about Rs. 54,000 and Rs. 34,000 each respectively on the Broad Gauge, Rs. 38,000 and Rs. 18,000 on the Metre Gauge, and Rs. 21,000 and Rs. 6,000 on the Narrow Gauge. Inspection Carriages form part of the Railways' coaching stock, or the maintenance of which, there is only one head of account (No. 2100) under "Revenue Expenditure".

(c) The equipment provided in Inspection Carriages varies. In addition to facilities for sleeping, cooking, and office work, some carriages also have a care-taker-cum-cleaner as also accommodation for a stenographer.

(d) TA/DA of Railway Officers travelling on duty in inspection Carriages has been fixed taking into consideration the existing facilities provided.

AUTOMOBILE SPARE PARTS MANUFACTURING FACTORY IN KERALA

*708. **SHRI A. K GOPALAN :**

SHRI P. GOPALAN :
SHRI C. K. CHAKRAPANI :

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

(a) whether there is any proposal to set up an automobile spare parts manufacturing factory in Kerala with the help of Czechoslovakia;

(b) whether any agreement has been reached in this regard; and

(c) if so, the broad features thereof?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) The Central Government has not received any such proposal.

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

DURGAPUR STEEL PLANT

*4709. **SHRI NAMBIAR :**

SHRI MOHAMMAD ISMAIL :
SHRI P. RAMAMURTI :
SHRI K. RAMANI :

Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the employees of the Durgapur Steel Plant decided to go on strike from the 27th February, 1968;

(b) if so, what are their demands; and
 (c) the steps taken by Government to settle the dispute ?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY):
 (a) It is a fact that one of the Unions in the Durgapur Steel Plant, *viz.*, the Hindustan Steel Employees Union (Supported by AITUC) served a strike notice on the Management on 12 February 1968 indicating their intention to go on strike for a day on 27th February 1968 or any day thereafter within the course of six weeks.

(b) The main demand made in the strike notice was the immediate withdrawal of the lay-off of the Merchant Mill workmen so that they could resume work.

(c) At the tripartite conciliation proceedings held finally on 11 March 1968 by the Joint Labour Commissioner, West Bengal Government, the Hindustan Steel Employees Union expressed regret for the incidents leading to the fall in production in the Merchant Mill from 31 December 1967 and culminating in lay-off of the Merchant Mill workers, assured resumption, restoration and maintenance of normal work and withdrew the strike notice. On their part, the Management agreed to allow the laid off workers of the Merchant Mill to resume work from 13 March 1968 and to withdraw the suspension orders on and allow twenty-one suspended workers of the Merchant Mill to resume duties without prejudice to their proceeding with the enquiry into the charge sheets given to these workers as per rules. The conciliation officer assured that the other industrial disputes referred to in the Charter of Demands of the Union dated 12 February 1968 will be taken up for conciliation.

SUPPLY OF COKE AND COAL TO RAILWAYS

*710. SHRI JYOTIRMOY BASU : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Railway Board have decided not to open tenders invited in January, 1968, for the supply of Coke and Coal to the Railways for the current year.

(b) if so, the reasons therefor:

(c) whether it is a fact that all the private coalfield owners have combined to submit prices at higher rates; and

(d) if so, the action taken by Government in the matter ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) The tender has been cancelled.

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

TRAVELLING CONCESSION TO RAILWAY EMPLOYEES

*711. SHRI LOBO PRABHU :

SHRI GADILINGANA GOWD :

SHRI N. SHIVAPPA :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that when a Railway employee chooses to travel by a higher class, he pays only one-third of the difference with the result that there is congestion in the compartment causing inconvenience to other passengers;

(b) when Railway staff cancel their journeys, whether they are asked to pay the ordinary cancellation fees, as they cause loss to the Railways by preventing alternative travellers; and

(c) if no, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) No, Sir: only gazetted officers holding first Class 'A' passes are allowed to travel in Air-conditioned class on payment of 1/3rd the difference between the first Class and A.C.C. fares;

(b) and (c). Railway employees who cancel or require change of reservation made, on privilege passes, within 24 hours before the scheduled departure of the train, as well as those who do not cancel the reservations nor utilise the accommodation reserved are required to pay charges according to a prescribed scale.

SMALL CAR PROJECT

*712. SHRI TULSHIDAS JADHAV : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether the recommendations of the Pande Commission set up in 1962 have been accepted by Government in respect of Small Car Project; and

(b) if so, the main features thereof ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). The Hon'ble Member is perhaps referring to the Pande Committee set up in 1960 to examine the feasibility of manufacture of a low cost car in the country. The Report of this Committee was received in 1961. The Committee had expressed the view that it was possible to produce a car at about Rs. 5,100 ex-factory at a level of a production of 50,000 cars a year and at about Rs. 6,150 ex-factory at level of production of 20,000 cars a year, in both cases exclusive of excise duty. It had also recommended that the offer of M/s. Renault of France for taking up the manufacture of their "Dauphine" model car in the country was the most attractive both on technical and on economic grounds. In 1962, as stated in the statement made in the Lok Sabha on 9th August, the consideration of the low cost car project was deferred until more propitious conditions developed in regard to not only money resources but also physical resources like building materials, steel, power and transport.

MOTOR CAR QUALITY ENQUIRY COMMITTEE'S

REPORT

*713. **SHRI D. N. DEB :**
SHRI N. SHIVAPPA :
DR. M. SANTOSHAM :
SHRI A. DIPA :

Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 33 on the 13th February, 1968 and state :

(a) whether Government have since taken any decision on the Report of the Motor Car Quality Enquiry Committee, 1967; and

(b) if so, the broad features thereof ?

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

(b) A copy of the Report of the Pande Committee together with Government Resolution thereon containing the decisions of Government on the various recommendations made in the Report was laid on the table of the Sabha on 16-2-1968.

PANNA MINES IN M.P.

*714. **SHRI MAHANT DIGVIJAI NATH :** Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Government are undertaking the planned production of diamonds in the Panna mining area in Madhya Pradesh;

(b) if so, when the planned production will start;

(c) the expected annual production of diamonds and the foreign exchange to be earned thereby; and

(d) the cost of machinery installed there ?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY) :

(a) to (c). The National Mineral Development Corporation are developing mines at Majhagawan and Ramkheria in Panna for the production of 12,000 and 11,250 carats of diamond per annum respectively which are expected to be commissioned by July 1968 and January, 1969 respectively. It is not possible to estimate the foreign exchange earnings from the sale of these diamonds.

(d) The plant and machinery at these mines are expected to cost Rs. 31.40 lakhs.

MECHANISATION OF FOOTWEAR INDUSTRY

*715. **SHRI D. N. PATODIA :** Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the demand of Indian footwear abroad has declined considerably;

(b) whether it is also a fact that non-mechanisation of the industry is one of the reasons for this decline;

(c) if so, the efforts so far made or which are being made to provide adequate funds for the mechanisation of the industry; and

(d) the extent to which the efforts have borne fruits ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) There has been some decline in the export

of leather footwear during April-November 1967 as compared to the previous year.

(b) Yes, Sir.

(c) and (d). The leather footwear industry, being in the private sector, no financial assistance as such is provided by Government for the mechanisation of the leather manufacturing units. Imported machinery is being given to small scale units under hire-purchase scheme through the National Small Industries Corporation. Necessary assistance is also being provided to export-oriented units by way of issue of import licences for the import of machinery. Under the erstwhile export-promotion scheme, some of the units have imported machinery and equipment for modernisation/balancing/replacement purposes.

SHIFTING OF PRECISION INSTRUMENTS PROJECT AT PALGHAT TO KOTA

*716. SHRI A. SREEDHARAN : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Government have decided to shift the Precision Instruments Project at Palghat in Kerala to Kota in Rajasthan; and

(b) if so, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). Because of the drastic reduction in the overall investment on industry coupled with the drop in the estimates of requirements of instruments, Government reviewed the question of production in the two units of Instrumentation Limited at Kota, Rajasthan and Palghat, Kerala. With a view to ensuring the economic viability of the Kota unit which is nearing completion and expected to go into production shortly, Government consider that it would be necessary to postpone, for the present, the Mechanical Instruments Plant at Palghat and take up at Kota with marginal additional investment, the instruments planned for the Palghat unit. This is urgently necessary as the range of instruments of the two plants are complementary to each other. A final decision on this issue and allied matters is yet to be taken by the Government.

EXPORT OF SHOES TO USSR

*717. SHRI S. S. KOTHARI :
SHRI K. P. SINGH DEO :

Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that due to poor quality of shoes exported to U.S.S.R. India's market is shrinking and Pakistan, U.K. and other countries are replacing India's goods; and

(b) if so, the steps taken by Government to ensure quality control, retain Russian markets and capture expanding East European markets for shoes exports ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) No, Sir.

(b) Efforts are being made in India to use the best quality of materials available and take such other steps as will make our shoes better in quality and finish than those supplied by our competitors. The State Trading Corporation has a Design and Research Section, which is engaged in the preparation of samples, the quality and style of which will be acceptable to the foreign buyers. They have set up an Inspectorate to supervise the various stages of production of shoes. Expert from USSR have also been associated in the improvement in quality of shoes exported to that country.

PASSENGER TRAFFIC BETWEEN MACHERLA AND NAGARJUNASAGAR

4269. SHRI G. S. REDDI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether Government propose to allow passenger traffic between Macherla and Nagarjunasagar along with the goods traffic now in vogue; and

(b) if not, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) No.

(b) The Macherla-Nagarjunasagar railway siding is owned by the Government of Andhra Pradesh; for running passenger trains on this line it will have to be acquired by the Railways, the track rehabilitated and other facilities provided at a very heavy

investment. At present, there is no traffic justification for acquiring this siding and providing these facilities.

DAKSHIN EXPRESS

4270. SHRI G. S. REDDI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the passenger traffic carried between Hyderabad and Delhi one month before and after the 1st January, 1968, the date on which Dakshin Express was introduced; and

(b) the number of times the train has run in times since its inauguration ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) Statistics are not separately maintained for individual trains or coaches.

(b) Out of the 68 days these trains ran since their introduction (upto 10th March, 1968), 22 Up New Delhi-Hyderabad Dakshin Express arrived Hyderabad right time on 29 days and the pairing train No. 21 Dn Express arrived New Delhi right time on 5 days.

PUBLIC SECTOR INDUSTRIES IN HYDERABAD

4271. SHRI G. S. REDDI : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the number of industries in the Public Sector which are functioning with Central assistance in Hyderabad;

(b) the number of industries which are under construction and how many have been completed; and

(c) the facilities provided by the State Government for their completion ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT & COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (c). Information is being collected and will be laid on the Table of the House.

PRICE OF TRACTORS

4272. SHRI G. S. REDDI : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the price of wheeled tractors in the range of 25-35 H.P. is very high; and

(b) if so, the steps being taken to bring their price down ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) It may not be correct to say that the prices of the indigenous wheeled tractors are very high. The prices of the tractors are, however, comparatively higher than the prices of similar models, if imported from abroad.

(b) In order to bring down the cost of production, the indigenous manufacturers are being encouraged to increase production to the maximum extent possible.

In order to determine the fair selling price of tractors manufactured in the country, a cost examination of manufacturing units was undertaken by the Government Cost Accounts Officer. On the basis of these recommendations the selling prices of all makes of tractors currently under production in the country were notified under the Essential Commodities Act, 1955. As a second check, the Tariff Commission was also requested to make a formal enquiry and recommend reasonable selling prices. The report of the Commission has been received and is under examination.

TEA BOARD

4273. SHRI BABURAO PATEL : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) the total quantity and value of tea purchased in the country during the last three years at various centres; and

(b) the total quantity and value of tea exported and the countries to which it was exported during the above period ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) The information is being collected and will be laid on the Table of the House in due course.

(b) A statement giving the information is laid on the Table of the House. [Placed in library. See No. [LT-498/68.]

TEA BOARD

4274. SHRI BABURAO PATEL : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) the annual cost of maintaining the Tea Board during the last three years with

the names of places where it has its branches or representatives;

(b) the annual salaries and travelling allowances paid to twenty top officials of the Tea Board;

(c) the dates of foreign trips and the countries visited with names by each of these twenty top officials during the last three years and expenses of each trip with air fare in Indian and foreign currency; and

(d) the amount spent by the Tea Board on publicity and advertisement in India and foreign countries annually during the last three years?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) to (d). The information is being collected and will be laid on the Table of the House in due course.

THEFTS ON RAILWAYS

4275. **SHRI BABURAO PATEL :** Will the Minister of RAJLWAYS be pleased to state :

(a) the total number of train thefts and hold-ups by dacoits, Statewise and names of trains and tracks where they occurred during the last three years, ending the 31st December, 1967;

(b) the total number of persons, males and females, killed or injured and the value of property stolen;

(c) the total number of Railway Protection Force posted on duty daily, Statewise, in trains;

(d) whether it is a fact that certain thefts and hold-ups were carried out with the help and connivance of some members of the Railway Protection Force and if so, the number of Railway Protection Force men arrested during the above and the punishment given to them; and

(e) the steps taken by Government to check train hold-ups and ensure smooth running of trains ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) to (d). The information is not readily available. The labour involved in collecting the information called for will be too voluminous.

(e) Maintenance of law and order within Railway premises as also safety and security

of Railway property and life and property of passengers and railway employees is the responsibility of the State and State Government Railway Police. However, close co-operation as required is maintained with them at various levels.

FORWARD TRADING IN OIL AND OIL SEED

4276. **SHRI BABURAO PATEL :** Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) the names of firms and their proprietors in Hyderabad and Secunderabad raided by the Director of Enforcement, Ministry of Commerce, on or about the 20th December, 1967 and the nature of evidence found regarding illegal forward transactions in oils and oilseeds and the amount of cash seized;

(b) the number and names of persons arrested for illegal trading and the legal steps being taken against them;

(c) whether it is a fact that similar illegal transaction are also being done in other cities like Bombay, Madras and Calcutta on a huge scale; and

(d) if so, the steps Government propose to take to stop these activities ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) A raid was conducted at the premises of 10 firms in Hyderabad for allegedly conducting illegal forward trading in groundnut oil and options in goods on the 20th December, 1967 by the Andhra State police at the instance of the Enforcement Directorate of the Forward Markets Commission. Cash of Rs. 46,116 and incriminating documents were seized during the raid. As the matter is under investigation, it will not be desirable to give the names of the firms and their proprietors. The nature of evidence and the violations involved in these cases will be known after scrutiny of the seized documents. No raids were conducted in Secunderabad.

(b) During the raid 50 persons were arrested. As the matter is under investigation, it will not be desirable to give their names. Action under the provisions of the Forward Contracts (Regulation) Act, 1952 will be taken against such of those against whom incriminating evidence regarding the commission of an offence under the Act comes to light.

(c) There have been reports of illegal forward trading in the cities of Bombay and Calcutta but not Madras.

(d) The State police and the Enforcement Directorate of the Forward Markets Commission keep a watch on illegal forward trading and the State police takes action under the provisions of the Forward Contracts (Regulation) Act against the parties concerned with the assistance of the Enforcement Directorate.

FREE PORTS IN INDIA

4278. SHRI KIRUTTINAN : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) the number of free Ports in India and the names thereof;

(b) the functions of these Ports and the profits and losses incurred by them so far; and

(c) whether Government propose to establish any free port in the Southern part of India particularly in Madras State ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) There is no free port in India.

(b) Does not arise.

(c) No, Sir.

THEFT OF CURRENCY FROM TIRUPATI RAILWAY BOOKING OFFICE

4279. SHRI G. S. REDDI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that currency worth Rs. 1500 was stolen from the Tirupati Railway Booking Office on Southern Railway recently;

(b) if so, the action taken to apprehend the culprits; and

(c) the preventive measures taken on all the Railway Stations in this regard ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) Yes.

(b) The matter was immediately reported to Renigunta Government Railway Police Station, who registered the case on Crime No. 84/68 under sections 380/447/379 I.P.C. The case is still under investigation.

Special detective parties have been deputed by the State Police to screen the professional

criminals who might have been concerned in this case.

(c) All Station Masters have been alerted to strictly observe the instructions issued on safe custody of cash. Special watch is being maintained at criminal haunts by the State Police.

राजस्थान में नये उद्योग

4280. श्री भीठा सालू भीठा : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले दो वर्षों में राजस्थान में गैर-सरकारी क्षेत्र में नये उद्योग स्थापित करने के लिये सरकार द्वारा कितने लाइसेंस जारी किये गये; और

(ख) किन-किन उद्योगों के लिये तथा किन-किन व्यक्तियों तथा फर्मों को लाइसेंस दिये गये हैं ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरद्दीन अली अहमद) : (क) चार।

(ख) एक विवरण साथ में नत्य है।

विवरण

क्रम उन व्यक्तियों/फर्मों के उद्योग जिनके सं० नाम जिन्हें लाइसेंस लिये लाइसेंस मंजूर किये गए हैं मंजूर किये गए हैं

1. श्री गुरुदेव खेमानी, कलकत्ता	सूत
2. मेसर्स दि राजस्थान कॉटन	
प्रेस (प्रा०) लि०,	
श्रीगंगानगर	बिनीले का तेल
3. श्री एस० पी० गुप्त, (मे० बेदला फ्लोर मिल्स एण्ड एलाइड इण्डस्ट्रीज (प्रा०) लि०, नई दिल्ली	गहूं के उत्पाद
4. मे० श्री केशोराय पाटन	
सहकारी शुगर मिल्स लि०, जयपुर	चीनी

राजस्थान के लिए एक पृथक रेलवे जोन

4281. श्री मोठा लाल भीना : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राजस्थान के नेताओं ने राजस्थान के लिये एक पृथक रेलवे जोन बनाये जाने की मांग की है;

(ख) क्या यह भी सच है कि सरकार ने उस मांग को स्वीकार कर लिया है; और

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

रेलवे मंत्री (श्री चै० मु० पुनाचा) : (क) जी हां।

(ख) जी नहीं।

(ग) सवाल नहीं उठता।

“भारतीय रेलवे 1966-67” का प्रकाशन

4282. श्री मोठा लाल भीना : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि ‘भारतीय रेलवे 1966-67’ के अंग्रेजी संस्करण की तुलना में हिन्दी संस्करण के लिये घटिया किस्म के कागज का प्रयोग किये जाने के क्या कारण हैं?

रेलवे मंत्री (श्री चै० मु० पुनाचा) : “भारतीय रेल- 1966-67” के अंग्रेजी और हिन्दी संस्करणों के स्तर में समानता बनाये रखने की पूरी कोशिश की गयी, फिर भी अपने साधनों की परिमितता के कारण हिन्दी संस्करण को अंग्रेजी संस्करण के स्तर तक लाने में हमें सफलता न मिल सकी।

खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली में सेवा-निवृत्ति के नियम

4283. श्री ज्ञा० सुन्दरलाल : क्या बाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अधिवार्पिकी पेंशन देने से सम्बन्धित नियम खादी ग्रामोद्योग भवन, M18LSS(CP)/68-3

नई दिल्ली के कर्मचारियों पर लागू होते हैं;

(ख) यदि हां, तो वे किस तारीख से लागू हुए हैं तथा क्या इन नियमों के लागू होने से पहले कुछ कर्मचारियों को सेवा निवृत्ति किया गया था;

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण थे तथा खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग का इस दिशा में क्या कार्यवाही करने का विचार है; और

(घ) क्या ये नियम अन्य अर्ध-सरकारी व्यापार संस्थानों में भी लागू होते हैं?

बाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शाफी कुरैशी) : (क) जी, नहीं। खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के कर्मचारियों पर खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग (अंशदायी भवित्य निधि) विनियम 1958 लागू होते हैं।

(ख) से (घ). प्रश्न नहीं उठते।

खादी कर्मचारी सम्मेलन, पानीपत

4284. श्री ज्ञा० सुन्दर लाल : क्या बाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग के तत्वावधान में पानीपत में मार्च, 1968 में हुए खादी कार्यकर्ता सम्मेलन पर कुल कितनी राशि खर्च हुई;

(ख) कितने खादी कार्यकर्ता तथा समर्थकों ने इस सम्मेलन में भाग लिया; और

(ग) इस सम्मेलन में क्या लाभ हुए हैं?

बाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शाफी कुरैशी) : (क) से (ग). जानकारी एकल की जा रही है और सभापटल पर रख दी जायेगी।

FREE TRADE ZONE AT VISAKHAPATNAM

4285. SHRI M. N. REDDY : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether Government propose to create and approve Ports like Visakhapatnam as Free Trade zone with a view to encourage exports and expedite the pace of industrialization; and

(b) if not the reasons therefor ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) and (b). No, Sir. The Government propose to wait for the results of the Kandla Free Trade Zone, whose progress is being watched at present.

RECRUITMENT OF RAILWAYS STAFF

4286. SHRI JYOTIRMOY BASU : SHRI NAMBIAR : SHRI C. K. CHAKRAPANI :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the number of staff recruited on all the Railways on the salary scale of Rs. 500 p.m. and above since the ban on fresh recruitment was imposed; and

(b) the reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) and (b). Information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

U. N. ASSISTANCE FOR TITANIUM PRODUCTS COMPLEX

4287. SHRI HIMATSINGKA : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether India has sought the U. N. assistance for the establishment of a large titanium products complex ;

(b) if so, the U. N.'s response thereto; and

(c) the details of project and its cost ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) Yes, Sir.

(b) The decision of the U.N. authorities is awaited.

(c) For the establishment of a Titanium Products Industry in India, the services of the following experts for one man-month each have been sought for :

(i) Chemical Engineer, to consider the economics of establishing and expanding Titanium dioxide, Titanium Slag, Titanium Sponge production.

(ii) Geologist, to undertake expansion programme of Ilmenite products and to meet the requirements of the new titanium based industries.

(iii) Market Analyst, to establish the export earning capability of the new industrial units which may have to be set up based on the world market survey.

The estimated total cost for each expert would be approximately \$ 5000.

BOGUS SHARES OF HINDUSTAN MOTORS

4288. SHRI B.K. DASCHOWDHARY : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the number of bogus shares of the Hindustan Motors in the market and the number out of them that have been introduced by Shri Harbans Singh Mehta, Member, Delhi Stock Exchange;

(b) whether it is a fact that Shri Mehta was also held responsible by the Vivian Bose Commission for the fraudulent transactions of the Dalmia Jain Group; and

(c) if so, the action taken against him.

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) No definite information is available as to the extent of forged shares of the company in circulation in the market. Investigation made into the case indicates that offences had been committed at Delhi, Kanpur, Calcutta and Bombay. The complaint in the case registered at Delhi was made on 15th October, 1965 by Shri Harbans Singh Mehta of M/s. Harbans Singh Mehta & Co. Share Brokers, Delhi. He reported that at the instance of a person who approached him on the 6th April, 1965, he sold 1000 shares of Hindustan Motors to another member of the Delhi Stock Exchange and made payment to the party by cheque. Subsequently, it was found that the shares were forged. He failed to find the whereabouts of the person who brought the shares and took the cheque from him at the address given.

(b) The Vivian Bose Commission made some adverse remarks about Shri Mehta in connection with some transactions in shares particularly those between M/s. Allenberry & Co., Bharat Collieries and Dalmia Cement and Paper Marketing Ltd. No case against the persons involved in this transaction could be made out under section 409 of the IPC as sufficient evidence was not available and the Dalmia Cement and Paper Marketing Ltd. had also been dissolved before the Bose Commission was set up.

(c) The position has been indicated in the answer to parts (a) and (b).

अमृत वनस्पति कम्पनी लिमिटेड

4289. श्री शिवकुमार शास्त्री : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अमृत वनस्पति कम्पनी लिमिटेड ने लगभग गत 17 वर्षों में साधारण शेयरों पर कोई लाभांश घोषित नहीं किया है जब कि अन्य वनस्पति निर्मान कम्पनियां लाभांश घोषित करती रहीं हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं और इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

औद्योगिक विकास एवं कम्पनी कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) अमृत वनस्पति कम्पनी ने, गत 17 वर्षों में साधारण हिस्सों पर कोई लाभांश घोषित नहीं किया है; कुछ अन्य कम्पनियां ने फिर भी लाभांश घोषित किया है।

(ख) निदेशकों को रिपोर्ट में प्रवाट किये गये कारण विवरण में दिये गये हैं जो सभा पटल पर रख दिया गया है। [पुस्तकालय में रखा गया है देखिये संख्या LT-499/68] कम्पनी अधिनियम के अन्तर्गत, निदेशकों की धारा 216 के अन्तर्गत, यदि वह कोई लाभांश, घोषित करने का प्रस्ताव करने हैं, शिफारिश करनी पड़ती है। निदेशकों की शिफारिश पर हिस्सेधारियों की वापिक साधारण बैठक में विचार होता है। यह, विलकुल कम्पनी अधिनियम की धारा 166 के अन्तर्गत निदेशकों

तथा हिस्सेधारियों के सामान्य निकाय के मध्य होने वाली एक बैठक का विषय है, एवं सरकार का इसमें कोई हाय नहीं होता।

GUIDES KNOWLEDGE IN FOREIGN LANGUAGE OF UNCTAD II

4290. श्री राबी राय : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the language-knowing guides at the hotels have not been properly deployed and as a result some African delegates to UNCTAD Conference had to experience difficulty ; and

(b) if so, the steps taken by Government in the matter ?

THE MINISTER OF COMMERCE (SHRI DINESH SINGH) :

(a) Apart from language knowing guides provided by hotels to deal with foreign visitors, the Government of India employed French knowing liaison staff at 5 of the major hotels where the bulk of the UNCTAD delegates were staying for the period from the 27th January to the 9th February 1968 and in 2 hotels to the 20th February 1968. This liaison staff was able to provide assistance and guidance to delegates during the initial period of their stay. It was expected that those French speaking Delegations which did not have their own interpreters would, during this time, be able to employ French knowing interpreters to help these Delegations. No official request has however been received from any of them for assistance in finding or employing French knowing guides.

(b) One French speaking liaison officer has been appointed by Government in Vigyan Bhavan specifically to render assistance to French speaking delegates.

बोकारो, इस्पात कारखाना

4291. श्री गुणानन्द ठाकुर : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बोकारो इस्पात कारखाना स्थापित करने में किन-किन देशों ने सहयोग किया है और उसकी मर्त्तें क्या थीं; और

(ख) उसमें किनने कर्मचारी काम कर रहे हैं तथा उनमें विहार के लोगों का अनुपात क्या है ?

इस्पात, खात तथा धातु मंत्री (डा० चन्द्रा रही) : (क) : सोवियत सरकार ने, जिसके सहयोग से यह कारखाना लगाया जा रहा है, बोकारो इस्पात कारखाने के निर्माण में निम्नलिखित सहायता देना स्वीकार किया है :

- (i) कारखाने के प्रथम चरण पर आने वाली विदेशी मुद्रा की लागत के लिए 200 मिलियन रूबल तक ऋण देना । इस पर व्याज की वर 2.5 प्रतिशत है और यह 12 समान वार्षिक बिस्तों में वापिस किया जाना है ।
- (ii) बोकारो इस्पात कारखाने के लिए विस्तृत प्रायोजना प्रतिवेदन तैयार करना । विस्तृत प्रायोजना प्रतिवेदन 4 मिलियन टन की क्षमता के लिए बनाया जाएगा ।
- (iii) सोवियत और भारतीय संगठनों द्वारा निश्चित किये गये कार्यक्रम के अनुसार कारखाने के निर्माण के लिए कार्यकारी ड्राइंग्स तैयार करना । कार्यकारी ड्राइंग्स ऐसे शाप-मूँह और इकाइयों के लिए बनाई जायेंगी जिससे प्रतिवर्ष 1.5 से 2.00 मिलियन टन इस्पात का उत्पादन हो सकेगा ।
- (iv) कारखाने के निर्माण कार्य में रूपांकन-कारों की देख रेख का काम करना, निर्माण कार्य में परामर्श देना, उपकरणों के लगाने और उनको चालू करने में भारतीय संगठनों को सहायता देना । मर्शिनों का काम कथित क्षमता के अनुसार होगा ।
- (v) भारतीय संगठनों को सहयोग देना जिससे वे कारखाने के रूपांकन कार्य में, उपकरणों और साज-सामान सम्प्लाई करने में अधिक से अधिक भाग ले सकें ।

(vi) भारतीय विशेषज्ञों और कामगरों को रूस और भारत में प्रशिक्षण देने से सहायता देना ।

(ख) आवश्यक सूचना निम्नलिखित है :

कम्पनी का नाम	31 जनवरी 1968 को काम कर रहे कर्मचारियों की संख्या	बिहार राज्य लोगों का अनुपात
(1)	(2)	(3)
1. बोकारो स्टील लिमिटेड	3,474	72.7
2. हिन्दुस्तान स्टील वर्क्स कन्सट्रक्शन लिमिटेड (इनमें डेकें-दारों के कर्मचारी भी शामिल हैं)	11,934	59.0

प्रतिशत
महेश्वरी क्षेत्र के बुनकरों को रोजगार दिलाना

4292. श्री शशि भूषण बाजपेयी : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पश्चिमी निमाड़ के महेश्वरी क्षेत्र के कुगल बुनकरों को रोजगार के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा किस प्रकार की सुविधायें दी जा रही हैं ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शाकी कुरंसी) : केन्द्रीय सरकार कोई ऐसी सुविधायें नहीं दे रही हैं ।

INDUSTRIAL CO-OPERATIVES

4293. SHRI SITARAM KESRI : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a large number of industrial Co-operatives have been working under loss due to lack of marketing and credit facilities; and

(b) if so, whether Government propose to provide these facilities to them ?

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

(b) The Reserve Bank of India have set up a Working Group to examine to the problem of financing of industrial Co-operatives and suggest concrete measures necessary to ensure adequate flow of funds to industrial cooperatives. A National Federation of Industrial Cooperatives has been set up to undertake *inter alia* marketing of the products of industrial cooperatives.

FINANCIAL ASSISTANCE TO SMALL SCALE INDUSTRIES

4294. SHRI S. C. SAMANTA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether there are any proposals before Government from any quarters for providing more financial assistance and liberalising the loan and credit facilities for the small scale and other industries;

(b) if so, Government's reaction thereto; and

(c) the extent to which Government propose to meet the demands of the industry ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT & COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Yes, [Sir. Several proposals were received from the small industrialists, Associations and others interested in the development of small Industries suggesting various measures for liberalising and increasing the flow of finance to the Small Scale Sector.

(b) and (c). These proposals were considered by a Sub-Committee of the Standing Committee on Credit Facilities of the Small Scale Industries Board. Suitable

action will be initiated as soon as its recommendations are submitted by the Committee to the Government.

HINDUSTAN ZINC LTD.

4295. SHRI PREM CHAND VERMA : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) the production of zinc sheets, zinc ingots and superphosphate fertilizer in the Hindustan Zinc Ltd. during the year 1967;

(b) how much of the goods produced have been sold out and how much stock remain unsold; and

(c) how long it will take for the balance stock to be disposed of ?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR: CHANNA REDDY) :

(a) Production from the Zinc Smelter of the Hindustan Zinc Limited during trial runs in 1967 was as follows :—

<i>Products and by products</i>	<i>Quantity (in tonnes)</i>
(i) Zinc cathode sheets	90
(ii) Zinc ingots	Nil
(iii) Superphosphate fertilizer	2,600

(b) and (c). The zinc cathode sheets have already been sold. The superphosphate is expected to be disposed of by April, 1968.

ROURKELA STEEL PLANT

4296. SHRI PREM CHAND VERMA : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that notwithstanding production to capacity, the Rourkela Steel Plant suffered a loss of Rs. 1.9 'crores in 1966-67 as against a profit of over Rs. 5 crores in the past year;

(b) if so, the reasons therefor;

(c) whether any remedies were adopted to overcome this situation during the last year and if so, what they are; and

(d) whether any improvement in the situation is noticed during the current year and what are the prospects of working results during 1967-68 ?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY) :

(a) The Rourkela Steel Plant incurred a loss of Rs. 19.38 million during the year 1966-67 as compared to a profit of Rs. 50 million during 1965-66. Although the production of saleable steel was 96.4% of rated capacity, there was a considerable drop in production, despatches and sales value as compared to the year 1965-66.

(b) The loss is attributable to a number of factors, including lower production, changes in demand pattern, rise in the cost of raw materials, post devaluation increases in the cost of imported stores and spares, stoppages/break-downs etc.

(c) and (d). A number of steps have been taken to improve the financial situation and the working of the Plant. These include a vigorous export drive to make up for the declining internal market, provision of liberal credit facilities, improvement in management-labour relations, setting up of a beneficiation plant at the Barua Iron Ore Mines to improve the quality of ore, stepping up of production of special steels and the provision of additional capital facilities therefor etc. The working of the Plant was, however, seriously affected during the year 1967-68 on account of labour troubles in August, September and October, 1967 causing an estimated loss of Rs. 33.9 million. The present indications, therefore, are that during this year also, the Plant would not be in a position to show any profit.

उदयपुर में हिन्दुस्तान स्पेल्टर

4297. श्री ओंकार लाल बोहरा : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय धातु नियम ने उदयपुर में स्थापित जिक स्पेल्टर को कितना सहयोग दिया है;

(ख) केन्द्र द्वारा उसे अपने हाथ में लिये जाने के बाद उस में कितना अतिरिक्त पूँजी लगाई गई है और उसके बाद कितना काम पूरा हुआ है; और

(ग) केन्द्रीय सरकार द्वारा उसे अपने हाथ में लिये जाने के बाद कार्यालय व्यय तथा नई नियुक्तियों पर कितना खर्च बढ़ा है?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (डा० चन्ना रेडी) : (क) जस्ता प्रदावक को हिन्दुस्तान जिक लिमिटेड द्वारा अपने नियन्त्रण के लिये जाने के बाद से भारतीय धातु नियम ने उसे पूरा करने के काम में कोई सहायता नहीं दी है।

(ख) प्रदावक को नियन्त्रण में लिया जाने के बाद से उस में 372 लाख रुपया लगाया गया है। संयंत्र का निर्माण कार्य पूरा किया गया और उसमें 1 जनवरी 1968 में नियमित उत्पादन शुरू हुआ। संयंत्र के दो हिस्सों—साइम भट्टी और कैडमियम मंत्र्यंत्र—को लगाये जाने का काम अभी चल रहा है और इसके मई 1968 तक पूरा हो जाने की सम्भावना है।

(ग) कार्यवाही में सर्वतोमुखी वृद्धि के कारण कार्यालय व्यय 80% बढ़ गया है और नई नियुक्तियों पर जिन की आवश्यकता मुश्यतः प्रचालन के लिए है व्यय में लगभग 1.25 लाख रुपये प्रति मास की वृद्धि हुई है।

राजस्थान में खनिज पर आधारित उद्योग

4298. श्री ओंकार लाल बोहरा : क्या औद्योगिक विकास तथा समवायकार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान में खनिज पर आधारित उद्योगों के विकास के लिये सरकार की कोई योजना है;

(ख) यदि हां, तो उस का व्यौरा क्या है; और

(ग) 1967-68 में राजस्थान में खनिज पर आधारित उद्योगों के विकास के लिए केन्द्रीय सरकार ने कितनी धनराशि दी है?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री कल्याणीन अली अहमद) : (क) से (ग). सूचना इकट्ठी की जा रही है और वह यथासमय ममा-पटल पर रख दी जाएगी।

रेलवे लाइनें

4299. श्री ओंकार लाल बेरवा : क्या रेलवे मंत्री यह बनाने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में रेलवे लाइनों का राज्यवार व्यौरा क्या है;

(ख) 15 अगस्त, 1947 के पश्चात् राजस्थान में रेलवे लाइनों के विस्तार पर किनारा धन व्यय किया गया; और

(ग) उन योजनाओं का व्यौरा क्या है जो भूतपूर्व रियासतों के लिये मंजूर की गई थीं तथा वे अब तक किय हद तक कार्यान्वित की गई हैं?

रेलवे मंत्री (श्री जै० मू० पुनाचा) : (क) रेलवे लाइनों की लम्बाई से सम्बन्धित सूचना राज्यों के अनुसार नहीं बल्कि रेलवे के अनुसार मंकलित की जाती है। क्षेत्रीय रेलों के माग और रेलपथ की लम्बाई का पूरा व्यौरा भारतीय रेलों पर रेलवे बोर्ड की रिपोर्ट का अनुपूरक 1966-67 के वर्ष के लिए सांख्यिकी विवरणों के विवरण संस्था 8 में दिया गया है, जिसकी प्रतियां संसद के पुस्तकालय में उपलब्ध हैं।

(ख) रेलवे सम्बन्धी मामलों की सूचना राज्यवार नहीं बल्कि रेलवे-वार रखी जाती है। किन्तु निम्नलिखित नवी लाइनें जो पूरी या आंशिक रूप से राजस्थान राज्य में पड़ती हैं स्वतंत्रता के बाद से या तो बनायी जा चुकी हैं या बनायी जा रही हैं :—

लाइन का नाम	आमान	लम्बाई (कि० मी० में)	अनुमानित लागत	टिप्पणी (नाव रूपयों में)	
1	2	3	(4)	(5)	(6)
1. मावली ज० बड़ी मादरी	मीटर लाइन	82.00	0.39		
2. सांगनेर-टोर्डीमागर	"	81.62	135.00		
3. टोर्डी मागर टोडा राय सिंह	"	24.34	120.00		
4. फतेहपुर-चुरु	"	42.88	64.92		
5. रानीबाड़ा-भीलड़ी	"	69.79	119.45		
6. उदयपुर-हिम्मतनगर	"	215.00	1,141.00		
7. पोकरन-जैसलमेर	"	105.00	250.00		
8. हिन्दुमलकोट-श्रीगंगानगर	बड़ी लाइन	27.56	101.00	काम जारी है।	

जोड़

648.19 1,931.76

(ग) रेलों का विकास किसी राज्य-वार और क्षेत्र-वार संकल्पनाओं पर आधारित न होकर समग्र विकास पहलुओं के आधार पर होता है। उन नयी लाइनों की योजनाओं को कार्यान्वित करने के लिए हाथ में लिया जा चुका है जो योजना आयोग द्वारा अनुमोदित हो गयी है और जिनके लिए योजना आयोग ने धन उपलब्ध कर दिया है।

उद्योग समूहों के सम्पर्क अधिकारी

4300. श्री राम चरण : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि उन उद्योग समूहों के नाम क्या हैं, जिन के सम्पर्क अधिकारियों को उन के मंत्रालय के अधिकारियों से मुलाकात करने के लिये नियमित पास जारी किये गये हैं और प्रत्येक उद्योग समूह के सम्पर्क अधिकारियों की संख्या कितनी है?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : सम्भवतः माननीय सदस्य-गृह कार्य मंत्रालय द्वारा सरकारी कार्यालयों में प्रवेश के लिए जारी किये गये पासों के सम्बन्ध में जानकारी चाहते हैं। इस आधार पर उन उद्योग समूहों, जिनके सम्पर्क अधिकारियों को औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्रालय द्वारा सरकारी अधिकारियों से मुलाकात के लिए नियमित रूप से पास जारी किये, के नाम विवरण में दिये गये हैं। जो सभा पटल पर रख दिया गया है। [पुस्तकालय में रखादिया गया है। देखिये संख्या L.T-500/68] इस विवरण में केवल सम्पर्क अधिकारी ही शामिल हैं अन्य व्यक्ति नहीं जैसे अध्यक्ष, स्थानिक प्रतिनिधि, मैनेजर आदि।

सामान्य रूप से जारी किये गये पास केवल केलेप्डर वर्ष के लिए ही मान्य होते हैं और इनकी अवधि प्रत्येक वर्ष के 31 दिसम्बर, को

समाप्त हो जाती है। अतः इस विवरण में केवल वे ही मामले शामिल हैं जिन्हें अब तक 1968 के लिए पास दिये जाने की सिफारिश की गई है।

इसके अतिरिक्त किसी विशेष दिन के लिए मान्य पास मंत्रालय के स्वागत काउन्टर से प्राप्त किये जा सकते हैं।

सीमेंट के कारखाने

4301. श्री राम चरण : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार चालू वर्ष में सीमेंट के कारखाने स्थापित करने की किसी योजना पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो ये कारखाने कहां-कहां पर स्थापित किये जाने की सम्भावना है?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख). एक विवरण सभा पटल पर रखा गया है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या LT-150/68]

IMPORT OF RAW SILK

4302. SHRI R. S. VIDYARTHI : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the ban imposed on the import of raw silk from Japan and Italy is affecting the development of silk Industry in the country;

(b) if so, the reasons therefor;

(c) whether it is also a fact that it has led to the increase in prices of silk fabrics and thus the exports of vast variety of silk goods have been adversely affected;

(d) if so, the extent of loss of foreign exchange since the imposition of the ban; and

(e) the measures proposed to be adopted to strengthen the industry ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) There is no ban on import of raw silk from Japan and Italy.

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

MISUSE OF METAL PASSES BY RAILWAY OFFICERS

4303. SHRI R.S. VIDYARTHI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that some Railway Officers have been supplied metal passes on permanent basis to enable them to undertake journeys on official duties to different places alongwith their family members;

(b) whether complaints of the misuse of such passes have been received by Government; and

(c) if so, the steps proposed to be taken to stop their misuse ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRIC. M. POONACHA) : (a) Yes.

(b) A very small number of complaints have been received.

(c) Instructions exist that Railway employees detected misusing of passes should be awarded deterrent punishment.

रेलवे विभागालयों के किराये में वृद्धि

4304. श्री रा० स्व० विद्यार्थी :

श्री कंवरलाल गुप्त :

श्री ना० स्व० शर्मा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे विभागालयों के किराये में कुछ पहले वृद्धि की गई थी;

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

(ग) यह वृद्धि किस अधिकार के अन्तर्गत की गई ?

रेलवे मंत्री (श्री च० म० पुनाचा) :

(क) जी हाँ, कुछ स्टेशनों पर।

(ख) और (ग). अलग-अलग स्टेशनों पर वृद्धि की मात्रा अलग-अलग है। अबाता-नुकूल विश्रामालयों के लिए यह वृद्धि प्रति दिन प्रति खाट 50 पैसे से लेकर 6 रुपये तक और वातानुकूल विश्रामालयों के लिए प्रतिदिन प्रति खाट 2 रुपये से लेकर 8 रुपये तक है।

रेल प्रशासनों को हिदायत है कि विश्रामालयों में ठहरने के लिए किराये की दरों की समीक्षा की जाये और उनका किराया ऐसे स्तर पर नियत किया जाये जो स्थान विशेष की स्थितियों और विश्रामालयों में दी जाने वाली मुविधाओं को देखते हुए उचित हो।

रेलवे कर्मचारियों के लिये क्वाटरों का आवंटन

4305. श्री रा० स्व० विद्यार्थी :

श्री कंवरलाल गुप्त :

श्री ना० स्व० शर्मा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली में कितने रेलवे कर्मचारियों को क्वाटर दिये गये हैं;

(ख) आगामी तीन वर्षों में कितने मकान बनाने का विचार है और दिल्ली में रेलवे कर्मचारियों के लिये कितने क्वाटर बनाये जाने की सम्भावना है;

(ग) क्या यह सच है कि रेलवे कालोनी, दिल्ली में क्वाटर अचली हालत में नहीं हैं; और

(घ) यदि हाँ, तो वहाँ नगर सुविधाओं की व्यवस्था करने तथा इन क्वाटरों की

मरम्मत करने के लिए आगामी वर्ष में कितनी राजि खर्च करने का नरकार का विचार है ?

रेलवे मंत्री (चै. मू० पुनाचा) : (क) 7,485।

(ख) अगले तीन वर्षों में भारतीय रेलों पर कुल कितने क्वार्टर बनाये जाने की सम्भावना है उनकी संख्या अभी बताना सम्भव नहीं है, क्योंकि यह काम धन के आबंटन पर निर्भर करता है। 1968-69 में भारतीय रेलों पर लगभग 6700 यूनिट क्वार्टरों का निर्माण कार्य पूरा हो जायेगा। जहाँ तक दिल्ली का सम्बन्ध है अगले तीन वर्षों में 750 यूनिट क्वार्टर बनाये जाने की सम्भावना है वश्यतः इसके लिए धन उपलब्ध हो।

(ग) और (घ). जी नहीं। लेकिन, सफाई सम्बन्धी काम में मुद्रार लाने के लिए और दिल्ली में क्वार्टरों के अनुरक्षण के लिए कुल 15 लाख रुपये की रकम की व्यवस्था की गयी है।

EXPORT OF ORES

4306. SHRI SITARAM KESRI : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) the quantity of different kinds of ores exported to different countries during 1967-68, and the foreign exchange earned from these exports;

(b) whether India is importing any finished goods from those countries manufactured from the ores; and

(c) if so, the reasons therefor ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) Three statements indicating information in respect of iron ore, Manganese ore and other ores are laid on the Table of the House [Placed in Library See. No. LT-502/68]

(b) and (c). : Yes, Sir. In view of the large purchases of Indian iron ore by Japan

and as a gesture of reciprocity, M.M.T.C. is purchasing small quantities of steel from Steel Mills of Japan who buy Iron ore.

NEW RAILWAY LINES

4307. SHRI SITARAM KESRI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state the total length of new Railway lines laid during the last two years ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C.M.POONACHA) : 242.40 KMs.

रेलवे सुरक्षा और पुलिस का केन्द्रीय सरकार को हस्तांतरण

4308. श्री ओंकार लाल बेरवा : श्री मू० चै० दीक्षित :

क्या रेलवे मंत्री यह बनाने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि मध्य प्रदेश सरकार ने सुझाव दिया है कि रेलवे में सुरक्षा और कानून तथा व्यवस्था बनाए रखने मंबंधी कार्य को केन्द्रीय सरकार को हस्तांतरित किया जाये ; और

(ख) यदि हाँ, तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

रेलवे मंत्री (श्री चै० मू० पुनाचा) :

(क) और (ख). इस सम्बन्ध में केन्द्रीय सरकार को मध्य प्रदेश सरकार से कोई अनुरोध प्राप्त नहीं हुआ है।

जर्मनी से उर्वरकों का आयात

4309. श्री ओंकार लाल बेरवा : क्या वाणिज्य मंत्री यह बनाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राज्य व्यापार निगम ने उर्वरकों के आयात के लिये पूर्वी जर्मनी के साथ दीर्घ-कालीन करार किया है ;

(ख) यदि हाँ, तो उसकी शर्तें क्या हैं ;

(ग) 1968 में कितनी मात्रा में उर्वरकों का आयात किये जाने की सम्भावना है; और

(घ) इस सम्बन्ध में और किन-किन देशों के साथ करार किये गये हैं?

वाणिज्य भवालय में उप-मंत्री (श्री बोहन्मद शफी कुरैशी) : (क) राज्य व्यापार निगम ने म्यूरियेट आफ पोटाश का आयात करने के लिये पूर्वी जर्मनी के साथ एक दीर्घ-कालीन करार किया है।

(ख) करार का व्यौरा देना लोकहित में नहीं है।

(ग) राज्य व्यापार निगम द्वारा 1968 में 215,000 में० टन म्यूरियेट आफ पोटाश आयात किये जाने की आशा है।

(घ) राज्य व्यापार निगम ने म्यूरियेट आफ पोटाश का आयात करने के लिये 1968 में किसी अन्य देश के साथ कोई करार नहीं किया है। हां, राज्य व्यापार निगम द्वारा सोवियत रूस एवं पश्चिमी जर्मनी/फ्रांस के साथ 1967 में की गई संविदाओं के अनुसार आयातित म्यूरियेट आफ पोटाश की कुछ मात्रा 1968 में पहुंचेगी। 1968 में बल्गारिया तथा पोलैण्ड से पूर्ति के लिये राज्य व्यापार निगम ने संविदाओं पर हस्ताक्षर किये हैं। इसने जर्मन जनवादी गणतन्त्र तथा सोवियत रूस के साथ 1967 में जिन संविदाओं पर हस्ताक्षर किये थे, उनके अनुसार अमेनियम सल्फेट की भी कुछ मात्रा 1968 में पहुंचेगी।

प्रथम श्रेणी के डिब्बों में परिचरों की नियुक्ति

4310. श्री ओंकार लाल बेरवा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि प्रत्येक प्रथम श्रेणी के डिब्बे में पूर्थक से अब परिचर इयूटी पर तैनात नहीं किया जाता है;

(ख) यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं;

(ग) भारतीय जनसंघ के अध्यक्ष की हत्या को ध्यान में रखते हुए क्या सरकार का विचार प्रथम श्रेणी के प्रत्येक डिब्बे में अलग-अलग परिचर नियुक्त करने का है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेलवे मंत्री (श्री चौ. मु० पुनाचा) : (क) केवल पहले दर्जे के पूरे गलियारेदार डिब्बों में ही परिचरों की व्यवस्था की गई है। पहले दर्जे के अन्य डिब्बों या कक्षों में परिचरों की व्यवस्था नहीं की जाती।

(ख) पहले दर्जे के सभी पूरे गलियारेदार डिब्बों में परिचरों की व्यवस्था की गई है, क्योंकि ऐसे डिब्बों में यह सुनिश्चित करना आवश्यक है कि अनधिकृत व्यक्ति गलियारे में घुमकर अधिकृत यात्रियों के लिए असुविधा पैदा न करें। ऐसे सवारी डिब्बों में यह सुनिश्चित करने के लिए भी परिचर रखना आवश्यक है कि सवारी डिब्बे में आने-जाने के मुख्य फाटक ठीक तरह से बन्द रहें और जब यात्री शौचालय में जायें, तो उनके कक्षों की देख-भाल होती रहे। बिना गलियारे वाले पहले दर्जे के डिब्बों में परिचर रखने का औचित्य नहीं है, क्योंकि ऐसे डिब्बों का हर कक्ष स्वतः पूर्ण यूनिट होता है।

(ग) और (घ). जी नहीं; ऐसी व्यवस्था करने का औचित्य नहीं है और यात्रियों को इससे असुविधा होगी क्योंकि परिचर हर समय कक्ष में भौजूद रहेगा और इससे उनकी एकान्तता में बाधा पड़ेगी। हर कक्ष में एक चौकीदार की व्यवस्था करने से रेल-यात्रा का खर्च भी बढ़ जायेगा क्योंकि यह खर्च किराया बढ़ा कर बमूल करना होगा -

BOKARO STEEL PLANT

4311. SHRI HARDYAL DEVGUN: Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state:

(a) the total expenditure incurred so far in levelling the ground for Bokaro Steel Plant; and

(b) who are the owners of the land adjoining the present site of Bokaro Steel Plant?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY): (a) An expenditure of Rs. 82.72 million has been incurred on site levelling upto the end of January, 1968.

(b) The information of this nature is not being maintained.

AGREEMENTS ON FOREIGN COLLABORATIONS

4312. SHRI S. C. SAMANTA: Will the Minister of COMMERCE be pleased to state:

(a) the names of countries with which agreements have been arrived at for Indian collaboration in setting up plants, factories etc.,

(b) the names of industries for the setting up of which Indian collaborations have been agreed to;

(c) the percentage of profits of produced goods which will be transferable to India under agreement; and

(d) the salient features thereof?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): (a) No agreement with any foreign country has been concluded by the Government of India for Indian collaboration setting up plants, factories etc.

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

EXPORT OF PASSENGER COACHES AND WAGONS

4313. SHRI S. C. SAMANTA: Will the Minister of COMMERCE be pleased to state:

(a) the foreign earnings in the export of passenger coaches and wagons manufactured in India during the year 1967-68 and the expected earning during 1968-69;

(b) whether railway engines, including the electric railway engines are also exported; and

(c) if so, the number of locomotives exported during the current year and their commitments for 1968-69?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): (a) Export of railway wagons coaches during the year 1967-68 (April-December, 1967) amounted to Rs. 55.46 lakhs. An export target of Rs. 7.50 crores has been fixed for the year 1968-69.

(b) and (c). So far there has been neither any export of engines including electric locomotives nor any export order received.

कोयला विकास निगम के साथ समझौता

4314. श्री महाराज सिंह भारती :
श्री शिवचरण साल :

क्या रेलवे मंत्री यह बनाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि आठ वर्ष तक पत्र व्यवहार करने के बाद भी रेलवे विभाग का राष्ट्रीय कोयला विकास निगम से समझौता नहीं हो सका है;

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

(ग) क्या उक्त निगम द्वारा रेलवे को जिन दरों पर कोयला दिया जाता है उसको उनसे कम दरों पर कोयला मिल रहा है?

रेलवे मंत्री (श्री चौ. मू. पुनाराचा) :
(क) जी नहीं।

(ख) सवाल नहीं उठता।

(ग) जी नहीं ।

रेलवे इंजनों का आयात

4315. श्री महाराज सिंह भारती :

श्री विव चरण साल :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे इंजन आयात करने के मामले में विश्व में भारत का प्रथम स्थान है ; और

(ख) क्या आगामी दस वर्षों में भारत को इस मामले में आत्म-निर्भर बनाने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (श्री च० मु० पुनाचा) : (क) विश्व के दूसरे सभी देशों ने कितने और कितनी कीमत के रेल इंजनों का आयात किया है, इसकी जानकारी रेल मंत्रालय को नहीं है। ऐसी स्थिति में, यह बताना सम्भव नहीं है कि रेल इंजनों के आयात में विश्व में भारत का स्थान प्रथम है या नहीं।

(ख) जी हां। देश में उत्पादन की जो क्षमता अब तक विकसित हो चुकी है उससे भाष्य रेल इंजनों की आवश्यकता पूरी हो जाती है। डीजल और विजली रेल इंजनों के लिये भी कुछ उत्पादन क्षमता विकसित हुई है और उसका लगातार विस्तार किया जा रहा है। आशा है कि अगले 4-5 वर्षों में यातायात की किसी विशेष मांग को पूरा करने के लिए आवश्यक किसी विशेष किस्म के रेल इंजन को छोड़कर रेलों की पूरी आवश्यकता के लिए पर्याप्त क्षमता उपलब्ध हो जायेगी।

खेली तथा तांबा परियोजना

4316. श्री महाराज सिंह भारती : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि खेली तांबा परियोजना में उपोत्पाद के रूप में गन्धक के अम्ल का उत्पादन करने का विचार है और

इसका प्रयोग रासायनिक उर्वरक तंयार करने में किया जायेगा ;

(ख) यदि हां, तो इस उर्वरक कारखाने की कहां स्थापना की जाने की संभावना है और इसमें कितना और किस किस्म का उर्वरक तंयार होने की संभावना है ; और

(ग) समूचे परियोजना पर कितनी पूँजी लगेगी इसके कब तक पूर्ण हो जाने की सम्भावना है और इस काम में अब तक कितनी प्रगति हुई है ?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (डा० चन्द्र रेड्डी) : (क) हां, महोदय ।

(ख) तांबा परियोजना के साथ प्रति वर्ष 2,14,500 टन ट्रिपल सुपरफास्ट उर्वरक के उत्पादन के लिये खेतरी में एक उर्वरक कारखाने की स्थापना की जायेगी ।

(ग) 85.93 करोड़ रुपये की अनु-मानित लागत वाले खेतरी तांबा, परियोजना ममूले के 1970-71 में चालू किये जाने की सम्भावना है। यह 1972-73 तक पूरे उत्पादन तक पहुँच जायेगा। हो चुकी प्रगति का मूलक एक विवरण संलग्न है।

विवरण

1. खेतरी में खान विकास कार्य कार्यक्रम के अनुसार आरम्भ कर दिया गया है, जिस पर 617.62 लाख रुपये व्यय-साध्य है। विभिन्न स्तरों और ढलवा मेखला आदि पर 3129.50 मीटर तक खुदाई हुई है। कोलिहान खान के मुख्य रास्ते का काम भी शुरू कर दिया गया है।

2. आदर्मियों और उपकरणों को खान में ले जाने के लिये और खान में से अयस्क के दैनिक उत्पादन को बाहर लाने के लिए दो कूपक खोदे जा रहे हैं। अभी तक उत्पादन और सेवा कूपक क्रमशः 191.21 और 130 मीटर की गहराई तक खोदे जा चुके हैं। सेवा कूपक में दो सर्विस स्टेणन खोले जा

चुके हैं—एक 300 मीटर के स्तर पर और दूसरा 240 मीटर के स्तर पर—जिन में लगभग 80 मीटर का चालन अन्तर्रेस्त है। कूपकों की खुदाई के काम में तेजी लाने के लिए आवश्यक उपकरण लगाये जा चुके हैं और उन्हें चालू किया जा चुका है।

3. फांसीसी कम्पनियों के एक समूह के साथ पूरे संघर्ष के चित्रण बनाने के लिये समझौता कर लिया गया है।

4. फिनलैण्ड की एक कम्पनी मेंससं आयटोकूम्पु ओइ, जिसके पास स्फुरण प्रदावक प्रक्रिया के संसार के एकस्व अधिकार है, के साथ उस प्रक्रिया के प्रयोग के बारे में एक समझौते पर हस्ताक्षर हो गये हैं।

5. फांसीसी कम्पनियों के समूह के साथ 1. 16 करोड़ के मूल्य के उपकरण प्राप्त करने के लिए संविदाओं पर हस्ताक्षर हो गये हैं। अन्य बोलियों पर विचार हो रहा है और उन उपकरणों के लिये, जिनका आयात आवश्यक है, जल्दी ही आदेश दे दिये जायेंगे। सामान्य इंजीनियरिंग और सामान्य उपक्रम के बारे में भी फांसीसी कम्पनियों के समूह के साथ समझौते पर हस्ताक्षर हो गये हैं। यह समझौता 30-6-67 से लागू है।

6. देश में बनने वाले उन उपकरणों की प्राप्ति के लिये जिस में अधिक समय लगता है, कार्यवाही शुरू की जा चुकी है।

7. निगम और सलाहकारों के कर्मचारियों की तात्कालिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 561 रिहायशी एककों का निर्माण पूरा किया जा चुका है। 958 अतिरिक्त क्वार्टरों के निर्माण का काम भी हाथ में लिया जा चुका है।

8. संकेन्द्रक और संवंधित भवन निर्माण कार्यों के लिए निविदाएं मांगी गई थीं और उन पर विचार हो रहा है।

9. चीनारा और जोधपुरा को प्रतिदिन 90 लाख गैलन पानी सप्लाई करने के लिए 269 लाख रुपये की लागत की एक जल प्रदाय योजना बनाई गई है और काम में प्रगति हो रही है।

मेरठ-हापुड़ रेलवे लाइन पर चन्दसारा हाल्ट स्टेशन

4317. श्री महाराज सिंह भारती : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मेरठ रेलवे हापुड़-लाइन पर चन्दसारा हाल्ट की कब व्यवस्था की गई थी और इस हाल्ट स्टेशन में इस समय प्रतिमास औसतन कितनी आय होती है;

(ख) क्या यह सच है कि वहां का ठेकेदार खुले मैदान में टिकट जारी करता है और वहां पर टिकट घर अथवा यात्रियों के लिये कोई शैड नहीं है;

(ग) क्या यह भी सच है कि प्रत्येक गाड़ी के बहां पर पहुंचने पर ठेकेदार टिकटों पर तारीख की मांहर लगाने की मशीन और अन्य आवश्यक सामान को आधा मील दूर गांव से लाता है; और

(घ) यदि हां, तो उपरोक्त हाल्ट स्टेशन पर यात्रियों तथा कर्मचारियों के आवास के लिये कब तक प्रबन्ध करने का सरकार का विचार है?

रेलवे मंत्री (श्री चेंग मुंगुनाथ) :

(क) मेरठ-हापुड़ लाइन पर चन्दसारा हाल्ट की व्यवस्था 1929 में की गई थी। 1967 में इस हाल्ट की औसत मासिक आमदानी 1,088 हॉ थी।

(ख) और (ग). जी हां।

(घ) ठेकेदार और यात्रियों के इस्तेमाल के लिए टिकट घर और प्रतीक्षालय की व्यवस्था करने के प्रश्न की जांच की जा रही है।

TEXTILE MILLS IN VIDHARBHA

4318. SHRI S. K. TAPURIAH: Will the Minister of COMMERCE be pleased to state:

(a) whether it is a fact that two textile mills run by Government in Vidharbha are in financial crisis;

(b) if so, the amount invested by Government in these mills since their takeover and increase/decrease in production; and

(c) the quantity of stocks lying unsold with them at present?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): (a) No, Sir.

(b) and (c). There is no Central Government investment in these mills. Particulars of the latest position regarding investments by the State Government, increase/decrease in production and stocks lying unsold with the mills are being collected and will be placed on the Table of the House.

SCHOLARSHIP TO RAILWAY EMPLOYEES' CHILDREN

4319. SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the number of scholarships for technical education of children of Railway employees awarded in Khurda Division in 1966-67 and 1967-68 respectively from the Staff Benefit Fund;

(b) the amount spent by way of scholarships during the above period; and

(c) the list of the recipients of these scholarships for technical education?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA):

(a) Year	Scholarships
1966-67	28
1967-68	35
(b) Year	Amount spent
1966-67	Rs. 11,900/-
1967-68	Rs. 12,107/-

(c) A list is laid on the Table of the House
[Placed in Library. See No. LT-503/68]

NATIONAL COAL DEVELOPMENT CORPORATION ENQUIRY COMMITTEE

4320. SHRI S. R. DAMANI: Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state:

(a) whether the National Coal Development Corporation Enquiry Committee has submitted its interim report;

(b) if so, the main recommendations thereof;

(c) when the Committee is likely to submit its final report; and

(d) whether the Committee appointed any study group or a sub-committee for studying any aspect of the working of the National Coal Development Corporation?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL, MINES & METALS (SHRI P. C. SETHI): (a) and (b). National Coal Development Corporation Enquiry Committee has submitted its First Report. The main recommendations/conclusions of the Committee are still under examination.

(c) The Committee is likely to submit its report by 30-4-68.

(d) No., Sir.

MATHUR COMMITTEE

4321. SHRI P. VISWAMBHARAN: Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state:

(a) the recommendations made by the Mathur Committee appointed to study the working of certain departments under his Ministry; and

(b) the recommendations which have been accepted and implemented?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED): (a) Presumably the Hon. Member is referring to the recommendations of the Study Team appointed under the Chairmanship of Shri H. C. Mathur, to examine the working of the Dte. General of Technical Development. The Study Team in its Report submitted in two parts had, in all, made 242 recommendations covering the functions and organisational pattern of the DGTD.

(b) Out of the total of 242 recommendations made, the Govt. have accepted 225 recommendations, some of which were accepted with certain modifications.

126 recommendations have already been implemented. Out of the remaining accepted recommendations, apart from those which are of a general nature, the rest are under various stages of implementation.

PUBLIC SECTOR STEEL PLANTS

4322. SHRI SRADHAKAR SUPAKAR: Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state:

(a) whether the public sector steel plants are able to meet the internal demands of iron and steel; and

(b) the percentage of the production of iron and steel which is kept for export?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY):

(a) No, Sir. The public sector steel plants are not able to meet fully internal demands of iron and steel. Even together with the production in the private sector, there are certain categories of steel in which the demands exceeds the total production. However, in certain other categories the internal production is in excess of the domestic demand and leaves sufficient scope for export.

(b) No percentage for exports has been earmarked as such. In the year 1966-67, the total exports of iron and steel amounted to about 0.47 million tonnes as against the total internal production of 5.5 million tonnes.

SHORTAGE OF NON-FERROUS METALS

4323. SHRI SRADHAKAR SUPAKAR: Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state:

(a) whether there is an acute shortage of non-ferrous metals in the Country; and

(b) if so, the steps taken to carry out extensive survey for these metals?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY):

(a) Yes, Sir. India has been primarily an importer of Non-Ferrous Metals and is likely to continue to be so for most of these

metals except in the case of aluminium for the production of which adequate ore reserves, viz. bauxite, exist in the country.

(b) Search for deposits of non-ferrous metals is being continued by the Geological Survey of India in several parts of the country by large scale mapping, pitting and trenching, geochemical and geophysical survey, drilling and exploratory mining. The following specific steps are being taken to increase the indigenous production on non-ferrous metals:

1. *Aluminium*: Installed capacity aluminium in the country at present is 115,800 tonnes per annum. A further capacity of 327,500 tonnes per annum (150,000 tonnes in the public sector and 177,500 tonnes in private sector) is under various stages of implementation. It is likely to take the installed capacity to 443,300 tonnes per annum by the end of the Fourth Plan or early during the Fifth Plan period.

2. *Copper*: There is at present only one copper smelter in the country which produces about 9,000 tonnes of metal per annum based on the Singhbhum (Bihar) Copper deposits. This unit, which is in the private sector, as been granted has licence under the Industries Act to set up a 16,500 tonnes per annum flash smelter for the production of copper. A 31,000 tonnes per annum copper smelter is being set up at Khetri (Rajasthan) in the public sector. These projects are expected to be completed by the end of the Fourth Plan. In addition, steps are being taken to develop the copper deposits in the Rakha area in Bihar, Agnigundala in Andhra Pradesh and Daribo in Rajasthan.

3. *Lead and Zinc*: The only lead smelter in the country at present is located at Tundoo (Bihar) with a capacity of about 5,400 tonnes per annum. Production in the smelter at present is, however, only of the order of 2,600 tonnes per annum. The smelter is based on the lead-zinc ore deposits of Zawar-Mines (Rajasthan).

A 20,000 tonnes per annum zinc smelter, based on imported concentrates, at Alwaye (Kerala) in the private sector went into production in May-June 1967. Another new zinc smelter with a capacity of 18,000 tonnes per annum based on Zawar (Rajasthan)

than) deposits in the public sector has recently been commissioned. Detailed proving and prospecting operations being initiated to determine the extent of additional ore reserves in this area have indicated that these reserves may ultimately sustain a metal production of over 75,000 tonnes per annum. A proposal received for expansion of the Alwaye (Kerala) smelter upto 60,000 tonnes per annum (in two stages) and another to set up a new 30,000 tonnes zinc smelter in the public sector, based on imported concentrates, are under active consideration.

With a view to locating and developing the potential mineral resources of the country in the sphere of non-ferrous metals, an integrated programme of air-borne survey and ground follow-up work has been drawn up. This programme envisages carrying out of air-borne surveys in the Aravalli area in Rajasthan, the East Cuddapah basin of Andhra Pradesh and Bihar Plateau covering an area of 120,000 sq. kms. Apart from the air-borne survey, the Geological Survey of India expect to take up ground surveys in respect of about 234 prospects.

EXPORT OF WAGONS TO U.S.S.R.

4324. SHRI MAHANT DIGVIJAI NATH: Will the Minister of COMMERCE be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the U.S.S.R have asked for the supply of 10,000 eight-wheeler wagons; and

(b) if so, the estimated foreign exchange to be earned?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): (a) Yes, Sir. Having regard to the technical and production problems, it is expected that, to begin with, 2000 Wagons will be exported in 1969-70. The figure of 10000 wagons per year is likely to be reached in 1972-73. An Indo-Soviet protocol, laying down a schedule of export of wagons, has been signed on 13-3-1968.

(b) It is too early now to make an estimate of foreign exchange to be earned.

STEEL AND WOODEN SLEEPERS LYING ALONG RAILWAY LINE

4325. SHRI BAL RAJ MADHOK: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that large quantities of steel and wooden sleepers have accumulated with the Indian Railways and that much of their stock is rotting along the railway lines in different areas;

(b) whether any estimate has been made of such stock; and

(c) if so, the steps which have been taken to exhaust that stock before ordering for new sleepers?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA): (a) No.

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

उत्तर रेलवे पर सब-ओवरसियर, मिस्ट्री और ड्राइव्सम्बर (नवशानवीस)

4326. श्री निहाल सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के लगभग 205 सब-ओवरसियर, मिस्ट्री प्रथम श्रेणी और नवशानवीस दिसम्बर, 1967 से तकनीकी पक्ष से बलर्की पक्ष में स्थानान्तरित कर दिये गये हैं और उनको उनकी पिछली सेवा तथा बेतनमान का लाभ नहीं दिया गया है;

(ख) क्या यह भी सच है कि उनके पहले पदों का बेतनमान 170 रुपये मासिक था और अब उनको 110 रुपये मासिक बेतन दिया जा रहा है और उनको दिसम्बर, 1967 तथा जनवरी, 1968 का उनका बेतन भी नहीं दिया गया है;

(ग) उन कर्मचारियों को तकनीकी पक्ष से बलर्की पक्ष में स्थानान्तरित किये जाने के क्या कारण हैं; और

(घ) क्या उन कर्मचारियों को उनके पहले पदों पर पुनः लगाने का सरकार का

विचार है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेलवे मंत्री (श्री चै०म० पुनाचा) : (क) में (ग) कुछ निर्माण कार्यों के पूरा हो जाने के कारण उत्तर रेलवे में 95 सब-ओवरसियर मिस्ट्री और 23 नक्शानवीस फालतू घोषित कर दिये गये हैं। सब-ओवरसियर मिस्ट्री ग्रेड I और सहायक नक्शानवीस ग्रेड 'बी' के पदों का वेतन मान 150-240 रु है। चूंकि तकनीकी ग्रेडों में समकक्ष पद नहीं थे इसलिए इन्हें गैर-तकनीकी पदों में समाहित किया गया। यह प्रश्न विचाराधीन है कि क्या नीचे के पदों में समाहित करने पर उन्हें ऊंचा वेतन दिया जा सकता है। इन कर्मचारियों की ओर से दिसम्बर 1967 और जनवरी, 1968 का वेतन न मिलने के सम्बन्ध में कोई शिकायत नहीं की गई है, लेकिन मामले की आगे जांच की जा रही है और जिन मामलों में कर्मचारियों को उनकी वकाया रकमें अदा नहीं की गई है, उनमें जरूरी कार्रवाई की जायेगी।

(घ) सरकार समस्या के इस पहलू पर विचार कर रही है।

बिहार में खाने

4327. श्री निहाल सिंह : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार में कितनी खाने हैं तथा उन में कौन-कौन से खनिज पदार्थ हैं;

(ख) बिहार के भूतपूर्व मुख्य मंत्री, श्री कृष्णवल्लभ सहाय के पुत्र के नाम में कितनी और कौन-कौन सी खाने हैं तथा उन खानों से कौन-कौन से खनिज पदार्थ मिलते हैं; और

(ग) इन खानों से प्रतिवर्ष कितने खनिज पदार्थ मिलते हैं।

इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (दा० चम्पा रेही) : (क) से (ग). सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायगी।

चमड़ा निर्माण कम्पनियां

4328. श्री निहाल सिंह : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में चमड़ा बनाने वाली कम्पनियों में काम करने वाले लोगों की संख्या कितनी है, इन कम्पनियों ने गत पांच वर्षों में कितने माल का निर्यात किया, यह सामान किन-किन देशों को निर्यात किया गया तथा उससे कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित हुई;

(ख) ये कम्पनियां कितनी पूँजी से आरम्भ की गई थीं तथा इन कम्पनियों में इस समय कितनी पूँजी लगी हुई है; और

(ग) गत पांच वर्षों में उपर्युक्त प्रत्येक कम्पनी को कितनी विदेशी मुद्रा मंजूर की गई?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) चमड़े का अधिकांश उत्पादन लघु तथा कुटीर उद्योग-क्षेत्र में होता है। समूचे चमड़ा उद्योग में काम कर रहे कर्मचारियों की संख्या के बारे में ठीक-ठीक जानकारी उपलब्ध नहीं है। फिर भी, संगठित औद्योगिक क्षेत्र में चमड़ा बनाने के एकक हैं और इन एककों में काम करने वाले लोगों की संख्या 13,500 है। गत 5 वर्षों में देश से निर्यात किए गए चमड़े की जानकारी विवरण में दी गई है जो सभा पटल पर रखा गया है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखियें संख्या LT-504/68]

(ख) चूंकि चमड़ा उद्योग गैर-सरकारी क्षेत्र में है और चमड़े का उत्पादन अधिकांश रूप में लघु तथा कुटीर उद्योगों में होता है, इसलिए विभिन्न एककों में विनियोजन का व्यौरा उपलब्ध नहीं है। संगठित क्षेत्र के

एककों की अचल आस्तियों में अनुमानित विनियोजन 10 करोड़ रुपये हैं।

(ग) संगठित अंग के विभिन्न एककों को गत पांच वर्षों में आवंटित विदेशी मुद्रा निम्नलिखित थी :—

1962-63	203.96 लाख रुपये
1963-64	231.52 लाख रुपये
1964-65	191.44 लाख रुपये
1965-66	8.73 लाख रुपये
1966-67	45.33 लाख रुपये

—जून 1966 से कच्ची खालों, बहेड़े के सत, तथा छिलका आदि का आयात खुले सामान्य नाइसेंस से होता है।

(इनमें से कुछ एकक चमड़े के जूते तथा चमड़े के सामान भी बना रहे हैं।)

DURGAPUR STEEL PLANT

4329. SHRI BABURAO PATEL : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state:

(a) the cost likely to be incurred on the 7 man team of British experts arriving soon in India at his request to study Durgapur Steel Plant;

(b) why a team of foreign experts was considered necessary when Shri A. N. Banerji, Deputy Chairman of the Hindustan Steel, Ltd. said recently: "Durgapur Steel Plant is no longer a sick child. It is becoming healthier at a fast rate"; and

(c) whether there are no Indian experts to give advice and guidance on the working of the steel plants ?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY): (a) In regard to the British Steel Corporation team which visited Durgapur in February 1968, the expenditure on travel to India and back and the salaries of the experts were borne by the Government of U.K. under the Colombo Plan. The experts were treated as guests of Hindustan Steel Limited and the amount spent during

their stay in India was approximately Rs. 6,700/-.

(b) the Team was entrusted with the work of appraising the equipment and technical assistance requirements of Durgapur to be provided from the United Kingdom, which support is considered necessary in order to hasten the recovery of the Plant.

(c) Maximum advantage is being taken of available Indian expertise in placing the working of the Plant on an even keel. In view, however, of the fact that our resources of specialist personnel are fully stretched in the Context of organising production of expanded plants as well as the Alloy Steel Plant on an efficient basis, it is considered that selective support from the United Kingdom by way of equipment and technical assistance requirements, is indispensable to ensure rapid recovery at the Durgapur Steel Plant.

IMPORT POLICY

4330. SHRI HIMATSINGKA :

SHRI RAMACHANDRA ULAKA :

Will the Minister of COMMERCE be pleased to state:

(a) whether the import policy has been recently revised so as to include some additional items in the permissible list of imported items;

(b) if so what are the major modifications in the previous import policy; and

(c) how far the imports are likely to increase during 1968-69 as a result of the revised policy?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): (a) No major changes in the import policy announced for the period April, 1967-March, 1968 have been made in the recent past. Import policy for April, 1968-March, 1969 period is under review.

(b) Does not arise.

(c) It cannot be estimated at this stage.

QUOTAS OF STAINLESS STEEL

4331. SHRI HIMATSINGKA: Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state:

(a) whether Government have received any complaints with regard to the misuse

of quotas of stainless steel in the different States and Union Territories;

(b) if so, the number of such complaints received during the last one year; and

(c) the action taken by Government to prevent such misuse and provide for further deterrent punishment for such misuse?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY): (a) to (c). Information is being collected and will be placed on the Table of the House.

ENGINEERING UNITS IN WEST BENGAL

4332. SHRI HIMATSINGKA: Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether Government have received any proposal from the West Bengal Government to take over the management of the three engineering units in the States; and

(b) if so, the details thereof and the decision taken thereon?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT 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.

भिण्ड-चिरगांव रेलवे लाइन

4333. श्री रामावतार शर्मा :
श्री यशवन्त सिंह कुशवाह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भिण्ड से चिरगांव तक बरास्ता लहर भंडरे रेलवे लाइन बिछाने के लिये कोई सर्वेक्षण किया गया है; और

(ख) यदि नहीं, तो इस प्रयोजनार्थ सर्वेक्षण कब करने का विचार है?

रेलवे मंत्री (श्री चौ. मू. पुनाचा) :
(क) जी नहीं।

(ख) जिस लाइन के निर्माण का सुझाव दिया गया है, उसे अनामाव के कारण चौथी योजना की अवधि में बनाने के विचारार्थ समुचित अग्रता मिलने की संभावना नहीं है। अगर इस लाइन को सुदूर भविष्य में बनाने पर विचार करना ही है तो इसके लिए अब शुरू किया जाने वाला सर्वेक्षण पुराना पड़ जायेगा और सर्वेक्षण का खर्च निष्फल हो जायेगा जिसे रेले बर्तमान खिप्पम अर्थोपाय स्थिति में शायद बद्दाश्त नहीं कर सकती।

ENGINEERING UNIT IN WEST BENGAL

4334. SHRI INDRAJIT GUPTA: Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a large number of Engineering units in West Bengal are lying closed or locked-out for several months.

(b) if so, the reasons therefor and the details of the units concerned;

(c) whether Government had assured the State authorities of all possible assistance to get such units re-opened; and

(d) if so, the action taken in the matter?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT 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.

BOKARO STEEL PLANT

4335. SHRI INDRAJIT GUPTA:
SHRI BHOGENDRA JHA:

Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state:

(a) whether disturbances have been taking place at the Bokaro Steel Plant over the question of employment; and

(b) if so, the policy followed by the management regarding absorption of local people whose lands have been acquired for the project?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY):

(a) No, Sir. Only a demonstration was staged on 8th February, 1968. In a subsequent meeting with the Mukhyas and other representatives of the local people, policy adopted by Bokaro Steel Ltd. in the matter of employment and trade facilities was explained to their entire satisfaction. The agitation has now completely died down.

(b) According to the policy laid down by Government, first preference is being given to the displaced persons in the matter of employment in BSL in unskilled and semi-skilled jobs. With a view to improve their prospects of employment, a special scheme for training of displaced persons has also been introduced and as on 31st January, 1968, 307 displaced persons were under-going training under this scheme. The displaced persons were also receiving preference in allotment of shops. They are also receiving preference in other trades and in award of small contracts. Besides, in the matter of rehabilitation, Bokaro Steel Ltd. is contributing 50% of the cost of rehabilitation which is estimated at Rs. 4.2 millions.

DURGAPUR STEEL PLANT

4336. SHRI INDRAJIT GUPTA: Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state:

- (a) whether the team of experts from U.K. has completed its study of the Durgapur Steel Plant;
- (b) the problems entrusted to the team;
- (c) whether the team's report has been received; and
- (d) if so, Government's reaction thereto?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY):

(a) Yes, Sir.

(b) The team was entrusted with the work of appraising the requirements of Durgapur Steel Plant for fully effective operation and to indicate the equipment and technical assistance that would be appropriate to provide from Britain in the light of the organisational, managerial, administrative and other conditions including industrial relations that would obtain at the steel-works.

(c) No, Sir.

(d) Does not arise.

MESSRS. GUZDAR KAJORA COAL MINES LTD., AND MESSRS CALCUTTA SAFE DEPOSIT CO. LIMITED

4337. SHRI INDRAJIT GUPTA: Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that M/s. Guzdar Kajora Coal Mines Limited and M/s. Calcutta Safe Deposit Company Limited have not been holding their Annual General Meetings nor issuing any Annual Reports and Balance Sheets, for the last several years;

(b) whether these firms have also violated other provisions of the Companies Act; and

(c) if so, action taken against them?

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

(a) to (c).

A statement is laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-505/68].

कपास के मूल्य

4338. श्री रघुवीर सिंह शास्त्री : क्या बाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को देसी कपास तथा नई कपास पर नियंत्रण लगाने तथा ऋण देने पर प्रतिबन्ध लगाने की नीति के विरुद्ध काटन फैंडरेशन, सेंट्रल जोन, अमरावती से कोई ज्ञापन प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

बाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहनमह शास्त्री कुरेशी) : (क) तथा (ख). फैंडरेशन ने हाल ही में दो ज्ञापन भेजे हैं। इन में से एक भारतीय सूती कपड़ा मिल्स संघ को दिया गया है जिसमें अन्य बातों के साथ-साथ यह अनुरोध किया गया है कि संघ अपने सदस्यों द्वारा कपास खरीदने पर प्रतिबन्ध लगाने के निर्णय पर तथा कपास के लिए ऋण की छूट पर अपनी आपत्तियां वापिस लेने के निर्णय पर पुनः विचार करे। सरकार ने विद्यमान मौसम के लिए

निर्धारित कपास के भण्डार स्तरों में कमी नहीं की। फिर भी इण्डियन काटन मिल्स फैड-रेक्सन के सदस्य आत्म-अनुशासन के उपाय के तौर पर इन स्तरों तक कपास नहीं खरीद रहे हैं। बैंक ऋण का स्तर सभी सम्बद्ध व्यक्तियों के हितों की दृष्टि में रखते हुए निश्चित किया जाता है। कपास के मूल्य अभी तक पिछले वर्ष के अधिकतम निर्धारित मूल्यों से काफी ऊपर चल रहे हैं। फिर भी सरकार स्थिति पर सदा ध्यान रखती है तथा उपयुक्त समय पर यथावश्यक कदम उठाने पर विचार किया जायेगा।

CLOSURE OF NEW VICTORIA MILLS

4339. SHRI BHOGENDRA JHA : Will the Minister of COMMERCE be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 153 on the 13th February, 1968 and state :

(a) whether any decision has since been taken on the recommendation of the Committee set up under the Industries (Development and Regulation) Act;

(b) if so, the details thereof;

(c) whether any action has been or is being taken against the Individuals responsible for the closure of the Mills ; and

(d) whether Government propose to include workers' representatives in the Management to run the mill more efficiently ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) No, Sir.

b) Does not arise.

(c) No, Sir. Closure of this mill has not attracted the penal provisions of law.

(d) Till the mill is not taken over by Government, the question of including worker's representatives in the management does not arise.

ASHOKA PAPER MILLS LTD.

4340. SHRI BHOGENDRA JHA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 1295 on the 20th February 1968 and state :

(a) whether Government are aware that the present Government of Bihar have de-

cided to reverse the decision of the previous Government to take over the Ashoka Paper Mills Ltd.;

(b) whether it has been decided to allow the mill to go into liquidation;

(c) whether Government are aware that it has been done by the present Government of Bihar to oblige the Birlas who want to grab this mill at no cost; and

(d) whether Government propose to take over the Mills ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Yes, Sir. According to the information received in this Ministry on 22-2-68 from the Government of Bihar it transpires that they have changed their earlier decision in the matter.

Attention in this connection is invited to the Statement laid on the Table of the House today correcting the answer given to the Unstarred Question No. 1295 on 20-2-68 referred to by the Member.

(b) the Company was floated in the private sector and Government have no information whether or not the Management has decided to send it into liquidation.

(c) We have no information.

(d) No, Sir.

CLOSURE OF COAL MINES

4341. SHRI BHOGENDRA JHA : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 1291 on the 20th February, 1968 and state :

(a) whether it is a fact that several mines of the National Coal Development Corporation in Giridih have been or are likely to be closed down as the coal produced therein has not been sold out;

(b) whether it is also a fact that the private collieries charge higher prices from the public undertakings; and

(c) if so, the reasons for not giving priority to N.C.D.C. coal ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL, MINES AND METALS (SHRI P. C. SETHI) : (a) No, Sir.

(b) Some private collieries despatching coking/blendable coals to two public undertakings are charging prices higher than that being charged to Washeries/Steel Plants. So far as non-coking coal supply is concerned, no such fact has come to the knowledge of Government.

(c) The National Coal Development Corporation is at present fully booked in their supply of high grade coking coal. There is no proposal under consideration to give priority to NCDC coal.

FREE TRADE ZONE AT KANDLA

4342. SHRI R. K. AMIN :

SHRI P. N. SOLANKI :

SHRI D. R. PARMAR :

Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the development of Free Trade Zone at Kandla has been delayed ;

(b) if so, the reasons there for; and

(c) the action Government propose to take to expedite the work ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAIFI QURESHI) : (a) No, Sir. The major items of development works in the Kandla Free Trade Zone have been completed and facilities such as developed plots, roads, water electricity and power etc. necessary for setting up of industries have been made available.

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

MISUSE OF CONCESSION TICKETS

4343. SHRI R. K. AMIN :

SHRI P. N. SOLANKI :

SHRI D. R. PARMAR :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is fact that the concession tickets issued for a party of five or more persons for travelling more than 1500 kilometres can be used for more than one party;

(b) whether the Railway Administration has detected such cases of misuse of this facility; and

(c) if so, further action taken by Government to prevent such misuse ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) The hon'ble Members presumably have in view the circular tour tickets. They are issued subject to the circular tour covering a distance of 2,400 kms. or more but no minimum number of passengers is laid down. They are, in fact, intended to be issued to individuals.

Such tickets are not transferable.

(b) Shri R. K. Amin recently brought it to my notice that such tickets were being misused.

(c) The question of tightening the checks and making the conditions more stringent is being examined.

S. PPLY OF COPPER BARS BY THE STATE TRADING CORPORATION

4344. SHRI R. K. AMIN

SHRI D. N. SOLANKI

SHRI D. R. PARMAR

Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that small manufacturers of vessels find it difficult to obtain copper bars from the State Trading Corporation ;

(b) whether it is also a fact that the price charged by the State Trading Corporation for them is much higher than the price prevailing in the market; and

(c) if so, the action taken in the matter ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAIFI QURESHI) : (a) State Trading Corporation does not import or supply Copper Bars. This is done by the Minerals and Metals Trading Corporation of India Ltd. The M.M.T.C. sells copper imported by them against release orders issued by the Licensing authorities. Since the middle of February 1968 the Corporation does not have any stock with them. Prior to that if small manufacturers of vessels were allocated copper by the authorities concerned, M.M.T.C. did offer this material to the small producers.

(b) Copper is allowed to be imported only by the actual users or the M.M.T.C. Legally therefore, there is no free market for

this metal. The market prices ranged between Rs. 11,500/- to 12,500/- per M/ton from May 1967 to February, 1968. From end of February, 1968 market quotations have ranged between Rs. 12,600 to Rs. 13,000/- per metric ton. M.M.T.C.'s selling price has been Rs. 12,100/- per metric ton for electrolytic copper ingot bars and Rs. 11,500/- per metric ton for Fire Refine Copper.

(c) In view of (b) above does not arise.

BARTER TRADE AGREEMENTS

4345. DR. KARNI SINGH : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

- (a) the names of countries with which India have barter trade agreements;
- (b) the goods exported from India against such agreements—how much agriculture based and how much industrial;
- (c) whether efforts have been made to enter in to similar agreements with other countries to whom India is at present required to pay in foreign exchange for item of import; and
- (d) if so, the details thereof ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) There is no barter deals on Government-to-Government basis between India and other countries. S.T.C. and M.M.T.C. have entered into barter deals. They are with U.S.A., West Germany, France and Sweden.

(b) A statement is laid on the Table of the House [Placed in Library. See No. LT-506/68].

(c) Yes, Sir.

(d) Action is in progress to explore possibilities of barter deals with West Germany, France, Greece, Norway, Finland, Japan and the U.S.A. As efforts are still continuing no details can be given on this stage.

TALKS WITH SOVIET PRIME MINISTER

4346. DR. KARNI SINGH : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

- (a) the details of the talks held by him with Mr. Kosygin during the latter's recent visit to India;

(b) whether any suggestions were made to set up fresh joint ventures by India and the Soviet Union;

(c) if so, the details thereof; and

(d) the reaction of Mr. Kosygin to such suggestions and the fields in which he found such joint ventures feasible ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) to (d). The discussions with Mr. Kosygin, the Soviet Premier included the subject of joint Industrial Collaboration between India and USSR in the fields of Jute goods, footwear and other leather goods, readymade garments and fruit juices. He was agreeable with this idea in principle. There was an assurance from Premier Kosygin that USSR is prepared to purchase all the railway wagons India can spare for supply to USSR. USSR also agreed to buy steel rails. As a result of these discussions, the Soviet Premier agreed to send experts in various fields to discuss and finalise the plans.

रायपुर में विद्यार्थियों द्वारा रेलगाड़ी का रोका जाना ।

4347. श्री हुकम चन्द कछवाय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 14 जनवरी, 1968 को "नवभारत टाइम्स" में प्रकाशित हुए इस समाचार की ओर सरकार का ध्यान दिलाया गया है कि रायपुर में एक रेलगाड़ी को छात्रों ने रोक लिया था;

(ख) यदि हां, तो यह रेलगाड़ी किस कारण रोक ली गई थी और इसके परिणाम-स्वरूप यह रेलगाड़ी कितनी लेट हो गई थी; और

(ग) भविष्य में ऐसी घटनाएं न होने देने के लिए सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (श्री चै. मु० पुनादा) :

(क) 14 जनवरी, 1968 के "नवभारत टाइम्स" में ऐसा कोई समाचार नहीं था है। लेकिन 10-1-68 के "नवभारत"

में जो रायपुर से प्रकाशित होता है, 9-1-68 को रायपुर में निकट विरधी कालोनी में एक गाड़ी के रोके जाने का जिक्र था।

(ख) 9-1-68 को कुछ विद्यार्थियों द्वारा खतरे की जंजीर खीचे जाने के कारण रायपुर से 2.7 किलोमीटर दूर विरधी कालोनी के समीप किलोमीटर 851/7 पर 353 अप हावड़ा-डोंगरगढ़ सवारी गाड़ी को 7 मिनट के लिए रोका गया था। विद्यार्थियों की इस कार्यवाही का कारण ज्ञात नहीं है।

(ग) अनधिकृत रूप से खतरे की जंजीर खीचने के ऐसे मामलों की रिपोर्ट आवश्यक कार्यवाही के लिए राज्य सरकार और पुलिस प्राधिकारियों को की जाती है।

कस को इंजीनियरी माल का निर्यात

4 श्री हुकम चन्द कछवाय : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1966 और 1967 में भारत द्वारा रूस को कितने मूल्य के इंजीनियरी माल का निर्यात किया गया;

(ख) उससे कितनी विदेशी मुद्रा कमाई गई; और

(ग) 1968-69 के अन्त तक कितने मूल्य के इंजीनियरी माल का निर्यात किये जाने की सम्भावना है और उससे अनु-मानत : कि विदेशी मुद्रा कमाई जायेगी ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुररशी) : (क) तथा (ख). वर्ष 1966 में भारत द्वारा रूस को 32.1 लाख रु० मूल्य के इंजीनियरी माल का निर्यात किया गया। जनवरी से नवम्बर, 1967 में 2.912 करोड़ रु० के मूल्य का निर्यात हुआ, जिसमें बीम तथा नाली भी शामिल हैं।

(ग) पंचांग वर्ष 1968 में सोवियत रूस को 13 करोड़ रु० मूल्य के बेल्लित इस्पात के उत्पादों (बीम, नाली तथा कोण) का निर्यात किया जायेगा, इसके अलावा 1.4

करोड़ रु० मूल्य के अन्य इंजीनियरी माल जैसे संचायक, मोटरगाड़ी का सहायक सामान, छोटी खराद के उपकरण, छोटे लैप्स आदि का निर्यात भी किया जायेगा।

जूतों का निर्यात

4349. श्री हुकम चन्द कछवाय : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रूस और अमरीका में भारत में बने जूतों की मांग बढ़ रही है;

(ख) यदि हां, तो 1967-68 के अन्त तक कितने मूल्य के जूतों का निर्यात किये जाने की सम्भावना है और उससे कितनी विदेशी मुद्रा की कमाई होगी; और

(ग) 1966 और 1967 में रूस और अमरीका को कितने मूल्य के भारत में बने जूतों का निर्यात किया गया तथा इससे कितनी विदेशी मुद्रा कमाई गई ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुररशी) : (क) जी, हां।

(ख) 1967-68 के अन्त तक रूस और अमरीका को क्रमशः लगभग 3.50 करोड़ रु० तथा 50 लाख रु० के मूल्य के जूतों के निर्यात का अनुमान है।

(ग)	मूल्य लाख रुपये में	
	1966	1967
	जनवरी-नवम्बर	
रूस	475	306
अमरीका	62.96	104.71

मध्य प्रदेश में कोयले तथा लोहे की ज्ञाने

4350. श्री हुकम चन्द कछवाय : क्या इस्पात, ज्ञान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मध्य प्रदेश के सरगुजा, सिद्धी और पश्चिम जिले में कोयले और लोहे की कितनी खाने हैं;

(ख) इन कोयला खानों से प्रति वर्ष कितना लोहा और कोयला निकलता है;

(ग) इन कोयला खानों में कितने कर्मचारी और श्रमिक काम कर रहे हैं;

(घ) उनमें काम करने वाले श्रमिकों को कितनी अवधि के पश्चात् स्थायी किया जाता है; और

(ङ) 1965 से 1967 तक की अवधि के दौरान कितने श्रमिकों को स्थायी बनाया गया था?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्रकाश चन्द्र सेठी) : (क) (ङ) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

बिहार का औद्योगिक विकास

4351. श्री रामावतार शास्त्री : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) स्वतन्त्रता प्राप्ति से पहले बिहार के औद्योगिक विकास की स्थिति क्या थी और इस समय क्या है;

(ख) उस राज्य में स्वतन्त्रता प्राप्ति से पहले बड़े तथा छोटे उद्योगों की पृथक्-पृथक् संख्या क्या थी और इस समय क्या है; और

(ग) देश में औद्योगिक विकास के क्षेत्र में बिहार की स्थिति क्या है?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री कल्पशील अली अहमद) : (क) से (ग) सूचना इकट्ठी की जा रही है। और वह सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

खनिज तथा धातु व्यापार निगम का स्टाक

4352. श्री चन्द्रिका प्रसाद : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) खनिज तथा धातु व्यापार निगम के पास इस समय जो वस्तुएं हैं उनका व्योरा क्या है, प्रत्येक वस्तु का प्रति किंविटल मूल्य कितना है तथा वे वस्तुएं उनके गोदामों में कब से पड़ी हुई हैं; और

(ख) राज्यों और व्यापारियों को उस निगम के माध्यम से विभिन्न वस्तुओं का वितरण करने के नियम क्या हैं तथा सरकार के पास उन वस्तुओं का कितना स्टाक है?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरंशी) : (क) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या LT/507/168]

(ख) खनिज तथा धातु व्यापार निगम द्वारा आयातित कच्चा माल अयवा सम्बद्ध प्रायोजक अधिकारियों की सिफारिश के अनुसार राज्य लघु उद्योग निगम के माध्यम से अयवा वास्तविक उपयोक्ताओं में सीधे वितरित किया जाता है। इस कच्चे माल का सरकार स्टाक नहीं रखती।

लघु उद्योगों के लिये आयात लाइसेंस

4353. श्री चन्द्रिका प्रसाद : क्या वाणिज्य मंत्री 8 दिसम्बर, 1967 के अंतरां-कित प्रश्न संख्या 3615 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उद्योग निदेशक कानपुर द्वारा 1573 आवेदकों के लिये सिफारिश किये गये आयात लाइसेंसों का कुल मूल्य कितना है और वास्तव में जारी किये गये आयात लाइसेंसों का मूल्य कितना है;

(ख) इन आवेदकों को लाइसेंस देने के माप दण्ड क्या हैं।

(ग) क्या कुछ आवेदकों के आयात लाइ-सेम्स के आवेदन पत्र अस्वीकार कर दिये गये हैं और यदि हाँ, तो प्रत्येक मामले में किन कारणों से ऐसा किया गया है ; और

(घ) क्या इस बारे में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है और यदि हाँ, तो उस पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

वाणिज्य मंत्रालय में उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) से (ग). जानकारी एकत्र की जा रही है और बाद में दी जायेगी ।

MANUFACTURE OF POWER TILLERS

4354. SHRI DEORAO PATIL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the names of the schemes which have been licensed/approved under the Industries Act for the manufacture of Power tillers/small tractors, below 12 DBHP during the year 1967-68;

(b) the names of schemes which are under consideration at present; and

(c) when the decision on the pending schemes is likely to be taken ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) M/s. J. K. Cotton Spinning & Weaving Mills Ltd., Kanpur were granted an industrial licence on 29-4-67 for the manufacture of LB-17 Hand Tractors for a capacity of 6,000 Nos. per annum.

(b) The schemes submitted by the following parties are under consideration :

(1) Punjab State Industrial Development Corporation Ltd., Chandigarh for the manufacture of 4-wheeled Power tillers in an industrial undertaking to be set up at Ludhiana.

(2) M/s. F. W. Heilgers P. Ltd. New Delhi for the manufacture of Kubota Power tillers in a new industrial undertaking to be set in the State of Orissa.

(3) M/s. Indequip Engineering Co. Ltd. Ahmedabad for the manufacture of Robin Power tillers in their existing industrial undertaking at Ahmedabad in the State of Gujarat.

(c) Final decision on these schemes is likely to be taken shortly.

रुई का आयात

4355. श्री देवराव पाटिल : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश को रुई की कितनी आवश्यकता है और कितनी रुई के लिये विदेशों को क्या-देश दिये गये हैं ;

(ख) पी० एल० 480 निधियों के अन्तर्गत वर्ष 1967-68 में और जनवरी तथा फरवरी 1968 में कितनी रुई का आयात किया गया ;

(ग) क्या यह सच है कि रुई का आयात ऐसे समय पर किया जाता है जब देशी रुई के विपणन का भीसम होता है जिसके परिणाम स्वरूप देशी रुई के मूल्य गिर जाते हैं ; और

(घ) क्या सरकार का विचार रुई के आयात के बारे में अपनी नीति में परिवर्तन करने का है और यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) अनुमान है कि पूर्वाविशिष्ट भण्डार की सामान्य मात्रा को छोड़कर, 1967-68 के वर्ष में देश में 68 लाख रुई की गांठों की आवश्यकता होगी जिसमें से 64 लाख गांठों की खपत मिलों में हो जायेगी । इस वर्ष 9,76 लाख गांठे आयात करने का कार्यक्रम है । यह बताना सम्भव नहीं है कि मिलों ने कितनी मात्रा के लिये आड़र दिये ।

(ख) जैसा कि व्यापार स्रोतों से पता चला है, पी० एल० 480 के अन्तर्गत सितम्बर 1967 से 17 फरवरी 1968 तक अनुमानतः 167,598 गांठों का आयात किया गया

हैविसमें से जनवरी तथा फरवरी, (17 तारीख तक) में क्रमशः 23, 202 तथा 51,489 गांठे पहुंची हैं ।

(ग) तथा (घ) जी, नहीं । उद्योग की आवश्यकता को पूरा करने के लिये देशी रुई की कमी को पूरा करने की आवश्यक सीमा तक ही रुई के आयात की व्यवस्था की जाती है । आयात का समय अन्य बातों के साथ साथ उन देशों में रुई चुनने तथा विपणन के भौसमों पर भी निर्भर करता है जहां-जहां से रुई का आयात किया जाता है ।

FERRO-MANGANESE INDUSTRY

4356. DR. RANEN SEN : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state:

- (a) whether the ferro-manganese industry is in a crisis due to large accumulation of unsold stocks with it;
- (b) whether it is a fact that the Hindustan Steel, Ltd. had failed to lift the indented 62,000 tonnes of ferro-manganese during the current year;
- (c) if so, the reasons therefor; and
- (d) the steps which have been taken to help the industry to tide over the present crisis ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL, MINES AND METALS (SHRI P. C. SETHI) : (a) There has been accumulation of stocks with the Ferro-Manganese producers.

- (b) No, Sir.
- (c) Does not arise.
- (d) It is expected that with improvement in the general economic situation, internal off take will progressively increase. Efforts are also being made to step up exports of Ferro-Manganese to the extent possible.

USE OF FUEL AND STEAM IN INDUSTRIES

4357. DR. RANEN SEN : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

- (a) whether Dr. Tanaka, Asian Productivity Organisation's expert in fuel efficiency

had recently visited India to study combustion of fuel and steam in a number of Indian industries;

(b) if so, the findings of his study ;

(c) whether he has made any suggestions regarding the use of fuel and steam in Indian industries; and

(d) if so, the main suggestions made by him and Government's reaction thereto ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) to (d) Dr. Kusuyata Tanaka, Chief, Combustion Division, Resources Research Institute, Agency of Industrial Science and Technology, Japan, visited India recently on an invitation from the National Productivity Council (NPC) India, through the Asian Productivity Organisation (APO), Tokyo. Dr. Tanaka will first submit his report to APO which, in turn, will transmit it to NPC after getting it translated into English. The report is still awaited by NPC. Dr. Tanaka also made some "on-the-spot" suggestions to the industries and factories he visited about better utilisation of fuel and steam, which they have treated as confidential. Before his departure from India on the 22nd February, 1968 a press Conference was held on the 21st February 1968 in which Dr. Tanaka highlighted the following points in his talk with the pressmen :—

- (1) The first step to utilise fuel more effectively could be to educate on a wide scale engineers and operators in charge of fuel consuming plan in the proper techniques of burning fuel and also carry on a massive propaganda in this matter. Dr. Tanaka expressed the hope that NPC Fuel Efficiency Service would play a significant role in this direction.
- (2) India should evolve suitable designs of boiler and furnaces of high efficiency based on indigenously available fuel to replace old and antiquated fuel-consuming plants like Lancashire boilers and old furnace designs.
- (3) India should, as far as possible, attempt to utilise low grade coals extensively and the Government should provide incentives to the fuel

users to change over to low grade coal by increasing price differential between high grade coal and low grade coal.

- (4) Suppliers of coal should maintain certain standard of coal so as to help the consumer in utilising them effectively.
- (5) The Indian Industry should have some simple instruments like analyser and drought gauges to keep a check on combustion efficiency.
- (6) Change over to fuel oil may not be in the ultimate advantage of the country since the entire demand of fuel oil could not be met indigenously and as India was forced to import substantial amount of fuel oil from abroad involving precious foreign exchange, he felt that till such time when India had a favourable balance of trade with the foreign countries, the use of fuel may be restricted to certain specialised applications.
- (7) Dr. Tanaka also emphasised the need to evolve proper standards to enforce strict control in practice over sampling and analysis of coal.

The National Productivity Council Fuel Efficiency Engineers are drawing the attention of the industry to these points.

METAL CORROSION

4358. SHRI DHIRESHWAR KALITA : Will the Minister of STEEL MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether experts have calculated that India was lossing over Rs. 150 crores annually as a result of metal corrosion; and

(b) if so, the steps which have been taken to combat metal corrosion ?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY) (a) and (b). The information is being collected and will be laid on the Table of the House.

पूर्वोत्तर रेलवे के समस्ती पुर जिला मुख्यालय का बदला जाना

4359. श्री क० मि० मधुकर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ समय पूर्वोत्तर रेलवे के समस्ती पुर जिले के मुख्यालय को मुजफ्फरपुर बदलने का निर्णय किया गया था और इस उद्देश्य से भूमि भी अर्जित कर ली गई थी; और

(ख) यदि हां, तो मुख्यालय को मुजफ्फरपुर न बदले जाने के क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (श्री च० म० पुनाचा) : (क) रेल मंत्रालय द्वारा इस प्रकार का कोई निर्णय नहीं किया गया था।

(ख) सवाल नहीं उठता।

हाजीपुर और भैसालोटन के बीच रेलवे साइन

4360. श्री क० मि० मधुकर : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह निर्णय किया गया है कि पूर्वोत्तर रेलवे में हाजीपुर और भैसालोटन जो गंडक नहर का उद्गम स्थल है, के बीच साहबगंज तथा गोविन्दगंज से होती हुई रेलवे साइन बिछाना लाभप्रद रहेगा; और

(ख) यदि हां, तो इस साइन को बिछाने का काम कब आरम्भ किया जायेगा ?

रेलवे मंत्री (श्री च० म० पुनाचा) :

(क) और (ख). अतीत में इस प्रकार के प्रस्ताव के लिए कोई सर्वेक्षण नहीं किया गया है। हाजीपुर और बगहा पहले से ही एक मीटर आमान साइन से, जो मुजफ्फरपुर, सगौली और नरकटियागंज होकर जाती है, जुड़े हुए हैं। फिर भी यह उल्लेखनीय है कि 1962 में पूर्वोत्तर रेलवे ने बगहा और भैसालोटन के बीच इंजीनियरिंग और यातायात सम्बन्धी प्रारम्भिक सर्वेक्षण बिहार सरकार के खंड पर किया था जिसने मुख्यतः गंडक प्रायोजन करने के लिए सामान भेजने की सुविधा की दृष्टि से यह प्रस्ताव रखा था। तब यह प्रस्ताव काफी अलाभप्रद समझा गया था। जब राज्य सरकार को सर्वेक्षण का परिणाम बताया गया

तो उसने सूचित किया कि वह अब इस रेल सम्पर्क के निर्माण में रुचि नहीं रखती। इसलिए बगहा और भैसालोटन के बीच रेल सम्पर्क निर्माण के लिए अब कोई औचित्य नहीं है।

TRADE WITH IRAQ

4361. SHRI R. BARUA : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether the exports of Indian goods to Iraq have shown any improvement ;

(b) whether the prospects of developing and diversifying trade between India and Iran have also been explored ;

(c) whether trade expansion with these countries is also to be linked up with the establishment of joint ventures in the field of industries ; and

(d) if so, the details thereof ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) and (b) Yes, Sir.

(c) and (d). Trade expansion with these countries is not specifically linked with the establishment of joint ventures but joint ventures do help in the expansion of trade through export of capital goods and machinery. All possible encouragement is given by Government to the Indian Industrialists, desiring to set up joint ventures in these countries.

सूती कपड़ा फैक्टरी जावरा में आग लगने की दुर्घटना

4362. श्री निहाल सिंह : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य प्रदेश के रत्लाम जिले में जावरा में एक सूती कपड़ा फैक्टरी में आग लग जाने के कारण 28 लाख रुपये की रुई जल गई थी;

(ख) यदि हां, तो आग लगने का क्या कारण था;

(ग) क्या यह सच है कि इस फैक्टरी का बीमा हुआ था, और अभी तक बीमा की राशि नहीं दी गई है ;

(घ) यह फैक्टरी केन्द्रीय सरकार क्षेत्र में या राज्य सरकार के क्षेत्र में है; और

(ङ) यदि हां, तो सरकार ने फैक्टरी के लिये कितनी सहायता मंजूर करना स्वीकार किया है ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफ़ी कुरंसी) : (क) से (ङ) जानकारी एकत्र की जा रही है और यथात्मय सभापत्न पर रख दी जायेगी।

TRANSFER OF RAILWAY OFFICERS

4363. SHRI B. K. DASCHOWDHURY : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the policy regarding the transfer of Railway Officers from one place to another; and

(b) the length of stay of officers in Calcutta and Delhi area ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) Transfers are made only when administratively considered necessary. There is no rigid limit but officers holding key posts are not normally retained at one place for unduly long periods.

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

इस्पात कारखाने

4364. श्री मधु लिमये : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चौथी पंचवर्षीय योजना में सरकारी क्षेत्र में नीन इस्पात कारखानों के विस्तार कार्य में अब तक कितनी प्रगति हुई है ;

(ख) इस में अब तक कितनी धनराशि लग चुकी है ;

(ग) क्या भद्रावती कारखाने का भी विस्तार किया जा रहा है; और

(घ) यदि हां, तो इन कारखानों के विस्तार कार्यक्रम की मुख्य रूपरेखा क्या है ?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (डा० चन्द्र रेही) : (क) और (ख) . चौथी पंच वर्षीय योजना की रूपरेखा के मसौदे में सरकारी क्षेत्र के तीन इस्पात कारखानों के विस्तार कार्य के लिए निम्नलिखित धनराशि रखी गई है :

कारखाने का नाम	इस्पात पिण्ड की क्षमता (करोड़ में मिलियन टनों में)	कुल खर्च की क्षमता (करोड़ रुपये)
----------------	--	----------------------------------

भिलाई इस्पात कार-

खाना	2.5 से 3.2	62.90
*छठी धमन भट्ठी	*	
समूह		23.00
दुर्गापुर इस्पात कार-	1.6 से	312.20
खाना	3.4	
राउरकेला इस्पात	1.8 से	100.00
कारखाना	2.5	

2. इस्पात की मांग कम होने तथा साधनों की कमी को ध्यान में रखते हुए दुर्गापुर और राउरकेला इस्पात कारखानों का विस्तार कार्य स्थगित कर दिया गया है। भिलाई इस्पात कारखाने के विस्तार के लिए विस्तृत प्रायोजना प्रतिवेदन अभी तैयार किया जाना है। इस बीच इसके विस्तार के प्रथम-चरण का काम, जिसमें कोक और लोहा बनाने की सुविधायें होंगी, हाथ में लिया गया है। इस काम पर कुल 254.52 मिलियन रुपये खर्च आने का अनुमान है। इसमें से 31 मार्च, 1967 तक 45.7 मिलियन रुपये खर्च हो चुके थे।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(*) भिलाई इस्पात कारखाने का 2.5 मिलियन टन के बाद का विस्तार दो चरणों में किया जाएगा—प्रथम चरण में छठी धमन भट्ठी समूह स्थापित किया जाएगा।

चाय पर निर्यात शुल्क

4365. श्री मधु लिमये : क्या बाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि चाय पर लगे निर्यात शुल्क में कमी कर दी गई है;

(ख) यदि हां, तो क्या इस कमी के फलस्वरूप भारतीय चाय अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में प्रतियोगिता कर सकेगी ; और

(ग) इस समय अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में श्रीलंका, पूर्वी अफ्रीका और भारत की एक जैसी किस्मों की चाय का मूल्य क्या है ?

बाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (मोहन्मद शफ़ी कुरैशी) : (क) जी, हां ?

(ख) श्रीमान्, ऐसी आशा है।

(ग) चाय की विस्तृत विरासित करने के लिए किसी मानक वर्गीकरण के अभाव में एक देश द्वारा बाजार में भेजी गई चाय की प्रत्येक किस्म की अन्य देशों द्वारा पैदा की गई तथा बाजार में भेजी गई चाय से तुलना करना सम्भव नहीं है।

चीनी संयंत्रों और मशीनों का निर्माण

4366. श्री मधु लिमये : क्या औद्योगिक विकास तथा सम्भाव्य-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में चीनी संयन्त्र और मशीनें बनाने की बत्तमान क्षमता कितनी है ;

(ख) क्या चीनी बनाने वाली मशीनें निर्यात करने की कोई योजना बनाई गई है।

(ग) ऐसी मशीनों के किन देशों में बिकाने की सम्भावना है ;

(घ) क्या आगामी तीन वर्षों में ऐसी मशीनों के निर्यात और उत्पादन के लिये कोई लक्ष्य निर्धारित किया गया है ; और

(इ) यदि हां, तो उसकी मुख्य बातें क्या हैं।

बौद्धिगिक विकास तथा सम्बाद-कार्य मंत्री (श्री कल्पशहीन अली अहमद) : (क) यह उद्योग 15 करोड़ रु. के मूल्य की प्रति वर्ष चीनी मिल मशीनें बना सकता है।

(ख) और (ग) : सम्पूर्ण चीनी मिल संयंत्रों पुर्जों और फालतू पुर्जों के निर्यात की सम्भावना का लगातार पता लगाया जा रहा है। भारत में निर्मित चीनी मिल मशीनों में युगांडा, फिलीपायन, धाना, लंका, नाइजीरिया, जर्मनी के संघीय गणराज्य, बर्मा, इण्डोनेशिया तथा जर्मनी के लोकतन्त्रात्मक गणराज्य द्वारा रुचि दिखाई जाने का सकेत मिला है।

(घ) और (ड) ऐसे कोई लक्ष्य निश्चित नहीं किए गए हैं। चौथी पंचवर्षीय योजना में इस वर्ष के अन्त तक बनकर तैयार हो जायगी, नई योजना की अवधि में इस बारे में लक्ष्य बताये जा सकते हैं।

ROLL GRINDING MACHINES

4367. SHRI CHANDRA SEKHAR SINGH : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether the Heavy Engineering Corporation has entered into an agreement for technical collaboration with a West German firm for the manufacture of roll grinding machines; and

(b) if so, the terms of the agreement?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) yes Sir.

(b)(i) the foreign company will be paid a lump-sum amount of DM 11.25 lakhs equivalent to Rs. 21.22 lakhs at the current rate exchange payable as follows:—

(a) 20% payable within 30 days of signing of the agreement;

(b) 20% payable on delivery of the complete design and technological documents against despatch documents;

(c) balance of 60% payable in six equal half yearly instalments, the first instalment being paid after six months from the date of despatch of the last consignment of the design and technological documents.

(ii) exports of the manufactured products will be freely permitted;

(iii) the period of the agreement will be eight years from the date of signing of the agreement. Further extension will be only with the prior approval of the Government of India.

PAPER INDUSTRY

4368. SHRI S. S. KOTHARI : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the profitability of paper industry has been declining for the last few years and a number of units have recently been incurring losses; and

(b) if so, the steps taken by Government to assure reasonable profitability to the paper industry so that expansion of the industry is not hampered?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT & COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) It has been reported by the Paper Industry and also by the Development Council for Paper, Pulp and Allied Industries that the profitability of the industry has been declining for the past few years and some of the mills have closed down.

(b) The matter is under consideration by Government.

MANUFACTURE OF SCOOTERS

4369. SHRI S. S. KOTHARI : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that inspite of the notification issued in March, 1965 for the expansion of capacity for manufacture of

150 c.c. scooters, Government has not so far taken any decision in the matter;

(b) if so, the reasons for the delay;

(c) whether it is a fact that the technical sub-Committee set up in September, 1967, to screen the select list of scooter applicants for expansion of capacity has not so far finalised its recommendations; and

(d) if so, by what time Government propose to clear licensing and other formalities to enable new entrepreneurs to commence construction of factories?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT & COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED): (a) Yes.

(b) to (d) : The screening of the large number of applications received as the result of the notification issued in March, 1965 had to be kept pending for a time awaiting fixation of the 4th Plan target for scooters and ascertainment of the extent to which the existing units could be expected to contribute towards that target. Besides these have had to be considered on *inter se* merits of each case. The sub-committee of the licensing committee set up to examine the pending schemes has concluded its deliberations and its report will be submitted in the next few days. Government expect to be in a position to take a final decision after the report of the sub-committee has been received and considered by the licensing committee and the latter has made its recommendations.

RAILWAY MONTHLY SEASON TICKETS

4370. **SHRI YASHPAL SINGH:** Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state.

(a) whether it is a fact that the rate of Season ticket from New Delhi to Meerut which is 60 miles from Delhi is Rs. 21 p. m. whereas from Delhi to Sonepat which is 29 miles from Delhi, it is Rs. 18 p. m. and

(b) if so, the reasons therefor and the action taken to remove this disparity?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA): (a) The Third Class Monthly Season Ticket fare from Delhi to Meerut City, a distance of 68 kms. is Rs. 22.80 and from Delhi to Sonepat

a distance of 44 kms., Rs. 15.60.

(b) In view of the reply to part (a), the question does not arise.

MANUFACTURE OF PRINTING MACHINES

4371. **SHRI SHIVA CHANDRA JHA :** **SHRI SATYA NARAIN SINGH :** **SHRI E. K. NAYANAR :** **SHRIMATI SUSEELA GOPALAN :** **SHRI C. K. CHAKRAPANI :**

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

(a) whether it is a fact that some agreement has been reached between the Hindustan Machine Tools and M/s. Albert Frankenthal of West Germany for the setting up of a factory for the manufacture of printing machines in India; and

(b) if so, the main features thereof?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT & COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED): (a) and (b). Hindustan Machine Tools Ltd., have a proposal for the establishment of a subsidiary company in collaboration with Messrs. Albert Frankenthal of West Germany for the manufacture of some items of printing machinery. The terms of the agreement are yet to be finalised.

EXPORT OF RADIO SETS TO U.S.A.

4372. **SHRI SHIVA CHANDRA JHA :** Will the Minister of COMMERCE be pleased to state:

(a) whether it is a fact that India exports radio sets to U. S. A. and other countries:

(b) if so, how many have been exported in 1967, and to which countries and the amount of foreign exchange earned therefrom; and

(c) if not, how many are imported, if any to India per year and from which countries and how much foreign exchange is spent thereon annually?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAJI QURESHI): (a) and (b). A statement is laid on the Table of the House. *Placed in Library. See No. LT-1312/68]*

(c) Import of Radio Sets in India is banned.

ROURKELA STEEL PLANT

4373. SHRI YASHPAL SINGH : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state:

(a) whether Government have decided to set up some more units in Rourkela Steel Plant;

(b) if so, when these units will be installed there; and

(c) the amount likely to be involved therein ?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY): (a) to (c). The Rourkela Steel Plant is presently being expanded from 1·0 to 1·8 million tonnes of steel ingot capacity. The expansion includes additions to existing facilities as well as establishment of new units. The new units proposed are the electrolytic tinning line, the continuous galvanizing line, the electrical sheet mill, and the special steel plate plant. A majority of the expansion units have been commissioned and the remaining units are likely to be commissioned by about the middle of 1968. The cost of expansion as sanctioned by Government sometime back and excluding township, mines etc. amounted to Rs. 1,125·6 million. This is, however, likely to go up considerably for a number of reasons including provision for additional items, effect of devaluation, increases in customs duties etc. etc.

EXPORT OF PEACOCK FEATHERS

4374. SHRI SHIVA CHANDRA JHA : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state:

(a) whether India exports peacock feathers to foreign countries;

(b) if so, the quantities exported annually to each country during the last 5 years; and

(c) the annual foreign exchange earned therefrom ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) Yes, Sir

(b) and (c). A statement is laid on the Table of the House. [Placed in the Library. See No. Lt-508/68].

ISSUE OF LICENCES TO BIRLAS

4375. SHRI SHIVA CHANDRA JHA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) for how many and for which new industries the Birlas have applied to Government for licences during the last six months; and

(b) how many and for which industries new licences have been granted during the above period and the reasons therefor ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) During the six months, September, 1967 to Februay, 1968, five applications for the setting up of new industrial undertakings have been received from firms belonging to the Birla Group. The applications related to the following industries:—

- (1) Benzaldehyde,
- (2) Benzoic Acid,
- (3) Benzal Alcohol,
- (4) Benzyl Benzoate,
- (5) Acrylonitrile Monomer,
- (6) Acetonitrile,
- (7) Hydrogen Cyanide,
- (8) Plant & Machinery for Synthetic Fibres,
- (9) Carpet Yarn,
- (10) Vanaspathi,
- (11) Soap, and
- (12) Glycerine.

(b) One, for Cotton Yarn Industry.

The party already hold a licence for the establishment of a new undertaking at Midnapur. The licence in question was issued to the party to expand their existing unit at Champdany in lieu of the licence for Midnapur which was surrendered.

माल गोदामों तथा माल गोदामों से सामान की चोरी

4376. श्री ओ० प्र० स्थानी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले पांच वर्षों में मालगाड़ियों और माल गोदामों से कितने मूल्य के माल की चोरी हुई ; और

(ख) इस प्रकार की चोरी को रोकने के लिये और क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (श्री च० मु० पुनाचा) :

(क) वर्ष याड़ों में खड़े माल गोदामों माल डिब्बों आदि से चुराये सहित गाड़ियों गये माल का से चुराये गये मूल्य माल का मूल्य

	रुपये	रुपये
1962-63	15,86,038	1,82,681
1963-64	12,57,801	1,58,030
1964-65	18,27,277	1,68,208
1965-66	15,08,691	1,69,958
1966-67	24,17,116	2,54,969

(ख) (i) रात वाली सभी गाड़ियों पर सशस्त्र पहरेदार की व्यवस्था को तेज करना,

(ii) सशस्त्र और शस्त्र रहित कर्मचारियों द्वारा महत्वपूर्ण याड़ों में चौबीसों घंटे गश्त लगाना ;

(iii) याड़ों, माल गोदामों और प्लेटफार्मों में अनधिकृत प्रवेश को रोकने के लिए सुरक्षा की धाराओं को सक्ती से लागू करना ;

(iv) अपराध और अपराधियों के सम्बन्ध में सूचना इकट्ठा करने और विस्तारण के लिए सारे कपड़ों वाले और अपराध आसूचना कर्मचारियों का सर्वोत्तम उपयोग ;

(v) जहां कहीं आवश्यक हो सुरक्षा सम्बन्धी बुनियादी जरूरतों की व्यवस्था करना, जैसे असुरक्षित याड़ों में बाड़ लगाना, रोशनी के पर्याप्त प्रबन्ध और निगरानी मीनारों की व्यवस्था करना ।

आदिवासी जेत्रों में उद्योग

4377. श्री गं० च० दीक्षित : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आदिवासी जेत्रों में लोगों की आर्थिक स्थिति सुधारने की दृष्टि से इन जेत्रों में उद्योग स्थापित करने के लिये सरकार ने कोई योजना बनाई है,

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य रूपरेखा क्या है ; और

(ग) जिन जेत्रों में यह योजना सफल सिद्ध हुई है, उनके नाम क्या हैं ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फलशहीन अली अहमद) : (क) जी, हां राज्य क्षेत्र में पिछले वर्षों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लोगों में ग्रामीण तथा कुटीर उद्योगों को प्रोत्साहन देने के लिए कई कार्यक्रम प्रारम्भ किए गए हैं ।

(ख) ये योजनाएं आकार तथा विस्तार में प्रत्येक राज्य में भिन्न-भिन्न होती हैं यद्यपि ये योजनाएं सामान्यतः प्रशिक्षण संस्थानों और उत्पादन केन्द्रों के रूप में होती हैं जिनका उद्देश्य आदिवासियों को तकनीकी प्रशिक्षण देकर उन्हें अपना व्यापार या व्यवसाय

चलाने अथवा उनमें सुधार करना है। तकनीकी प्रशिक्षण तथा मार्बंदांन, रस्से बनाने, टोकरी बनाने, जूते बनाने, दर्जी का काम, तथा वस्त्र बनाना, बुनाई, कताई, चमड़ा कमाना, चमड़े का काम, बड़ी का काम, लोहारी का काम, हथकरघा दस्तकारी, चूना तथा कोयला आदि कामों में किया जाता है। प्रशिक्षण अवधि में प्रत्येक प्रशिक्षणार्थी को 20 से 50 रुपये मासिक अनुदान अथवा वजीफा दिया जाता है। कई मामलों में प्रशिक्षित कारीगरों को 2,500 रुपये की अंश पूँजी या उपकरणों के लिए अथवा प्रबन्ध के लिए 6,000 रुपये का अनुदान देकर उन्हें औद्योगिक समितियां बनाने के लिए सहायता दी जाती है।

इसके अतिरिक्त योजना आयोग द्वारा स्थापित 49 प्रामीण औद्योगिक परियोजनाओं में से 5 परियोजनाएं ऐसे क्षेत्रों में स्थापित की गई हैं जहां मुख्यतया आदिवासी रहते हैं।

(ग) पिछड़े वर्ग के लिए स्थापित औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थाएं मध्य प्रदेश में अधिक लोकप्रिय हुई हैं। राज्य सरकार ने 1966-67 में इन पर 11.20 लाख ६० खर्च किया और 1967-68 में यह खर्च 11.35 लाख रुपये होने की आशा है। मध्य प्रदेश में रेशम के कीड़े पालने का उद्योग अधिक लाभप्रद हुआ है क्योंकि इसमें अनुसूचित आदिम जातियों को काम मिलता है।

मध्य प्रदेश में बेल्लाडिल्ला में रेलवे लाइनों का बिलाया जाना

4378. श्री गं० च० दीक्षित : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य प्रदेश में बेल्लाडिल्ला में जो रुटी विशेषज्ञ गये थे उन्होंने यह संकेत दिया था कि बेल्लाडिल्ला में लौह अयस्क के बड़े भण्डार मिलने की सम्भावना है और यह सुझाव दिया था

कि उस क्षेत्र में यथासम्भव शीघ्र रेलवे लाइनें बिलाई जानी चाहिए; और

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

रेलवे मंत्री (श्री च० म० पुनाचा) (क) और (ख) . रेलवे बोर्ड को ऐसे किसी सुझाव की जानकारी नहीं है। सम्भवतः माननीय सदस्य का आशय मध्य प्रदेश में "बेल्लाडिल्ला" से है। बेल्लाडिल्ला में लौह अयस्क के बड़े भण्डार हैं। 444 किलोमीटर लम्बी रेलवे लाइन बना कर इन भण्डारों को विशाखापत्तनम् से पहले ही जोड़ा जा चुका है।

मध्य प्रदेश में ग्रामोद्योग सहकारी समितियां

4380. श्री गं० च० दीक्षित : क्या बाणिज्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य प्रदेश में ग्रामोद्योग समितियां तथा ग्रामोद्योग आथ्रम नामक कुछ संस्थाएं स्थापित की गई हैं तथा खादी ग्रामोद्योग आयोग ने इन संस्थाओं में काफी धन लगाया है :

(ख) यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है तथा क्या ये संस्थाएं अब भी चल रही हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो कितनी संस्थाएं बन्द की गई हैं तथा उसके क्या कारण हैं।

बाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शाही कुरंशी) : (क) से (ग). जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

ALL INDIA RAILWAY UNGRADED ACCOUNTS CLERKS CONVENTION

4381. SHRI VISWANATHA MENON: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether Government have received a deputation of the representatives of All India Railway Ungraded Accounts Clerks Convention;

(b) if so, what are their demands; and
(c) the action taken thereon?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(SHRI C. M. POONACHA): (a) Yes.

(b) The demands include withdrawing the proposal to introduce computers on Railways, merger of Scales of Pay of Accounts Clerks, Abolition of Appendix II-A examination, steps for avoiding stagnation at the maximum for the Clerks in the lowest grade, high Scales of Pay for Accounts Clerks, and confirmation on completion of three years continuous service.

(c) The demands have been examined and some of them have also been discussed by the Railway Board with both the Federations of Railway Labour.

DAKSHIN, RAILWAY EMPLOYEES' UNION,
ERNAKULAM BRANCH

4382. SHRI VISWANATHA MENON : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether Government have received resolutions passed on the 15th February, 1968 by the Dakshin Railway Employees' Union, Ernakulam Branch;
(b) if so, what are the demands put forward by the Union; and
(c) the action taken to redress their grievances?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(SHRI C. M. POONACHA): (a) Yes Sir.

(b) The resolution relates to certain local issues concerning the service conditions of employees like Provision of Quarters, Workmen's Train, Grant of Night Duty Allowance etc.

(c) These are matters purely within the competence of the Railway Administration.

QUARTERS FOR WORKERS AT
ERNAKULAM

4383. SHRI VISWANATHA MENON : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether Government have received requests for providing quarters for all the railway workers working at Ernakulam I. P. N. at their place of work; and

(b) if so, the action taken by Government thereon?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(SHRI C. M. POONACHA) : (a) Yes.

(b) Out of a total staff of 79 (Essential 51 and non-essential 28), 28 essential staff have already been provided with quarters. Construction of 37 additional quarters has also been sanctioned at Irimbanam. In the meantime, staff occupying quarters in and around Ernakulam and working at Irimbanam have been allowed to retain quarters till they are provided with quarters at Irimbanam.

WORKMEN SPECIAL TRAIN AT
ERNAKULAM.

4384. SHRI VISWANATHA MENON : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Railway Administration have taken steps to cancel the workmen special train at Ernakulam I. P. N., and
(b) if so, whether any alternate arrangement has been made by the authorities for the conveyance of workers who are not provided quarters at I.P.N. ?

THE MINISTER OF RAILWAYS
(SHRI C.M. POONACHA): (a) Yes.

(b) No alternative arrangements have been found feasible but it is proposed to reintroduce the special train as and when sanction of the Additional Commissioner of Railway Safety, which has been applied for, is received.

गैर-सरकारी पूँजी निवेश

4385. श्री भारत स्थित बोहान : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बढ़ाने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में गैर-सरकारी पूँजी निवेश के लिये कोई प्रोत्साहन नहीं है;

(ख) क्या देश में गैर-सरकारी पूँजी निवेश पर लाभ बढ़ाने तथा औद्योगिक

क्षमता का उपयोग करने के लिये कोई योजना बनाई गई है; और

(ग) यदि हां, तो उसका व्यौरा क्या है ?

औद्योगिक विकास तथा समवायकार्य मंत्री (श्री फलश्वीन अली अहमद) : (क) बी, नहीं ।

(ख) और (ग) : स्थापित औद्योगिक क्षमता का पूरा इस्तेमाल करने और विनियोजन पर उचित लाभ की व्यवस्था करने के लिये सरकार द्वारा लगातार समीक्षा की जा रही है ।

INDUSTRIES TO BE SET UP IN ANDHRA PRADESH

4386. SHRI GADILINGANA GOWD : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the industries proposed to be set up in Andhra Pradesh during the Fourth Five Year Plan in the Public Sector; and
(b) the estimated cost thereof ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED): (a) and (b). The work on the Fourth Plan, which is to begin from April, 1969, has just been initiated. A view of the programme of industries to be established in the Public Sector would be available when the detailed studies on the Fourth Plan are completed.

ONGOLE-HYDERABAD RAILWAY LINE

4387. SHRI GADILINGANA GOWD : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Government have received a proposal from the Government of Andhra Pradesh suggesting a new railway line between Ongole and Hyderabad via Nagarjunasagar; and

(b) the period for which this proposal is pending and the decision taken by Government thereon ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C.M. POONACHA) : (a) Yes.

(b) The proposal was recommended by the Andhra Pradesh Government in 1960 for inclusion in the III Five Year Plan. The funds for construction of new railway lines in the Fourth Plan are likely to be very limited out of which several throw-forward works from Third Plan and various priority projects required on strategic considerations, for industrial development, ore exploitation schemes etc., will have to be accommodated. As such this proposal will have to wait for better times for consideration.

DELICENSING OF INDUSTRIES

4388. SHRI GADILINGANA GOWD : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the industries delicensed during 1967-1968 under the Industries (Development and Regulation) Act 1951; and

(b) whether there is any proposal to delicense all the industries connected with agricultural machinery and implements in view of their shortage in the country ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) Only 'wheeled agricultural tractors and power tillers' industry has been delicensed during 1967-68 under the Industries (Development and Regulation) Act, 1951.

(b) No such proposal is at present under consideration of the Government.

DECENTRALISATION OF INDUSTRIES

4389. SHRI G.Y. KRISHNAN : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether Government propose to effect decentralisation of industry on district-wise basis; and

(b) whether Government also propose to appoint a Technical Committee consisting of the Members of Parliament to make a study of the feasibility of the scheme ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) Decentralisation of industry through the wide-spread development of village and small industries is an accepted policy of the Government but there is no proposal to effect decentralisation of industry on district-wise basis.

(b) No, Sir.

AGRO-INDUSTRIES

4390. SHRI G.Y. KRISHNAN : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether Government propose to set up agro-industries on district-wise basis to develop and promote agricultural production;

(b) if so, the types of agro-industries proposed to be set up; and

(c) whether there are any agro-industries functioning in the country and if so, how many and of what type, and where these are located ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) and (b). No. However, Agro-Industrial Corporations have been set up in the States of Andhra Pradesh, Assam, Bihar, Haryana, Maharashtra, Madras, Punjab, Orissa, Mysore and Uttar Pradesh. The main functions of these Corporations are :—

(i) promotion and execution of industries having a bearing on production, preservation and supply of food;

(ii) enabling persons engaged in agricultural and allied pursuits to own the means of modernising their operations;

(iii) distribution of agricultural machinery and implements as well as equipment pertaining to processing, dairy, poultry, fishery and other industries connected with agriculture;

(iv) undertaking or assisting in the efficient distribution of inputs for agriculture; and

(v) providing technical guidance to farmers and persons concerned with agro-industries with a view to enabling efficient conduct of their enterprise.

(c) There are already many units in different parts of the country engaged in the manufacture of different types of agro-based products. The total of such units is 325 approximately in the organised sector. The industries included are fruit & vegetable products, cereal products, fish products, dairy products, starch and dextrose and cashew processing.

FOREIGN COMPANIES

4391. SHRI JUGAL MONDAL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the names and addresses of foreign companies which have established their monopoly in India in the field of jute, engineering, paper, aluminiumiron and steel;

(b) the amount of foreign exchange sanctioned to these companies for the expansion of their industries during 1966-67 and 1967-68; and

(c) the steps taken by Government to encourage the Indians to set up such industries in the country ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) The Monopolies Inquiry Commission in statement 2 of their Report, laid on the Table of the House on 8-12-1965; gave a list of top five enterprises in respect of various individual products under different industrial groups. A list of foreign companies figuring therein in respect of jute, engineering, paper, aluminium, iron & steel, grouped under broad headings, is laid on the Table of the House. [Placed in Library See No. L. T. 509/68]

(b) The information for the years 1966-67 and 1967-68 is not available.

(c) Attention is invited to the Industrial Policy Resolution 1949 and 1956 and the Provisions of Industrial (Development and Regulation) Act and regulations made thereunder.

रेलवे में स्वचालित मशीनें

4392. श्री मधु लिम्बे : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे के मद्रास कार्यालय तथा कुछ अन्य कार्यालयों में स्वचालित मशीनें लगाई गई हैं;

(ख) यदि हां, तो उसकी संख्या कितनी है;

(ग) इसके परिणामस्वरूप कितने कर्मचारी बेरोजगार हो गये हैं तथा कितने लोग रोजगार पाने की सम्भावनाओं से वंचित हो गये हैं;

(घ) क्या रेलवे कर्मचारियों ने इन मशीनों के लगाये जाने का विरोध किया था; और

(ङ) यदि हां, तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

रेलवे मंत्री (श्री च० मु० पुनाचा) :

(क) और (ख) . भारतीय रेलों में आठ संगणक लगाये गये हैं अर्थात् उत्तर, मध्य, पश्चिम, दक्षिण (मद्रास) और दक्षिण-पूर्व रेलों और सवारी डिब्बा कारखाना, पेरम्बूर, डीजल रेल इंजन कारखाना, वाराणसी और चित्तरंजन रेल इंजन कारखाना में एक-एक ।

(ग) कोई व्यक्ति बेकार नहीं हुआ है। संगणक लगाये जाने से नियोजन पर अब तक कोई प्रभाव नहीं पड़ा है। संगणकों के इस्तेमाल के कारण यदि लिपिक वर्गीय कर्मचारियों की संख्या में कमी करनी पड़े तो भी भविष्य में कुल मिलाकर रेलों की नियोजन संभाव्यता पर कोई खास असर पड़ने की संभावना नहीं है।

(घ) और (ङ) कुछ अभ्यावेदन मिले थे। श्रमिक संगठनों को यह सूचित कर दिया गया है कि सेवा-रत कर्मचारियों के हित पूर्णतः सुरक्षित है क्योंकि इसके परिणामस्वरूप कर्मचारियों की कोई छटनी

नहीं की जावेगी; 20 अगस्त, 1966 को उनकी पदोन्नति की जो संभावनायें थीं, उन्हें अक्षण्ण रखा जायेगा और यदि संगणकों के इस्तेमाल के कारण किसी कर्मचारी को, उसके बतंभान कार्य से हटाकर किसी दूसरे पद पर लगाया जायेगा, तो उसकी सहमांत्रित बिना उसे किसी दूसरे स्टेशन पर स्थानान्तरित नहीं किया जायेगा।

कटनी स्थित आयुद्ध कारखाने के निकट रेलवे का उपरी पुल

4393. श्री रामावतार शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कटनी स्थित आयुद्ध कारखाने का एक सुरक्षा अधिकारी रेलवे लाइन को पार करते समय रेलगाड़ी के नीचे आ गया था;

(ख) क्या यह भी सच है कि इस कारखाने के कर्मचारियों ने वहां एक उपरी पुल बनाये जाने की अपनी मांग मनवाने के लिये हड्डताल कर दी है;

(ग) यदि हां, तो क्या इस कारखाने के निकट एक उपरी पुल बनाने का सरकार का विचार है, और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (श्री च० मु० पुनाचा) :

(क) 14-2-1968 को, जब आर्डेनेस फैक्टरी, कटनी का एक कर्मचारी आर्डेनेस फैक्टरी के पास स्थित समपार फाटक पर लाइन को पार कर रहा था तो वह गाड़ी नं० 27 डाउन काशी एक्सप्रेस के नीचे आ गया।

(ख) जी नहीं। लेकिन कारखाने के कामगरों ने ऊपरी पुल की मांग पर जोर दिया था।

(ग) और (घ) कट्टी साउथ स्टेशन पर स्थित समपार फाटक, जिससे होकर आँडेनेस फैक्टरी को भी रास्ता जाता है, की जगह ऊपरी पुल बनाना व्यावहारिक होगा। नियमत: वर्तमान व्यस्त समपारों की जगह रेलवे लाइन के ऊपर-नीचे सड़क पुलों² के निर्माण के प्रस्ताव सम्बन्धित राज्य सरकार/सड़क प्राधिकारी की ओर से आने चाहिए, जिनमें यह बताया जाना चाहिए कि कार्य को कितनी अप्रता अपेक्षित है और सड़क प्राधिकारी अपने खंडों पर ढलवा पहुंच-मार्गों से सम्बन्धित निर्माण-कार्य किस वर्ष शुरू करेगा।

जहां तक कट्टी साउथ स्टेशन के समपार की जगह ऊपरी सड़क पुल बनाने की योजना का सम्बन्ध है, न तो राज्य सरकार और न आँडेनेस फैक्टरी के अधिकारियों की ओर से कोई पक्का प्रस्ताव मिला है।

EX-CADRE POSTS IN THE RAILWAY BOARD'S OFFICE

4394. SHRI YASHPAL SINGH : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the number of ex-cadre posts in the Railway Board's office as on 1st January, 1968;

(b) the mode of selection to such posts

(c) whether any representations have been received against appointments to such ex-cadre posts of all cadres in different Directorates from the Railway employees; and

(d) if so, the action taken thereon.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C.M. POONACHA) : (a) 271. Bulk of these posts are required to be filled by technical personnel with extensive background of railway work.

(d) Selections for filling such posts are generally made from amongst the eligible railway staff or those in the Board's office, on the basis of the recommendations of the Selection Committees constituted for the purpose. In the case of gazetted posts,

such selections are made in terms of approved recruitment rules and procedures.

(c) Yes. A few.

(d) Each such representation was duly examined to see if any change was called for in the existing position.

RAILWAY SERVICE COMMISSIONS

4395. SHRI YASHPAL SINGH : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the method of appointing the Chairman and Members of the different Railway Service Commissions;

(b) the terms of reference and condition of service of the Chairmen;

(c) whether any extension has been given to the present incumbent of the post of Chairman of the Allahabad Railway Service Commission; and

(d) if so, the period thereof ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C.M. POONACHA) : (a) Chairmen and Members of Railway Service Commissions are appointed on the recommendation of the Union Public Service Commission;

(b) The Chairman is the administrative head of the Railway Service Commission entrusted with the task of recruitment of Class III staff for Railways.

The tenure of appointment of Chairman is for a period of four years from the date of appointment or the date of attainment of the age of 62, whichever is earlier. The scale of pay for the post is Rs. 1800/- p.m. (fixed);

(c) No;

(d) Does not arise.

UNDER AND OVER-BRIDGES IN M.P.

4396. SHRI NITIRAJ SINGH CHAUDHARY : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the names of places where the construction of under and over-bridges was taken up in 1967-68 in Madhya Pradesh;

(b) the number out of them which have been completed; and

(c) the places where the construction of under and over-bridges would be taken up in 1968-69 in Madhya Pradesh?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C.M. POONACHA): (a) Nil.

(b) Does not arise.

(c) Two road over-bridges, one at Indore and the other on Pendra-Chirimiri Road are proposed to be taken up in 1968-69.

PASSENGER TRAINS

4397. SHRI NITIRAJ SINGH CHAUDHARY: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the number of passenger trains running on Delhi—Calcutta, Delhi—Madras, Delhi—Bombay, Bombay—Madras, Calcutta—Madras and Bombay—Calcutta lines; and

(b) the number out of them which were introduced after 1950 on each section separately?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) (a) and (b). The information is furnished below:-

Route	No. of through trains each way (other than sectional services) running at present	No. of introduced after 1960
(i) Delhi-Calcutta		
{ via Main line	4	..
{ via Grand Chord	2	1
(ii) Delhi-Madras	3	2
(iii) Delhi-Bombay		
{ via Western Rly.	4	2
{ via Central Rly.)	2	..
(iv) Bombay-Madras	4	2
(v) Calcutta-Madras	4	3

(vi) Bombay-Calcutta

{ Via Nagpur	3	2
{ Via Allahabad	2	1

GOODS LOST FROM KATNI AND ITARSI YARDS

4398. SHRI NITIRAJ SINGH CHAUDHARY: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the total value of goods lost from Katni and Itarsi yards during 1967;

(b) the number of wagons received in the above yards and the number out of them detained for 4 days or over, separately for each yard;

(c) whether complaints of unauthorised detention of wagons in these yards have been received; and

(d) if so, the action taken thereon?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) (a) Rs. 884/-

(b) Total number of wagons received Number of wagons detained for 4 days and over

	1966	1967	1966	1967
New Katni Yard	4,38,718	4,29,057	4,284	4,740
New Itarsi Yard	7,42,384	7,60,258	3,153	3,203

(c) No.

(d) Does not arise.

LOSS ON SIMLA-KALKA AND METTUPALAYAM OOTACAMUND LINES

4399. SHRI NANJA GOWDER: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state the loss incurred on the Simla-Kalka and the Mettupalayam-Ootacamund lines separately during the last three years ending 31st March 1967?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA): The required

information is furnished below:-

(Rs. in lakhs)

Name of line	Loss including interest on capital		
	1964-65	1965-66	1966-67
Simla-Kalka	31.18	39.21	Being collected and will be laid on the table of the House.
Mettupalayam-Ootacamund	28.01	31.39	34.87

रेलवे कर्मचारियों को ब्वार्टरों का आवंटन

4400. श्री चन्द्र शेखर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वी रेलवे में पटना, गया, धनबाद और जमालपुर में दस वर्ष से अधिक अवधि की नौकरी पूरी करने के बाद भी वहाँ से रेलवे कर्मचारियों को अभी तक ब्वार्टर नहीं मिलते हैं;

(ख) यदि हाँ, तो इन शहरों में ऐसे कर्मचारी कितने हैं;

(ग) इनको ब्वार्टर न दिये जाने के क्या कारण हैं; और

(घ) उन्हें कब तक ब्वार्टर दे दिये जायेंगे ?

रेलवे मंत्री (श्री चै० म० पुनाचा) :

(क) से (घ). सूचना मंगायी जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

रेलवे अधिकारियों को तीसरी श्रेणी के ब्वार्टरों का नियन्त्रण

4401. श्री चन्द्र शेखर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ रेलवे

अधिकारी अब भी तीसरी श्रेणी के ब्वार्टरों में रहते हैं;

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

(ग) उन अधिकारियों को उसी श्रेणी के ब्वार्टर देकर, जिस श्रेणी के लिये वे हकदार हैं, उनसे तीसरी श्रेणी के ब्वार्टर कब तक खाली करवाये जायेंगे ?

रेलवे मंत्री (श्री चै० म० पुनाचा) :

(क) जी हाँ।

(ख) (१) अधिकारियों के ब्वार्टरों की कमी,

(२) कुछ अधिकारियों को उनकी तीसरी श्रेणी से पदोन्पत्ति के पूर्व ब्वार्टर दिये गये थे। ऊचे दर्जे के जिस टाइप के ब्वार्टरों के में अधिकारी हकदार हैं, उनकी कमी के कारण उन्हें वर्ष-मान ब्वार्टरों में बने रहने की अनुमति देनी होगी।

(ग) इसके लिए कोई सीमा निर्धारित नहीं की जा सकती। जैसे-जैसे अधिकारियों के उपयुक्त टाइप के ब्वार्टर सुलभ होते जाते हैं, उनसे टाइप ३ के ब्वार्टर खाली करा लिये जाते हैं।

रेलवे कर्मचारियों को ब्वार्टरों का आवंटन

4402. श्री चन्द्र शेखर सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे कर्मचारियों को प्रति वर्ष सामान्यतया कितने ब्वार्टर आवंटित किये जाते हैं;

(ख) प्रति वर्ष कितने ब्वार्टर पारी से बाहर आवंटित किये जाते हैं; और

(ग) पारी से बाहर ब्वार्टर किस आधार पर आवंटित किये जाते हैं ?

रेलवे मंडी (श्री च० मू० पुन्ना) :

(क) कर्मचारियों को हर वर्ष कितने क्वार्टर आवंटित किये जायें, यह वर्ष के दौरान बन कर तैयार होने वाले क्वार्टरों की संख्या पर निर्भर होता है और क्वार्टरों का निर्माण इस बात पर निर्भर है कि वर्ष में इसके लिए कितना धन उपलब्ध है। तीसरी पंचवर्षीय योजना में लगभग 70,913 क्वार्टर बनाये गये थे। वर्ष 1967-68 में, 9,266 क्वार्टर और तैयार होने की संभावना है। इसके अलावा, कर्मचारियों की सेवा-निवृत्ति, मृत्यु, स्थानान्तरण आदि के कारण खाली होने वाले क्वार्टर भी प्रतीक्षा सूची-गत कर्मचारियों को उनके रजिस्ट्रेशन के क्रम के अनुसार आवंटित किये जाते हैं।

(ख) कुछ प्रतिशत क्वार्टर पारी-से-बाहर आवंटन के लिए अलग रखे जाते हैं।

(ग) पारी-से-बाहर क्वार्टर आवंटित करने के लिए कोई कस्टी नहीं रखी गयी है। लेकिन दिक्कत होने पर, जैसे किसी कर्मचारी या उसके परिवार के किसी सदस्य की लम्बी बीमारी की हालत में, हर मासले के सापेक्ष गुण-दोष के आधार पर ऊपर (ख) में बताये गये क्वार्टरों में से क्वार्टर आवंटित किये जाते हैं।

इसके अलावा, यदि किसी रेल कर्मचारी को रेलवे क्वार्टर आवंटित हो और वह सेवा-निवृत्त हो जाये या सेवा में रहते हुए मर जाये तो उसके पुत्र/पुत्री/पत्नी/पति/पिता को पारी-से-बाहर सर्वोच्च अग्रता के आधार पर क्वार्टर आवंटित कर दिया जाता है। लेकिन शर्त यह है कि निवृत्त/मृत्यु कर्मचारी का उक्त सम्बन्धी रेल कर्मचारी हो, और रेलवे क्वार्टर पाने का पात्र हो और निवृत्त होने वाले या मृत्यु कर्मचारी की निवृत्ति या मृत्यु की तारीख से पहले कम से कम ३८ महीने उसके साथ क्वार्टर में रहा हो।

REDUCTION IN POSTS OF ASSISTANT STATION MASTERS AND STATION MASTERS ON N.E. RAILWAY

4403. SHRI B. K. DASCHOWDHURY: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that reduction has been made in the posts of Station Masters and Assistant Station Masters in D Section of North-East-Frontier Railway;

(b) if so, the number of posts reduced;

(c) whether any representation has been received from the Station Masters' Association against the reduction of posts; and

(d) if so, the steps taken by Government in the matter?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA): (a) and (b). No; but four posts of Station Masters in the particular Section have been down-graded to those of Assistant Station Masters.

(c) and (d). A representation against the down-gradation has been received. The matter is being examined.

राज्य व्यापार निगम को आयात लाइसेंस देना

4404. श्री मोलहू प्रसाद : क्या वाणिज्य मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि आयात लाइसेंस देने के मामले में इस बात को ध्यान में नहीं रखते हुए कि राज्य व्यापार निगम को किसी क्षेत्र विशेष का अनुभव है अथवा नहीं, उक्त निगम को प्राथमिकता दी जाती है; और

(ख) यदि हां, तो ऐसे लाइसेंसों पर राज्य व्यापार निगम द्वारा औसतन कितने प्रतिशत कमीशन वसूल किया जाता है?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंडी (श्री मोहम्मद शफी कुरंगी) : (क) तथा (ख)-जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

अमोनियम सल्फेट का आयात

4405. श्री भोलहु प्रसाद : क्या वाणिज्य मंत्री 7 जुलाई, 1967 के अता-रांकित प्रश्न संख्या 4961 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अमोनियम सल्फेट और पोटाशियम क्लोराइड के आयात पर खाचं की जाने वाली भारी राशि को बचाने के लिये कोई स्थानानापन्न पदार्थ ढंडने का सरकार का विचार है;

(ख) क्या उर्वरकों के आयात पर प्रति वर्ष व्यय की जाने वाली लगभग 40 करोड़ रुपए की राशि किसानों को देकर उर्वरक खाद के रूप में गोबर का प्रयोग करने के लिये प्रेरित करने का सरकार का विचार है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) जी, हां। सरकार यूरिया, नाइट्रो-फास्फेट केलियम अमोनियम नाइट्रोट्रोजनमय उर्वरकों के और पोटाशियम क्लोराइड तथा पोटाशियम शोनाइट के, जो अमोनियम सल्फेट तथा पोटाशियम क्लोराइड के लिये स्थानानापन्न पदार्थों के रूप में काम में लाये जा सकेंगे, उत्पादन में आत्मनिर्भर बनने का प्रयत्न कर रही है।

(ख) तथा (ग) : कम्पोस्ट के उत्पादन के लिये गोबर और पशुशालाओं तथा खेतों के अन्य कूड़े का पूर्ण उपयोग करने पर विशेष जोर दिया जा रहा है। इस उद्देश्य को पूरा करने के लिये भारीण क्षेत्रों में कम्पोस्ट उत्पादन के लिये स्थानीय खाद सम्बन्धी साधनों के विकास तथा उपयोग की एक योजना अखिल-भारतीय अधार

पर बल रही है। यह केन्द्रीय सहायता-प्राप्त राज्य योजना है, जिसमें योजना व्यवधियों के दौरान निरन्तर प्रगति होती रही है।

गोमांस और बछड़े के चमड़े का निर्यात

4406. श्री भोलहु प्रसाद : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले पांच वर्षों में कितने मूल्य के गोमांस और बछड़े के चमड़े का निर्यात किया गया;

(ख) क्या देश में दूध और दूध से बनने वाले पदार्थों की कमी को दूर करने तथा किसानों के लिये अच्छे बछड़े उपलब्ध कराने के लिये गोमांस और बछड़े के चमड़े के निर्यात पर सरकार का प्रतिबन्ध लगाने का विचार है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या गारण हैं ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) 1962-63 से 1967-68 (नवम्बर, 67) तक गो-जातीय पशुओं के मांस तथा बछड़े के चमड़े के निर्यात का मूल्य संलग्न विवरण 'क', 'ख'-1 तथा 'ख'-2 में दिया गया है। जो सभा पट्टल पर रखा गया है। [पुस्तकालय में रखा गया है। देखिए संख्या Lt 510/68]।

(ख) तथा (ग) : गोमांस के निर्यात पर तो पाबंदी है, तथापि बछड़े के चमड़े के निर्यात पर प्रतिबन्ध लगाना बोधनीय नहीं समझा जाता क्योंकि यह विदेशी मुद्रा कमाने की एक महत्वपूर्ण मद है।

CEMENT FACTORY AT BOKAJAN (ASSAM)

4407. SHRI R. BARUA: Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether Government have accorded approval for the establishment of a cement factory at Bokajan in Assam in the public sector; and

(b) if so, the capital investment in the project and its production capacity?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A.AHMED): (a) and (b). A proposal for setting up a cement factory in the public sector with a capacity of 200,000 tonnes per annum at an estimated capital cost of Rs. 858 lakhs at Bokajan is under consideration of the Government.

CLOSURE OF KHADI GRAMODYOG BHAVANS

4408. SHRI S. A. AGADI: Will the Minister of COMMERCE be pleased to state:

(a) whether it is a fact that some Gramoddyog Bhavans run by the Khadi & Village Industries Commission are being closed in the country;

(b) if so, the reasons therefor and the names of the agencies to which the Bhavans are being handed over; and

(c) the terms and conditions of such Agency arrangements

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): (a) Khadi & Village Industries Commission does not propose to close any Bhavans.

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

राजस्थान और मध्य प्रदेश में घड़ियों के कारखाने

4409. श्री औंकार लाल बेरवा : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने राजस्थान के एक उद्योगपति को मध्य प्रदेश और राजस्थान में घड़ियों के कारखाने स्थापित करने की अनुमति दी है;

(ख) क्या यह भी सच कि सरकार ने इस सम्बन्ध में एक विदेशी कम्पनी को अनुमति दी है, और

(ग) यदि हां, तो ये कारखाने कब तक स्थापित हो जाने की समावना है ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री कल्पदीन अली महमद) : (क) और (ख). जी, नहीं।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

HINDUSTAN STEEL LIMITED

4410. SHRI M. SUDARSANAM: Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state:

(a) whether there is any proposal to have a Functional Board at the Hindustan Steel Ltd.; and

(b) if so, the details thereof?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY): (a) and (b). Yes, Sir. It is proposed to strengthen the Board of Directors of Hindustan Steel Ltd.; which now consists of only one full-time Director, namely, the Chairman, by adding a few more full-time Directors.

FOREIGN COLLABORATIONS

4411. SHRI S. R. DAMANI:
SHRI R. BARUA:

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

(a) whether it is a fact that Government have finalised the policy resolution on foreign collaborations:

(b) if so, whether the resolution will define the areas and terms of foreign investment;

(c) whether any separate body is proposed to be created to implement it; and

(d) the items in which majority participation by the foreign investors will be allowed.

THE MINISTER OF INSUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFIARS (SHRI F. A. AHMED): (a) No. Sir.

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

EXPORT-ORIENTED SPINNING MILLS

4412. SHRI VASUDEVAN NAIR: Will the Minister of COMMERCE be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 1699 on the 24th November, 1967 regarding export-Oriented Spinning mills and state:

(a) whether Government have since taken any final decision on the setting up of Export-Oriented Spinning mills; and

(b) if so, the number of mills proposed to be established and their likely locations?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

दानापुर स्थित पूर्व रेलवे बायज हाई स्कूल के अध्यापकों की ओर से ज्ञापन पत्र

4413. श्री रामावतार शास्त्री: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दानापुर स्थित पूर्व रेलवे बायज हाई स्कूल के सबह अध्यापकों ने 14 सितम्बर, 1966 को रेलवे बोर्ड के चेयरमैन को एक ज्ञापन पत्र भेजा था; और

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

रेलवे मंत्री (श्री चै० मु० पुनाचा): (क) ऐसा कोई ज्ञापन देखने में नहीं आया है।

(ख) मवाल नहीं उठता।

Small Car Project.

4414. SHRI VIRENDRA KUMAR SHAH : SHRI DEORAO PATIL

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

(a) whether it is fact that the Planning Commission propose to shelve the small car Project again; and

(b) if so, the reasons therefor?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) and (b). The Planning Commission, who were recently consulted to ascertain the availability of resources for the small car project, have not yet indicated their final views.

बैल्लाडिल्ला (मध्य प्रदेश) में इस्पात कारखाना

4415. श्री नाथूराम अहिरबार: क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य प्रदेश में बैल्लाडिल्ला में इस्पात कारखाना स्थापित करने के लिए कोई योजना बनाई गई थी;

(ख) क्या यह भी सच है कि उपरोक्त कारखाने के बारे में प्रारम्भिक सर्वेक्षण कार्य भी पूरा हो चुका है; और

(ग) उपरोक्त कारखाने का निर्माण कार्य आरम्भ न किये जाने के क्या कारण हैं?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (डा० चन्ना रेड्डी) : (क) से (ग) . सरकार ने नये स्थानों पर लोहे और इस्पात के नये कारखाने स्थापित करने के उद्देश्य से कई शक्तियां प्रतिवेदन प्राप्त किये हैं। इनमें बैल्लाडिल्ला भी शामिल है, परन्तु लोहे और इस्पात की कुल मांग तथा सारे देश के विकास कार्यक्रमों को कार्यान्वित करने के लिए उपलब्ध साधनों को देखते हुए अभी इस मामले पर अन्य प्रायोजनों के साथ विचार किया जाना है।

33 अप रेल गाड़ी के साथ लगाया जाने वाला शयन डिब्बा

4416. श्री रामावतार शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इन्दौर से बिलासपुर के लिये चलने वाली 33 अप रेस अस्ट्री के साथ लगाये जाने वाले शयन डिब्बे में केवल 32 स्थानों की व्यवस्था है;

(ख) क्या यह भी सच है कि ये स्थान यात्रियों की आवश्यकता पूरी करने के लिये सर्वथा अपर्याप्त हैं;

(ग) क्या यह भी सच है कि इस शयन डिब्बे के लगाये जाने से पहले इस गाड़ी में 75 स्थानों की व्यवस्था थी;

(घ) यदि हां, तो 75 स्थानों वाले शयन डिब्बे को हटाये जाने के क्या कारण हैं; और

(ङ) क्या सरकार का विचार यात्रियों की असुविधा को देखते हुए 75 स्थानों वाला डिब्बा लगाने का है; और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेलवे मंत्री (श्री च० मु० पुनाचा) :

(क) जी नहीं। इस गाड़ी में तीसरे दर्जे की 56 शायिकाएं हैं अर्थात् तीसरे दर्जे के अंशिक तीन टियर शयन-यान में 32 और तीसरे दर्जे के दो टियर शयन-यान में 24।

(ख) जी नहीं।

(ग) जी हां।

(घ) 75 शायिकाओं वाले डिब्बे का पूरा उपयोग नहीं हो रहा था।

(ङ) जी नहीं, क्योंकि 56 शायिकाओं वाले बर्तमान डिब्बे से मांग पर्याप्त रूप से पूरी हो जाती है।

मध्य रेलवे के टिकट निरीक्षकों को ऊनी बदियां

4417. श्री रामावतार शास्त्री : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर, पश्चिम और पूर्वोत्तर रेलवे के टिकट निरीक्षकों को ओवर कोट समेत ऊनी बर्दी दी जाती है;

(ख) क्या यह भी सच है कि यह सुविधा मध्य रेलवे के टिकट निरीक्षकों को नहीं दी जाती है; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं?

रेलवे मंत्री (श्री च० मु० पुनाचा) : (क) जी हां।

(ख) जी हां।

(ग) ओवरकोट एक 'हिफाजती पहिरावा' है जिसका मानकीकरण नहीं किया गया है और हर रेलवे स्थानीय परिस्थिति के अनुसार उसकी व्यवस्था करती है।

हिन्दुस्तान मशीन टूल्स की घड़ियों के मूल्य

4418. श्री रामावतार शास्त्री : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड ने अपनी जनता, सिटीजन, सुजाता तथा अन्य घड़ियों के मूल्य बढ़ा दिये हैं; और

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

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री कल्परहीन अली अहमद) : (क) और (ख) : इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन द्वारा भाड़ा बढ़ा दिये जाने के फलस्वरूप हिन्दुस्तान मशीन टूल्स ने अपनी घड़ियों की कीमतों में उतनी ही वृद्धि कर दी। काफी बातचीत के पश्चात् इंडियन एयर लाइन्स कारपोरेशन ने यह वृद्धि समाप्त कर देने के लिए सहमत हो गया है। बड़े हुए मूल्य नवम्बर, 1967 के मध्य से मार्च, 1968 के मध्य तक लागू रहे हैं। अब घड़ियां पुराने मूल्यों पर बेची जा रही हैं।

पूर्वोत्तर रेलवे यात्री सुरक्षा परिषद्

4419. श्री रामावतार शास्त्री : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे यात्री सुरक्षा परिषद् ने अपनी पन्द्रह-सूती मांगों के सम्बन्ध में उनके नाम एक पत्र भेजा है;

(ख) यदि हां, तो उस का व्योरा क्या है; और

(ग) इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

रेलवे मंत्री (श्री च० म० पुनाचा) :

(क) जी हां ।

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा गया है। [पुस्तकालय में रखा गया देखिये संख्या LT-511/68] ।

(ग) एक विवरण सभा पटल पर रखा दिया जायेगा।

COLLABORATION FOR INDUSTRIAL DEVELOPMENT IN CEYLON

4422. SHRI S.R. DAMANI :
SHRI MANIBHAI J. PATEL :

Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Government of Ceylon has asked for technical and financial collaboration for its industrial development;

(b) if so, the main features thereof; and
(c) Government's reaction thereto?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) No, Sir.

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

CEMENT ALLOCATION AND CO-ORDINATING ORGANISATION

4423. SHRI JUGAL MONDAL : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to refer to the reply given to starred Question No. 167 on the 20th February, 1968 and state :

M18 LSS(CP)68—6.

(a) whether the enquiry against the Cement Allocation and Co-ordinating Organisation has since been completed; and

(b) if so, the main features thereof?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) The matter is under examination.

(b) Does not arise.

PRICE OF PAPER

4424. SHRI MAHANT DIGVIJAI NATH : Will the Minister of Industrial DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 155 on the 20th February, 1968 and state :

(a) whether any decision has since been taken about the price of paper; and

(b) if so, the main feature thereof?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) Not yet, Sir.

(b) Does not arise.

NEW INDUSTRIES IN U. P.

4425. SHRI MAHANT DIGVIJAI NATH : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to State:

(a) the number and nature of new industries started in Uttar Pradesh during the last five years;

(b) whether the industrial development of the state is proceeding according to the schedule;

(c) if not, the reasons therefor; and

(d) the new industries proposed to be set up in the near future in the State in the public and private sectors?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT 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 in due course.

इंगलैण्ड, रूस और पश्चिम जर्मनी से आयात तथा उनको निर्यात

4426. श्री हुकम चन्द कल्वाय : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जनवरी, 1967 से अब तक भारत द्वारा रूस, अमरीका, इंगलैण्ड तथा पश्चिम जर्मनी से किन किन वस्तुओं का आयात किया गया है तथा कितनी मात्रा में;

(ख) वर्ष 1968-69 में इन देशों को किन किन वस्तुओं का निर्यात किया जायेगा; और

(ग) उससे कितनी विदेशी मुद्रा कमाई जाने की संभावना है ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहन्मद शफ़ी कुरेशी) : (क) एक विवरण (अंग्रेजी में) सभा पटल पर रखा गया है। [पुस्तकालय में रखा गया देखिये संख्या LT-512/68]।

(ख) 1968-69 में सोवियत रूस, सं०रा० अमरीका, ब्रिटेन, प० जर्मनी को उनकी आवश्यकतानुसार सभी अनुमेय मदों का निर्यात किया जा सकता है।

(ग) 1968-69 में कमाई जाने वाली विदेशी मुद्रा का ठीक ठीक अनुमान लगाना संभव नहीं है।

MANUFACTURE OF BATTERY CELLS

4427. SHRI ARJUN SINGH BHADORIA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the number, names, places and addresses of foreign and Indian owned factories manufacturing Battery Cells in India with Capital investments;

(b) the names of Directors, details of foreign collaboration, if any, of each unit, the names and particulars of products, with their quantity and value, produced by each unit annually during the last five years; and

(c) the value of Battery cells exported annually with the names of countries during the above period by each unit?

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

EMPLOYEES IN THE FACTORIES MANUFACTURING BATTERY CELLS

4428. SHRI ARJUN SINGH BHADORIA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) the number of employees and annual wage bill of the Companies manufacturing Battery Cells, Company-wise; and

(b) the number of foreigners employed, their salaries and their annual remittances overseas, company-wise?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) and (b). The information is being collected and will be placed on the Table of the House.

PROFITS BY COMPANIES MANUFACTURING BATTERY CELLS

4429. SHRI ARJUN SINGH BHADORIA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to State :

(a) the amount of profits remitted to foreign countries during the last 5 years by the foreign-owned Battery Cells manufacturing Companies; and

(b) the amount of foreign exchange allowed annually during the above period to each unit and particulars of items imported with their specific purpose?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F.A. AHMED) : (a) and (b). The information is being collected and will be placed on the Table of the House.

NATIONAL COAL DEVELOPMENT CORPORATION

4430. SHRI C.C. DESAI : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether the off-take of coal of the National Coal Development Corporation, Dhanbad, remained static at 9.156 lakh tonnes in January, 1968 as against 9.165 lakh tonnes in December, 1967, owing to the embargo imposed on its movement by the Railways;

(b) whether it is a fact the pit-head stocks went up from 10.106 lakh tonnes at the end of December, 1967 to 10,663 lakh tonnes at the end of January, 1968;

(c) whether the Corporation has shown a financial loss during 1967-68 despite higher production of coal this year;

(d) whether the Budget prepared for 1968-69 stipulates substantial losses together with considerable increases in capital cost of different projects currently undertaken by the National Coal Development Corporation; and

(e) if so, the reasons therefor?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL, MINES AND METALS (SHRI P. C. SETHI) : (a) and (b). It is not a fact that off-take of coal of National Coal Development Corporation remained static owing to the embargo imposed on its movement by the Railways. However, both production and despatches were affected on account of shortfall in wagon supply in certain areas. Consequently, despatches in January, 1968 were 8.91 lakh tonnes as against 8.94 lakh tonnes in December, 1967. As a result the pit-head stocks which stood at 10,10,665 tonnes on 31-12-67 went upto 10,67,132 tonnes on 31-1-68.

(c) It is not possible at this stage to indicate whether the Corporation will suffer financial loss or earn profit during this year.

(d) and (e). Budget proposals for 1968-69 do not indicate substantial losses. However, cases have come to notice where the capital cost on certain projects had exceeded

the original project estimates. This excess is due mainly to (i) increase in wages and cost of materials, (ii) changes in design and specification (iii) modification of original project reports/estimates, and (iv) increase the cost of imported equipment and spares as a result of devaluation.

NON-AVAILABILITY OF COAL

4431. SHRI C. C. DESAI : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that many consumers of fuel have resorted to fuel oil despite its being costlier because of non-availability of good quality coal;

(b) whether this would be detrimental to national interest because of India's inability to meet the entire demand of fuel oil inappropriately resulting in substantial import from abroad;

(c) whether Government propose to use more of coal till India has a favourable balance of trade and restrict the use of fuel oil to certain specialised applications;

(d) whether it is also a fact that the Bihar State has increased the royalty rates on coal by another 50 paise per tonne; and

(e) if so, Government's reaction thereto?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL, MINES AND METALS (SHRI P. C. SETHI) : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

(c) No such specific proposal is under consideration. The use of different types of coal is governed chiefly by the comparative economics of utilisation of one *vis-a-vis* the other.

(d) No, Sir.

(e) Does not arise.

RAILWAY STATION AT BHEJPUT

4432. SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether any proposals have been received for opening a railway station at Bhejput on the South-Eastern Railway in Orissa on the border of Ganjam and Puri District; and

(b) if so, the details thereof and when this station is proposed to be opened?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) Yes.

(b) A proposal for providing a train halt at Bhejiput at Kms. 538/8 from Howrah between Chilka and Khalikota stations on the Kharagpur-Waltair Section was received and examined in 1962. The proposal was not found feasible from engineering point of view as it involved heavy regrading of the track over a considerable length and affected some bridges. The proposal was, therefore, dropped.

DIRECT TRAIN FROM DELHI TO BHUBANESWAR

4433. SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether Government are aware that there is no direct train service from Delhi to Bhubaneswar;

(b) whether Government propose to run Nilachal direct train service from Delhi to Puri ; and

(c) if so, when?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) Yes.

(b) No.

(c) Does not arise.

RAILWAY OVER-BRIDGE NEAR SILCHAR TOWN

4434. SHRIMATI JYOTSNA CHANDA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether there has been a demand from public and the Members of Zonal Railway Users' Consultative Committee for a railway over-bridge near silchar town; and

(b) if so, the decision taken thereon?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) Yes; the demand for a road over-bridge in Silchar town was tentatively made by the Government of Assam in November 1967.

(b) The Railways construct over/under-bridges in replacement of existing level crossings provided the schemes are spon-

sored by the State Government and provided the State Government/Road authority agree to bear their share of cost as per extant rules. The annual programme of works of over/under bridges is finalised in consultation with the state Government. The position has accordingly been explained by the Railway to the Government of Assam, whose final decision for the road over-bridge referred to, is still pending.

PRODUCTION OF NEWS-PRINT

4435. SHRI K.M. KOUSHIK : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that 80 per cent of the total requirement of news-print is being imported from foreign countries; and

(b) if so, the steps taken by Government to step up production of news-print in the country so that imports may be considerably lessened.

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

(b) The following steps have been taken to development further capacity for the manufacture of news-print in the country;

(i) the newsprint industry has been from the licensing provisions of the Industries (Dev. and Regulation) Act, 1951.

(ii) Excise duty on newsprint has been abolished.

(iii) Capacity of the existing newsprint mill in the country is being increased from 30,000 to 75,000 tonnes per annum.

(iv) A feasibility Report for one newsprint project in the public sector is under preparation.

(v) One newsprint mill is proposed to be set up by a private party in Himachal Pradesh, for which they are having negotiations with the Himachal Pradesh authority for supply of raw materials.

PRODUCTION OF NEWS PRINT

4436. SHRI K. M. KOUSHIK : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether there is any concern in the country which is manufacturing newsprint from bagasse and if so, what percentage of our requirement it is able to meet;

(b) whether there are any difficulties in the setting up of bigger units for the production of news-print from bagasse; and

(c) if so, what they are and the difficulties which lie in the way of setting up a number of units in view of the fact that that a lot of bagasse is being used as fuel?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) No, Sir.

(b) Yes, Sir.

(c) The following are some of the difficulties in setting up a News-print mill based on bagasse in the country :—

(i) The Sugar Mills find it economically and technically less attractive to release bagasse for paper/newsprint industries, as the bagasse at present is being used by them as a ready and cheap available fuel. The alternative fuels are Furnace oil and coal. The Furnace oil is more costly and it also requires replacement of the existing boilers. As regards coal, the Sugar Industry is apprehensive about its regular supply at economic prices.

(ii) The manufacture of newsprint from bagasse as main raw material on commercial scale has yet to be established in the world, and we shall have to take a calculated risk by venturing in this line.

(iii) By gradual decline in the cultivation of Sugar cane and its greater diversion to the manufacture of Gur and Khandesari, its availability to the Sugar Mills in the country has decreased. The supply position of bagasse for paper/newsprint industry in future has therefore become uncertain.

SEMINAR OF MACHINE TOOL MANUFACTURES AND CONSUMERS

4437. SHRI K. M. KOUSHIK : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a seminar of the machine tool manufacturers and the consumers was held recently; and

(b) if so, the outcome thereof and Government's reaction thereto ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) The seminar was held in August 1967 and was sponsored by Government.

(b) The requirements of machine tools of eleven projects, both in the public and private sectors, in the coming years were jointly discussed and it was found that a sizeable portion of these requirements could be met from indigenous sources. Follow-up action to secure orders for these machine tools is being taken by the machine tool manufacturers. The seminar was the first attempt to bring the manufacturers and consumers together and resulted in a mutual awareness of the potentialities and problems.

EXPORT OF MANGANESE ORES

4438. SHRI K. M. KOUSHIK : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Brazil is the only competitor in the export of manganese ore in the world market;

(b) if so, whether Government propose to hold any discussions with Brazil to adopt a common policy with regard to the prices and exports; and

(c) if not, the reasons therefor ?

THE DEPUTY MINISTRY IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) No, Sir.

(b) Government propose to have discussions with Brazil and other interested exporting countries on common problems relating to export of manganese ore.

(c) Does not arise.

TRADE WITH ARAB COUNTRIES

4439. SHRI MANIBHAI J. PATEL : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Arab countries propose to boost trade with India;

(b) whether Government here received any proposals in this regard; and

(c) if not, the reasons therefor ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) to (c) . The Arab countries have very friendly relations with India and would welcome further development of trade with us. The scope for this is under constant review in consultation with them.

No specific proposals have, however, been received by Government from Arab countries.

GRAPHITE CRUCIBLE PLANT

4440. SHRI V. NARASIMHA RAO : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Government propose to start a Graphite crucible plant with foreign collaboration; and

(b) if so, the estimated cost of the plant and name of the foreign company?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY) : (a) and (b) : The required information is being collected and will be laid on the Table of the House.

तथा सीमेन्ट कारखानों की स्थापना

4441. श्री ओंकार लाल बेरवा : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बूंदी में एक सीमेन्ट कारखाने के लिये किसी गैर-सरकारी कर्म को लाइसेन्स दिया गया है;

(ख) क्या यह भी सच है कि देश में सीमेन्ट के तीन और कारखानों के लगाये जाने की संभावना है;

(ग) यदि हाँ, तो ये कारखाने कहाँ-कहाँ लगाये जाने की संभावना है; और

(घ) बूंदी में सीमेन्ट कारखाने के कब तक लगाये जाने की संभावना है?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री कल्याणहीन अली अहमद) : (क) और (घ) . राजस्थान के बूंदी में 20, 000 मी० टन वार्षिक क्षमता वाला सीमेन्ट का एक कारखाना स्थापित करने के बारे में एक प्राइवेट पार्टी की योजना (बिडला समूह की) के लिये नवम्बर, 1965 में स्वीकृत दी गई थी और एक आशय-पत्र भी जारी किया गया था। उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, 1951 के अधीन सीमेन्ट उद्योग लाइसेन्स देने सम्बन्धी उप-बन्धों से मुक्त कर दिया गया है, और सीमेन्ट का कारखाना स्थापित करने के लिए लाइसेन्स प्राप्त करना किसी के लिए अब आवश्यक नहीं रह गया है। बताया जाता है कि पार्टी ने विस्तार में चूने के पत्थर की खुदाई का कार्य पूरा कर लिया है और वित्तीय संस्थाओं को ऋण के लिए आवेदन-पत्र भेज दिए हैं। संयंत्र तथा मशीनों के सम्परण के लिए मशीन निर्माता को एक अस्थायी आर्डर भी दे दिया गया है। इसी बीच रेल मंत्रालय ने सूचित किया है कि प्रस्तावित कोट-बूंदी-चित्तौड़गढ़ लाइन बहुत ही अलाभप्रद होगी और इसलिए कोटा से बूंदी तथा चित्तौड़गढ़ रेलवे लाइन बनाने का प्रस्ताव फिलहाल स्थगित कर दिया गया है। उपरोक्त बातों को ध्यान में रखते हुए पार्टी ने अब सूचित किया है कि जब तक रेलवे लाइन का निर्माण कार्य प्रारम्भ नहीं हो जाता तब तक के लिए बूंदी में सीमेन्ट का कारखाना स्थापित करने का विचार स्थगित किया जाता है।

(ख) और (ग) . देश में चौथी पंचवर्षीय योजना की अवधि में सीमेन्ट के निम्नलिखित कारखाने स्थापित किए जाने की संभावना है :-

स्थान	कमता (मी०टन)	लाख मे०
1. रामगुणम (आंध्र प्रदेश)	2	
2. मध्यार (मध्य प्रदेश)	2	
3. कहर (मद्रास)	4	
4. अलंगुलम (मद्रास)	4	
5. घुगुस (महाराष्ट्र)	4	
6. बाडी (मैसूर)	4	
7. कुरकुंता (सेरम) (मैसूर)	2	
8. उदयपुर (राजस्थान)	2	
9. दल्ला (उत्तर प्रदेश)	4	

EXPORT OF SPORTS GOODS TO
U. S. S. R.

4442. SHRI RAJDEO SINGH : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) the countries importing sports goods from India and the amount of annual purchases, country-wise ;

(b) whether it is a fact that the U.S.S.R. has been a traditional purchaser of sports goods from India ; and

(c) if so, whether she has diverted the purchase order to Pakistan and this country has got no order this year ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) A statement showing of exports of sports goods to major countries of import during the last 3 years is laid on the Table of the House [Placed in Library. See No. LT-513/68].

(b) U.S.S.R. showed interest in Indian Sports Goods for the first time in 1963. Exports to that country have been as follows :

Year	Value in lakh Rs.			
1963	4.04
1964	0.15
1965	7.90
1966	5.40
1967	—

(c) No information is available about U.S.S.R. having diverted their purchase of sports goods to Pakistan.

IMPROVEMENT OF FREQUENCY AND SPEED OF TRAINS ON SUB-URBAN SECTION IN DELHI AREA

4443. SHRI RAJDEO SINGH : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the steps which are proposed to be taken by the Railways to improve the frequency and speed on each suburban section of Northern Railway in Delhi area ;

(b) whether it is a fact that on some sections the average time taken in a journey of 15 K. M. from Sarojini Nagar to Delhi Main is more than one hour ; and

(c) if so, the steps proposed to be taken in the matter ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) In order to increase the frequency of services on the suburban sections of Northern Railway in Delhi area, four additional pairs of trains between New Delhi and Ghaziabad, New Delhi & Hapur, New Delhi & Ballabgarh and Delhi & Garhi Harsara have been introduced from 1-12-1967. Within the limitations of availability of resources, further increases are contemplated.

Suburban trains in Delhi area are booked to run at the permissible speeds consistent with the existing modes of tracks and traction and the minimum halts necessary for the convenience of commuters, leaving no scope for speeding up at present.

(b) Yes. The journey time of over one hour includes time for seven stoppages en route and Engineering time for development works.

(c) As and when improved facilities become available, the question of higher speeds will be duly considered.

CONTAINER SERVICE ON RAILWAYS

4444. SHRI RAJDEO SINGH : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the expenditure incurred on account of the container service introduced on the Indian Railways so far ; and

(b) the income derived from the container service during the above period ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) The total working expenses incurred upto February 29, 1968 on three container services since introduced on the Indian Railways is about Rs. 8,22,701/-.

Expenses incurred for creation of assets, e.g., containers and flats, road vehicles, garages etc., for all the three services works to about Rs. 28,90,814/-.

(b) The income derived by the railways from the three container services works to about Rs. 11,33,395/- upto February 29, 1960.

MODE OF TRADE WITH U.S.S.R.

4445. SHRI S. K. TAPURIAH : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether the pattern and procedure of trade between the U.S.S.R. and India has undergone any change in the new arrangement for 1968; and

(b) if so, what are the salient changes and the reasons therefor ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) and (b). No new trade agreement has been signed between Indian and U.S.S.R. recently as the current agreement signed on 10-6-68 is valid upto 31st December, 1970. Only the commodities to be exchanged between the two countries during 1968 was finalised on 26-12-1967. Hence there has been no change in the pattern and procedure of trade between India and U.S.S.R. during 1968.

ENGINEERING INDUSTRY IN WEST BENGAL

4446. SHRI S. K. TAPURIAH : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Government of West Bengal submitted a report to the Central Government with regard to the crisis of engineering Industry in West Bengal ;

(b) whether the report has indicated lack of orders from the Centre as one of the main causes of such crisis; and

(c) if so, the steps taken to meet the crisis ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). In response to a request from the Government of India, the Government of West Bengal submitted a report in the matter indicating the broad reasons for the recession in the Engineering Industries. These included lack of orders, not so much from Central Government Organisations as general feature of the market, lack of avenues for exports, inadequacy of credit facilities and general price of food and other consumer goods.

(c) The steps already taken by the Government of India to mitigate the effect of recession include the review of the various developmental programmes with a view to reviving the demand for capital goods to the extent possible; encouraging diversification in the manufacturing programmes of the affected industries, emphasis on the development of regular export markets through stronger marketing structures both for the public and private sectors; banning of imports to the extent the indigenous capacity can meet the requirements, including a review of imports already authorised but not irrevocably committed, and announcement of liberalised credit policy, including the recent announcement about reduction in the Bank rate.

RAILWAY LINES FROM DUM DUM TO PRINCEP GHAT AND DUM DUM TO BALLYGUNJ

4447. SHRI B. K. MODAK :
SHRI K. M. ABRAHAM :
SHRI BHAGBAN DAS :
SHRI K. ANIRUDHAN :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the progress made in the survey of two railway lines from Dum Dum to Princep Ghat and another from Dum Dum to Ballygunj through salt lake area in Calcutta ;

(b) if so, when the survey is likely to be completed;

(c) whether this project will be included in the Fourth Plan ; and

(d) if not, the reasons therefor ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) About 75%.

(b) By September, 1968.

(c) and (d). A decision regarding inclusion of this project in the Fourth Plan will be taken by the Planning Commission after the survey is completed and the reports are scrutinised by the Metropolitan Transport Team of the Planning Commission under whose aegis the survey is being carried out.

EMPLOYEES OF ELECTRIFICATION RAILWAY PROJECT, CALCUTTA

4448. **SHRI B. K. MODAK :**
SHRI BHAGABAN DAS :
SHRI MOHAMMAD ISMAIL :
SHRI GANESH GHOSH :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the employees of the Railway Electrification Project, Calcutta staged mass "stay" in the office of the Chief Administrative Officer, Calcutta on the 12th February, 1968;

(b) if so, their demands; and

(c) the steps taken by Government to settle them ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) and (b). It is understood that some of the Ministerial staff of the Railway Electrification Project offered 'Stay-in-Strike' in the office of the Chief Administrative Officer, R. E., Calcutta on 12-2-68 to Protest against the orders re-organising the set-up of the Railway Electrification Organisation.

(c) No action is proposed.

AYHA ATTACHED TO 1ST CLASS LADIES WAITING ROOM AT DURGAPUR STATION

4449. **SHRI B. K. MODAK :**
SHRI BHAGABAN DAS :
SHRI MOHAMMAD ISMAIL :
SHRI GANESH GHOSH :

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that an Ayha used to be attached to 1st class ladies waiting room at Durgapur Station ;

(b) whether it is also a fact that abolition of the post of Ayha since February, 1968, has caused inconvenience to lady passengers ; and

(c) if so, the reason for abolishing the post ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) Yes.

(b) and (c). It was found that the Ladies Waiting Room was seldom being used by passengers and the post of Ayha was, therefore, abolished on grounds of economy. The bearer of the Gents Waiting Room which is located nearly looks after the Ladies Waiting Room also. No complaint of inconvenience has been received on this score so far.

TEXTILE CORPORATION

4450. **SHRI K. M. ABRAHAM :**
SHRI K. ANIRUDHAN :
SHRI UMANATH :
SHRI K. RAMANI :

Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) the progress made in the formation of the Textile Corporation ; and

(b) when it is likely to start functioning ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) and (b). It has been decided to establish the Textile Corporation. The formalities regarding its registration are now being attended to and the Corporation is expected to be established in about a month's time.

MODEL WOOLLEN MILLS, BOMBAY

4451. **SHRI K. M. ABRAHAM :**
SHRI NAMBIAR :
SHRI E. K. NAYANAR :
SHRI UMANATH :

Will the Minister of COMMERCE be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 8 on the 13th February, 1968 regarding Model Woollen Mills, Bombay and state :

(a) whether Government have since examined the C.B.I. report ;

(b) if so, details thereof and the decision taken in the matter; and

(c) if not, the reasons for the delay and when its examination is likely to be completed ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) to (c). The matter is still under examination.

IMPORT LICENCES FOR DEEP SEA FISHING TRAWLERS

4458. SHRI A. K. GOPALAN :
SHRI K. ANIRUDHAN :
SHRIMATI SUSHEELA GOPALAN :

Will the Minister of COMMERCE be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 83 on the 13th February, 1968 and state :

(a) whether Government have since considered the representation received from the Indian Sea-Food Exporters Association, Cochin regarding the grant of import licences for deep sea fishing trawlers ;

(b) if so, the decision taken thereon; and

(c) if not, the reasons for the delay ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) to (c). The question of import of trawlers for meeting the requirement of the industry including the requirement of the exporting units about which the representation has been made is under review of the Government.

CANNANORE CO-OPERATIVE SPINNING MILL

4453. SHRI A. K. GOPALAN :
SHRI P. GOPALAN :

Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether Government propose to develop the Cannanore Co-operative Spinning Mill;

(b) if so, the details thereof ;

(c) the total amount allocated therefor ; and

(d) when the work is likely to start ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) to (d). The Kerala Government propose to enhance the present capacity of this mill to Rs. 25,000 spindles for which it holds a licence in two stages of about 6000 spindles each. The cost of the first phase is estimated to be Rs. 34.77 lakhs and it is expected to be implemented shortly. The State Government have already sanctioned loans to the extent of Rs. 100 lakhs for this mill.

REGIONAL TRADING CORPORATION IN KERALA

4454. SHRI A. K. GOPALAN :
SHRIMATI SUSHEELA GOPALAN :
SHRI P. GOPALAN :

Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Kerala Government have decided to set up a Regional Trading Corporation on the pattern of the State Trading Corporation ;

(b) if so, whether Government have approved the proposal ; and

(c) if not, the reasons therefor ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) Government have been informed that the State Government proposes to set up a Commercial Corporation.

(b) No proposal has been received by Government in this regard.

(c) Does not arise.

IMPORT LICENCES TO M/S. SARABHAI MARCK OF BARODA

4455. SHRI NAMBIAR :
SHRI SATYA NARAIN SINGH :
SHRI E. K. NAYANAR :
SHRI P. RAMAMURTI :
SHRI GEORGE FERNANDES :

Will the Minister of COMMERCE be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 9 on the 13th February, 1968 and state :

(a) whether the investigations into the allegations for the misuse of import licences by M/s. Sarabhai Marck of Baroda have since been completed ;

(b) if so, the details thereof ; and

(c) the action taken thereon ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) No, Sir.

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

M/s. COOPER ALLEN CO.

4456. SHRI SATYA NARAIN SINGH :

SHRI P. RAMAMURTI :

SHRI GANESH GHOSH :

SHRI K. RAMANI :

Will the Minister of COMMERCE be pleased to state. :

(a) whether it is a fact that the State Trading Corporation have decided to purchase M/s. Cooper Allen Co. Ltd., Kanpur; and

(b) if so, the terms and conditions of the deal ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) and (b). A communication has been received from the Government of Uttar Pradesh suggesting that the S.T.C. should take over Cooper Allen Company Limited, Kanpur, and run it under its management. The matter is under consideration of the Government in consultation with the Corporation.

DEATH OF A WORKER IN THE Khetri COPPER MINES

4457. SHRI SATYA NARAIN SINGH :
SHRI C. K. CHAKRAPANI :
SHRI K. RAMANI :

Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a worker employed in Khetri Copper Mines died in an accident on the 31st January, 1968 ;

(b) if so, the circumstances under which he died;

(c) whether the Khetri Mines workers demonstrated on the 1st February, 1968 demanding suspension of the doctors for refusing to attend to the worker ; and

(d) if so, the action taken by the authorities in the matter ?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY) :

(a) and (b). A driver of the workshop of Khetri Copper Project was standing in front of the truck and was sandwiched between the buffers of the truck and the school bus at 2.15 P.M. on 31st January, 1968. He was immediately removed to the Hospital and after medical aid, was sent along with the compounder to Pilani Hospital in an Ambulance as the injury involved major operations. He expired at Pilani Hospital at about 5 A. M. next day, the 1st February, 1968.

(c) A group of workers returning after cremation of the deceased assaulted two doctors of the Project Hospital and later surrounded the Hospital building. They demanded the suspension of the doctors alleging that the medical attention to the deceased was inadequate.

(d) The project authorities have requested the State Government to depute a Doctor to conduct an inquiry into the allegation about the inadequate medical attention paid to the deceased. The Police have also investigated the case regarding assaults on doctors and rioting etc. and have challanned 12 persons.

COOPERATIVE SPINNING MILL IN KERALA

4458. SHRI K. ANIRUDHAN :

SHRIMATI SUSHEELA GOPALAN :

SHRI P. GOPALAN

Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether Government propose to start two cooperative spinning Mills in Kerala;

(b) if so, the details thereof ; and

(c) the total amount allocated for these mills ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) and (b). Two spinning mills of 25,000 spindles each were allocated for being set up in the Co-operative sector in the Kerala State. The State Government propose to set up one of these mills at Trivandrum through the Handloom Apex Society and the other at Kozhikode through a Cooperative Society to be formed. The proposal to set up the mill at Trivandrum is being implemented.

(c) As ascertained from the Kerala Government no funds have been allocated.

COKING COAL

4459. SHRI N. K. SOMANI : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the producers of coking coal are losing on sand-stowing because stowing subsidies are much below the present cost ;

(b) if so, the extent of loss; and

(c) the steps envisaged to encourage stowing for efficient mining of coking coal which is locked up in pillars and which is urgently needed by the Steel Plants ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL, MINES AND METALS (SHRI P. C. SETHI) : (a) to (c). There have been some representations on the inadequacy of subsidies. The whole question has been remitted for a detailed study to a Study Group. On receipt of the report of the Study Group, it will be examined as to the extent to which the scheme or subsidies need be liberalized or rationalized. The Coal Board has, however, undertaken an ambitious scheme of transportation of sand in large quantities for supply to collieries for stowing.

MINING LEASE FOR CHROMITE IN ORISSA

4460. SHRI CHINTAMANI PANIGRAHI : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether any mining lease has been granted for chromite in Orissa in 1966-67, 1967-68 and 1968-69 ;

(b) if so, to whom and where ;

(c) whether Chromite ore bearing areas were preserved for exploitation in the public sector in Orissa; and

(d) if so, the reasons for the change ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL, MINES AND METALS (SHRI P. C. SETHI) : (a) to (d): The required information had been called for from the Government of Orissa and will be placed on the Table of the House when received.

IMPORT OF PRESS-BRAKES BY U.S.A.

4461. SHRID. AMAT : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether U.S.A. have placed any orders for importing press-breaks from the Hindustan Machine Tools, Hyderabad; and

(b) if so, the number of press-brake to be exported and the value thereof ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) and (b). Yes, Sir. H. M. T. have received an order from U.S.A. for the supply of Press Brakes. The value of the order is about Rs. 10 lakhs.

GYPSUM DEPOSITS IN RAJASTHAN

4462. SHRI MAHANT DIGVIJAI NATH : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Gypsum deposits have been found in the Jaisalmer district of Rajasthan ;

(b) if so, whether digging has started in the area ;

(c) the annual expected output ; and

(d) whether Government propose to export Gypsum; and if so, the likely foreign exchange to be earned therefrom ?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY) : (a) Yes, Sir.

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

**EMPLOYEES OF SIGNAL AND TELE-
COMMUNICATIONS BRANCH**

4463. SHRI K. K. NAYAR : Will the MINISTER OF RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the employees of the Signal and Telecommunication Branch called for emergency duty beyond their regulated hours to attend on failure or malfunction of signal and telecommunication equipment are neither paid extra remuneration for overtime work nor compensation in any other way either through extra leave or extra rest; and

(b) if so, the steps Government propose to take in the matter ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) and (b). Information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

**UNIFORMS FOR RAILWAYS SIGNAL AND
TELECOMMUNICATION STAFF**

3464. SHRI K. K. NAYAR : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Signal and Telecommunication field staff are not provided with any kind of uniforms where Train Examiners, Yard Foreman, Electricians Cabin Staff etc. have been provided uniforms ;

(b) if so, the reasons this therefor; and

(c) the action Government propose to take in the matter ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) No.

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

**ALL INDIA RAILWAY MINISTERIAL
STAFF ASSOCIATION**

4465. SHRI NANJA GOWDER : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the All India Railway Ministerial Staff Association has requested the Railway Board to change the designation of clerk as "Assistant"; and

(b) if so, the action taken thereon ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) Yes; Sir.

(b) Government do not find any justification to accede to this request.

**MAJOR INDUSTRIAL PROJECTS IN
MADRAS**

4466. SHRI NANJA GOWDER : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

(a) whether it is fact that the Madras Government have requested for the establishment of some major industrial projects for the manufacture of (i) Electronic equipment, (ii) heavy plates and vessels, and (iii) second unit of the Indian Telephone Industries, Bangalore; and

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

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). Requests had been received from the Madras Government for the establishment of projects for the manufacture of Heavy Plates and Vessels, and the second unit of the Indian Telephone Industries in Madras. No request has however been received in regard to the project for the manufacture of Electronic Equipment.

A decision had already been taken about the setting up of the first Heavy Plates and Vessels Projects at Vishakhapatnam. Government considered the possibility of setting up the second Heavy Plates and Vessels Project at Madras, but it has since been decided not to implement this Project for the time being.

No decision has yet been taken about the location of second Unit of the Indian Telephone Industries for the manufacture of long distance transmission equipment.

इस्पात का नियंत्रण

4467. श्री रघुवीर सिंह सास्त्री : क्या इस्पात, जान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस्पात के नियर्त में वृद्धि होने की सम्भावना है क्योंकि बहुत से देश इसके लिये क्रयादेश देने को तैयार हो गये हैं ;

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

(ग) उन वस्तुओं का व्यौरा क्या जिनके नियर्त के बारे में पेशकश आई है ?

इस्पात, खान तथा धातु भंडी (श्री चंद्रा रेडी) : (क) से (ग), इस्पात के नियर्त में वर्षानुवर्ष वृद्धि विदेशों से स्पर्धी मूल्यों पर क्रयादेश प्राप्त करने के लिए भारतीय इस्पात नियर्तकों के साधारण और हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड के विशेष प्रयत्नों के कारण हुई है। हाल में सोवियत रूस को 6 लाख टन इस्पात नियर्त करने का एक बड़ा आर्डर लिया गया है। नियर्त वर्ष 1968, 1969 और 1970 में प्रतिवर्ष 2 लाख टन के हिसाब से किया जाएगा। वर्ष 1968 में जो माल नियर्त किया जाएगा उसमें बीम, चैनल और एंगल शामिल हैं। आगामी वर्षों में नियर्त किये जाने वाले इस्पात के बारे में बाद में नियंत्रण किया जाएगा।

HINDUSTAN STEEL LTD.

4468. SHRI K. LAKKAPPA :
SHRI S. M. KRISHNA :

Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether it is fact that the many foreign countries which had placed orders with Hindustan Steel Ltd. have cancelled their orders and placed their orders with other private concerns ; and

(b) if so, the reasons therefor and the names of such countries ?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY) :

(a) No, Sir.

(b) Does not arise.

GOVERNMENT OWNED INDUSTRIES IN MYSORE

4469. SHRI K. LAKKAPPA :
SHRI S. M. KRISHNA :

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

(a) Whether Government are aware that many Government owned Industries in Mysore are being negotiated by private industrialists; and

(b) if so, the names of the industrialists and the details of the negotiations ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) and (b). The information is being collected and will be placed on the Table of the House.

TRAIN EXAMINERS ON THE RAILWAYS

4470. SHRI M. L. SONDHI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the orders of the Railways Board concerning the Train Examiners were discriminatory ;

(b) where several representations against these orders have been turned down ; and

(c) whether on a writ petition, the Supreme Court quashed the above orders and if so, why the orders have not been withdrawn ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) to (c). The Supreme Court have given a judgment that the instructions issued by the Ministry of Railways regarding promotions of erstwhile Apprentice Train Examiners to the grade Rs. 205-280, are *ultra vires* of the Constitution. The details of the implementation of the Supreme Court's judgment are being worked out and necessary instructions will be issued.

LOANS GIVEN TO MINISTERS OF MANIPUR FOR PURCHASE OF CARS

4471. SHRI M. MEGHACHANDRA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to refer to the statement laid on

the 1st March, 1968 in fulfilment of the assurance given on the 15th December, 1967 in reply to Unstarred Question No. 4576 and state :

(a) whether the ex-Ministers who took car advances have since repaid their loan with interest ;

(b) if so, the details thereof ; and

(c) if the reply to part (a) above is in the negative the steps taken to realise the same ?

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

EXPORT AND IMPORT OF LIQUORS

4472. SHRI K. SURYANARAYANA : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) the number of countries to which Indian liquors are being exported and imported from and the quantities thereof during the last three years : and

(b) the amount of foreign exchange earned and spent thereby ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) and (b). Statements are laid on the Table of the House. [Placed in Library. See No. LT-514/68].

EARNINGS TO RAILWAYS ON MANGO CONSIGNMENTS

4473. SHRI B. N. KUREEL : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the total earnings of the Railways on the mango-consignment on the Western and Southern Railways during the period from 1964-65 to 1966-67 ;

(b) the total amount of claims paid to the parties on mango-consignments during the above period ;

(c) the total amount due to be paid by the Railways against such claims for 1967-68; and

(d) the net profit to the Western and Southern Railways by the mango traffic ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) Figures of earnings from mango consignments are not separately maintained. To extract them from the original station records would be a stupendous task. Besides, records for a part of this period would not now be available. It is regretted, therefore, that the information cannot be supplied.

(b) and (c). Figures of claims paid are maintained in certain broad categories of commodity groups. Separate figures in respect of consignments of mangoes are not available. It would not be practicable to extract the information from individual claim files, which number some six lakhs a year. It is regretted, therefore, that the information asked for cannot be supplied.

In view of what is stated in answer to parts (a), (b) and (c), this information cannot be supplied.

ERADICATION OF CORRUPTION ON RAILWAYS

4474. SHRI B. N. KUREEL : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the present strength of the Vigilance Department created to check corruption on the Railways ;

(b) the procedure for the appointment of staff of this Department ; and

(c) how far this Department has been able to stop the corruption on the Railways ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) The total strength of the Vigilance Organisation on the Indian Railways as on 31-12-1967 was as follows :

Gazetted	60
Non-Gazetted	755

(b) All Gazetted and investigational staff for the Vigilance Organisation of the Indian Railways are drafted from the various departments of the Railways, such as Traffic, Engineering, Stores, etc. as well as from the State Police and Administrative, cadres, on a tenure basis.

(c) It may not be possible to assess with any degree of accuracy the extent to which corruption on the Indian Railways has been eradicated as a result of Vigilance activities.

EARNING TO RAILWAYS ON STONE CONSIGNMENTS

4475. SHRI B. N. KUREEL : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the total earnings of the Railways on the stone consignments during the years 1964-65, 1965-66, 1966-67 and 1967-68;

(b) the total amount of claims paid on the stone consignments by the Indian Railways during the above period ; and

(c) the total amount of claims paid by the Railways on Mangalore tiles during the above period ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) The total earnings of the Railways from stone consignments, including marble, during the years 1964-65 1965-66, 1966-67 and the first half of 1967-68 are shown below :

1964-65	..	7.77 crores
1965-66	..	8.46 crores
1966-67	..	10.42 crores
1967-68	..	4.48 crores

(April to September, 1967).

(b) and (c). Separate figures are not maintained in respect of claims paid against consignments of stone and Mangalore tiles. To extract the information, a reference would have to be made to individual files, which number more than five lakhs a year. It is regretted, therefore, that the information asked for cannot be supplied.

PROCUREMENT OF SHOES BY S.T.C.

4476. SHRI VIDYA DHAR BAPAI : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the State Trading Corporation has opened an office at Calcutta from where it procures 10,000 pairs of shoes per year ;

(b) whether the procurement from Ludhiana and Karnal was 70,000 pairs approximately during 1967 ; and

(c) if so, the reasons for not opening offices at Karnal and Ludhiana respectively ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAJI QURESHI) : (a) STC's regional office in Calcutta looks after the procurement of footwear and leather components for exports to various countries. In 1967 STC placed order in Calcutta for 21,000 pairs of shoes and 1,82,000 pairs of cowboy upper leathers.

(b) Orders placed on suppliers in Ludhiana and Karnal in 1967 were of the order of 7,320 and 33,760 pairs respectively.

(c) Procurement of shoes from Karnal and Ludhiana is made through State Export Corporation and State Trading Corporation does not consider it necessary to open separate office for this purpose. The Corporation have posted a senior Inspector in these areas.

PRICES OF SHOES CHARGED BY S. T. C.

4477. SHRI VIDYA DHAR BAPAI : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) Whether the State Trading Corporation charged commission from Rs. 10 to Rs. 15 per pair of shoes exported to U.S.S.R. and Bulgaria during the period from 1956 to 1967;

(b) if so, the reasons thereof ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAJI QURESHI) : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

बांदा जंकशन पर पूछताछ कार्यालय

4478. श्री जगेश्वर यादव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बांदा जंकशन पर कोई पूछताछ कार्यालय नहीं है, और

(ख) यदि हां, तो वहां पर ऐसा कार्यालय कब तक स्थापित हो जायेगा ?

रेलवे मंत्री (चौं मू० मुनाबा) : (क) बांदा में अलग से कोई पूछताछ कार्यालय नहीं है। लेकिन स्टेशन पर सार्वजनिक टेलीफोनों की व्यवस्था है और जनता की पूछताछ का उत्तर स्टेशन के कर्मचारियों द्वारा दिया जाता है।

(ख) अलग से पूछताछ कार्यालय बनाने का कोई विचार नहीं है।

लखनऊ-बड़ीवा एक्सप्रेस तथा कानपुर-बड़ीवा यात्री गाड़ियां

4479. श्री जगेश्वर यादव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे उत्तर में लखनऊ-बांदा एक्सप्रेस और कानपुर-बांदा सवारी गाड़ियां, जो क्रमशः लखनऊ और कानपुर से चलती हैं। इन स्टेशनों से प्रतिदिन देरी से चलती हैं, जिसके परिणामस्वरूप इन गाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्री मध्य रेलवे में ज्ञांसी-मानिकपुर सेक्षण पर चलने वाली गाड़ियां नहीं पकड़ पाते; और

(ख) यदि हां, तो इस बात के लिये सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है कि उपर्युक्त गाड़ियां देरी से न चलें ?

रेलवे मंत्री (श्री चौं मू० मुनाबा) : (क) जो नहीं, प्रतिदिन नहीं। सिवाय एक दिन के 522 अप/523 डाउन मानिकपुर ज्ञांसी सवारी गाड़ियों से सभी दिन मेल हुआ लेकिन 521 डाउन/524 अप गाड़ियों से मेल की स्थिति सन्तोषजनक नहीं रही।

(ख) इस बात पर विशेष निगरानी रखी जाती है कि ये गाड़ियां ठीक समय पर आया-जाया करें और ज्ञांसी-मानिकपुर खण्ड में चलने वाली गाड़ियों से मेल लिया करें। चूंकि खतरे की जंजीर खीचने की बहुत अधिक घटनाओं के कारण लखनऊ-बांदा एक्सप्रेस और कानपुर-बांदा सवारी गाड़ियों के समय-पालन पर बहुत बुरा असर पड़ा है, M18LSS(CP)/68-7

इस लिए ऐसी घटनाओं को कम करने के लिए राज्य सरकारों और पुलिस प्राधिकारियों के परामर्श से विशेष उपाय किये जा रहे हैं।

LICENCE FOR IMPORT OF SULPHUR

4480. SHRI N. SHIVAPPA : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) whether Government have recently issued import licences to certain firms in Bombay for the import of sulphur, ammonia and phosphate to the tune of several crores of rupees ;

(b) whether complaints have been received in this regard ; and

(c) if so, the action taken thereon ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) A statement of import licences issued for import of sulphur is laid on the Table of the House [Placed in Library. See No. LT-515/68]. No licences have been issued for import of ammonia and phosphate to any Bombay firm.

(b) No, Sir.

(c) Does not arise.

HASAN-MANGALORE RAILWAY LINE

4481. SHRI N. SHIVAPPA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) the progress made and the amount spent on the construction of the Hassan-Mangalore railway line during 1967 ;

(b) the number of tunnels completed during the above period ; and

(c) the probable date of the completion of the line ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) A progress of 8% and 7.5% respectively was achieved on the Mangalore-Panambur link and the main line from Hassan to Mangalore during 1967. The expenditure incurred on the project during 1967-68 (upto February, 1968) is Rs. 96.49 lakhs.

(b) No tunnels have been fully completed during 1967.

(c) Work on this project is being phased to synchronise with the completion of the Mangalore Port project. The link from Mangalore to Panambur Port is expected to be ready by November, 1968.

PILFERAGE OF COAL FROM RAILWAY WAGONS

4482. SHRI N. SHIVAPPA : }
Dr. M. SANTOSHAM : }

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the total number of wagons utilised for carrying coal for the Railways on an average per day;

(b) the total quantity of coal pilfered from the railway wagons on an average per day;

(c) the loss incurred by the Railway Exchequer annually as a result of such pilferage; and

(d) whether any action in this regard has been taken against the Railway officers for their negligence and if so, the details thereof ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) 2125 broad gauge wagons daily.

(b) and (c). It is not possible to assess the total quantity of coal pilfered from the wagons on an average per day and to estimate the actual loss suffered by the Railways on this account.

(d) Railway staff are severely taken up when found responsible for negligence in their duties resulting in pilferage of coal which may amount to even dismissal/removal from service.

DISBANDING OF RAILWAY PROTECTION FORCE

4483. SHRI RAMACHANDRA VEE-RAPPA : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Government are considering the proposal to disband the Railway Protection Force and to assign part of its duties to the State Police Force; and

(b) if so, what would be the saving as a result thereof and when the scheme is likely to be implemented?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) No such proposal is under consideration.

(b) Does not arise.

JAPANESE INDUSTRIAL DELEGATION

4484. SHRI RAMACHANDRA VEE-RAPPA : Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a Japanese Industrial Delegation visited India in September, 1967; and

(b) If so, the prospects regarding the investment in India by the Japanese Private Sector ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

HANDICRAFT SALES CENTRE FOR MANIPUR IN DELHI

4485. SHRI M. MEGHACHANDRA: Will the Minister of COMMERCE be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a small plot of land is being allotted by Government, free of cost, for constructing a handicraft Sales Centre for Manipur, in Connaught Place, New Delhi;

(b) if so, the details thereof; and

(c) if not, whether the Government of Manipur has made any request in this regard?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

(c) The Ministry of Works, Housing and Supply have allotted certain emporia plots on Irwin Road to various State Governments. Out of these, it has been tentatively decided to allot one plot to the Government

of Manipur on payment of the usual charges. There is no question of allotting the land free of cost to the Government of Manipur nor has the State Government made such a request.

INDUSTRIES IN MANIPUR.

4486 . SHRI M. MEGHACHANDRA: Will the Minister of INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS be pleased to state :

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

(b) the amount of financial assistance proposed to be given to Manipur during the above period ?

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : (a) The annual plan of Manipur for 1968-69 provides for carrying out studies on the possibilities of starting certain industrial projects in textile, cement and paper. In the small scale sector; various schemes relating to Handlooms, Handicrafts, Sericulture, Small, Village and Khadi Industries will be implemented during the period.

(b) A sum of Rs. 17 lakhs has been tentatively provided for these industries for the year 1968-6-69.

PELLETISATION PLANT AT BAILADILLA

4487. SHRI NITIRAJ SINGH CHAUDHARY : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state :

(a) whether there is any proposal for the establishment of a Pelletisation Plant at Bailadila; and

(b) if so, the stage at which the proposal stands at present ?

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY) : (a) There is a proposal to set up a pelletisation plant to utilise the fines generated during lump ore production at the mine based on Deposit, 14, Bailadila .

(b) Presently feasibility studies on the Bailadila No. 14 deposit fines are in hand by a Japanese firm, who have arranged to have pelletisation tests carried out at the Battle Memorial Institute Laboratories in U. S. A. These tests are currently progressing and a feasibility report is expected by about June this year.

RAILWAY GUARDS

4488. SHRI ISHAQ SAMBHALI : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a deputation of M. Ps. met the Minister of State for Railways on the 23rd December, 1967 and discussed the demands of the Railway Guards;

(b) whether it is also a fact that on two occasions, a joint memorandum duly signed by about 50 M.Ps. was submitted to him in this connection; and

(c) if so, the decision taken in the matter ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) Yes. A deputation of M.Ps. met him on 22nd December, 1967 .

(b) Yes. Two memoranda, one signed by about 37 M. Ps. and the other by about 34 M. Ps., were received.

(c) A Committee to review the rules and rates of Running Allowance of all categories of Running Staff (including Guards) has been appointed and its report is expected by the end of May, 1968.

EXPORT HOUSES

4489. SHRI S. K. TAPURIAH : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state:

(a) whether Government have recently revised the minimum limit of export turnover from Rs. 10 lakhs to Rs. 25 lakhs for non-traditional products for recognition as Export Houses;

(b) whether for traditional items, the limit has been raised to Rs. 2 crores for the same purpose; and

(c) if so, the reasons therefor ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) Yes, Sir.

(b) No, Sir. Under the earlier scheme of recognition as Export Houses, exporters handling only traditional goods were not at all eligible for recognition. The facility has now been extended to them, provided they fulfil a minimum export performance. The question of revision of minimum qualifications in this case, therefore, does not arise.

(c) The scheme of Export Houses has been revised as a normal export promotion measure with a view to make Export Houses more effective in the marketing of products abroad.

EXPORT OF WAGONS TO U.S.S.R.

4490. SHRI D. N. PATODIA : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state:

- (a) whether production schedules for the supply of 10,000 eight wheeler wagons to U. S. S. R. have been drawn up;
- (b) the production targets both for the public and the private sectors;
- (c) the names of firms in the private sector and the number of wagons to be manufactured by each of them; and
- (d) the estimated annual foreign exchange earning from this deal ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI): (a) to (c). Production schedule for the supply of wagons to USSR, the question of allocation of the production to the public and the private sector or the number of wagons to be manufactured are all as yet the subject matter of negotiation. A Russian Railway Delegation which is in India are discussing these details with the various authorities. An Indo-Soviet protocol was signed on 13-3-68 laying down a schedule for the export of 2,000 wagons in 1969-70, to be stepped up in successive years, reaching the figure of 10,000 wagons per year in 1972-73.

(d) It is too early to make an estimate of annual foreign exchange to be earned from this deal.

सागर जिले में केल्साइट निषेप

4491. श्री निहाल सिंह : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री 24 नवम्बर, 1967 के आतारांकित प्रश्न संख्या 1643 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सागर जिले में सात मील लम्बी पट्टी में बनाये जाने वाले केल्साइट निषेपों का पता लगाने के लिये इस वीच कोई सर्वेक्षण दल नियुक्त किया है या नियुक्त करने का विचार है, और

(ख) सर्वेक्षण करने पर अन्य किन निषेपों का पता लगा ?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (डा० चन्द्रा रेड्डी) : (क) नहीं, महोदय। फिर भी 1967-68 के कार्यक्रम के मौसम में भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण द्वारा मागर जिले का खनिज सर्वेक्षण किया जाना प्रस्तावित है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

VISIT OF SOVIET RAILWAY DELEGATION TO INDIA

4492. SHRI YASHPAL SINGH : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a Soviet Railway Delegation visited India in March, 1968;

(b) whether any negotiations were held with the delegation; and

(c) if so, the outcome thereof ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) Yes.

(b) Yes.

(c) A U. S. S. R. Delegation headed by the Vice-Minister of Soviet Railways arrived in India at the end of February 1968 for conducting technical discussions regarding the possibility of import of Railway wagons from India to U.S.S.R. to Soviet design and specification. As a result of discussions, a protocol has been signed on 13-3-68 between the State Trading Corporation and the Mechino-import USSR laying down the procedure to be followed for further negotiations in order to supply wagons to USSR.

COMMISSION CHARGED BY S.T.C. ON EXPORT OF SHOES.

4493. SHRI D. N. PATODIA : Will the Minister of COMMERCE be pleased to state :

(a) Whether it is a fact that the State Trading Corporation keeps to itself Rs. 10 per pair of shoes as its margin for meeting expenses involved in packing, freight, inspection, development and publicity;

(b) whether the industry has represented that because of this big margin taken by the State Trading Corporation, very little is left to it;

(c) the total amount thus collected annually by the State Trading Corporation; and

(d) the break up of its utilisation ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF COMMERCE (SHRI MOHD. SHAFI QURESHI) : (a) No, Sir.

(b) S. T. C.'s fabricators had represented for an increase in the procurement prices payable to them for shoes for shipment to U.S.S.R. The procurement prices were worked out on the same formula as applied in 1967 and are considered workable for the fabricators.

(c) and (d). It is not in the business interest of the S. T. C. to divulge this information.

MYSORE IRON & STEEL WORKS, BHADRAVATI

4494. SHRI J. H. PATEL : Will the Minister of STEEL, MINES AND METALS be pleased to state;

(a) the financial position of the Mysore Iron & Steel Works at Bhadravati and whether it is incurring any loss;

(b) if so, the reasons therefor;

(c) whether Government propose to order an inquiry into the affairs of the Company?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF STEEL, MINES AND METALS (CHOWDHARY RAM SEWAK) : (a) Mysore Iron & Steel Ltd. is running at profit.

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

खादी प्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली में बस्तुओं की विक्री

4495. श्री ज्ञातु सुन्दरलाल : क्या बाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि खादी प्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली में बेची जाने वाली बस्तुएं कुछ अमान्य संगठनों से खरीदी जाती हैं और वे मनमाने दाम लगाकर, जो बाजार में उन्हीं बस्तुओं के दामों से कई गुना अधिक होते हैं, काफी मुनाफा कमा रहे हैं ;

(ख) क्या इस माल का खादी स्टाक बिना विका पड़ा है ; और

(ग) यदि हां, तो इस स्थिति को सुधारने के लिये सरकार की क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

बाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरंसो) : (क) सरकार को ऐसी खरीदारियों के बारे में जानकारी नहीं है।

(ख) जी, नहीं :

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

LOOTING OF GOODS TRAIN NEAR NIMIAGHAT STATION

4496. SHRI K. P. SINGH DEO : Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a goods train was raided and looted by a mob of miscreants between Bholidih and Nimiaqhat stations of Eastern Railway on the 2nd March, 1968;

(b) whether it is also a fact that at the same place, the same train was looted on the 26th February, 1968;

(c) if so, the loss incurred as a result thereof; and

(d) the steps taken by Government in the matter ?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) and (b),

It is a fact that goods train No. 1173 was stopped by some miscreants between Bholi-dih and Nimiaghata on 26-2-1968 and again on 2-3-1968 when some villagers with the help of temporary gangmen attempted to commit pilferage but were prevented from doing so by the timely action taken by Railway Protection Force. 6 persons including 2 gangmen were arrested and Government Railway police, Gomoh have registered a case under section 143/379 Indian Penal Code in this connection.

(c) Does not arise.

(d) Railway Protection Force pickets were posted at Bholi-dih and Nimiaghata Railway Stations. Railway Protection Force Escorts have been provided on goods trains in the affected section.

EXPLOSION OF BOMB ON MUGHAL SARAI STATION

4497. SHRI K. P. SINGH DEO: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a bomb exploded on a platform at Mughalsarai Railway Station on the 7th March, 1968;

(b) if so, the number of the persons injured and the loss incurred as a result thereof;

(c) whether the matter has been investigated; and

(d) if so, result thereof?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA) : (a) and (b). Due to explosion of a cracker, 2 persons are reported to have sustained injuries. No loss of property has however, been reported.

(c) and (d). The case has been registered by Government Railway Police, Mughalsarai on crime No, 95 dated 7-3-68 u/s 5/6 Explosive Substance Act. 2 persons have been arrested so far. The case is still under State Police investigation.

CORRECTION OF ANSWER TO UNSTARRED QUESTION NO. 1295, DATED 20-2-1968 REGARDING ASHOKA PAPERS MILLS LTD.

THE MINISTER OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT AND COMPANY AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED): While

replying to Unstarred Question No. 1295 on 20-2-68, I had stated that the Government of Bihar had decided to take over the Ashoka Paper Mills Ltd. This information was based on the earlier information furnished by the State Government. They have now intimated that they have reconsidered their earlier decision and have decided on 13-2-68 that it will not be possible for them to take over the Ashoka Paper Mills.

12.09 hrs.

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

DEMAND FOR SOVEREIGN NAGALAND BY LEFT COMMUNIST NAGAS

MR. SPEAKER: Shri Madhu Limaye.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) : On a point of order under rule 173.

As I have already pointed out in earlier occasions, this matter is repeatedly coming in when such motions are admitted. The motion calls the attention of the Minister to the demand by 'Left Communist Nagas'. This, by implication, is scandalising a party. There is no such thing as 'Left Communist Nagas' in Nagaland. Why is it that repeatedly such motions containing such a nomenclature are admitted ? I want to ask this question of you. There is no such thing as Left Communist Nagas.

श्री मधु लिमये : इनकी पार्टी का नाम तो कम्युनिस्ट पार्टी (मार्किस्ट है)। There is no such thing as Left Communist Party in Nagaland.

SHRI NAMBIAR: My submission is this, that there is no party of left communists.

SHRI SONAVANE (Pandharpur) : : On a point of order.

SHRI NAMBIAR : Rule 173 says that it must be a specific matter. He cannot put it that way. It should not implicate a party which is a legal party in the country. (Interruptions)

MR. SPEAKER: Call attention notices came not only from one gentleman, but at least 30. Whether there is a party like that in Nagaland or not, it is not the speaker's job to find out. I have no agency in Nagaland.

श्री मधु लिमये (मुगेर) : मुझे कहने दीजिए इस व्याइंट आफ आर्डर पर ।

MR. SPEAKER: Not on his point of order. The Minister will have to reply what parties exists, what type of activity exists in Nagaland. Therefore, it is not for me to allow or disallow. In India there are so many new parties coming up. Who knows which Party comes in which State.

श्री मधु लिमये : इसके बारे में मैं आप की जानकारी के लिए एक बात प्रस्तुत करना चाहता हूँ । फिर मैं अपना नोटिस पढ़ता हूँ ।

MR. SPEAKER : Do not raise any point on that. I have given a reply on your behalf also. You call the attention of the Minister now.

श्री मधु लिमये : उनका जवाब दे रहा हूँ ।

अध्यक्ष महोदय : वह जवाब मैंने दे दिया है ।

श्री मधु लिमये : मैं निम्नलिखित अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाता हूँ :

वामपंथी कम्प्यूनिस्ट नागाओं के द्वारा संपूर्ण प्रभुत्व सम्पन्न नागालैण्ड की मांग तथा इस सिलसिले में अत्यन्त विस्फोटक बम बरामद होना ।

SHRIMATI JYOTSNA CHANDA (Cachar): I want a clarification.

MR. SPEAKER : If you also raise a point of order, I do not know, but clarification I do not allow. You will help me by sitting down.

SHRIMATI JYOTSNA CHANDA: I also gave notice of a calling attention motion.

MR. SPEAKER: Even after one year I have to explain. Thirty calling attentions came. The ballot was taken. Your name did not come. How can I help it ?

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI Y. B. CHAVAN): Speaker, Sir, according to reports received from the

State Government of Assam, one Bapute Saikia of village Paninora, P. S. Titabar, District Sibsagar, was apprehended on 6th March 1968 when he was returning to his village after receiving training in sabotage and subversion from Naga Hostiles. Subsequently thirteen others suspected to have received similar training were also arrested. One unexploded plastic bomb together with a fuse wire was recovered from possession of one of the arrested persons. A note book containing instructions about methods of preparation and use of bombs and explosives was also recovered from possession of another person. Further investigation is in progress.

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय, मुझे पहले व्यवस्था का प्रश्न उठाना है इनके जवाब के बारे में कि यह जो मैंने नोटिस दिया था उसका इन्हें जवाब देना था । मुझे ऐसा सागता है कि किसी दूसरे प्रश्न का इन्होंने जवाब दिया है । आप मेरे नोटिस का जो टैक्स्ट है उसे पढ़ लोजिएगा । उसमें बाम्बंदी कम्प्यूनिस्ट नागाओं द्वारा, यह एक बात है । जवाब में इसका कहीं उल्लेख नहीं है । दूसरा है, सम्पूर्ण प्रभुत्व सम्पन्न नागालैण्ड की मांग, उसका एक अक्षर भी नहीं है । प्लास्टिक बम के बारे में उन्होंने जरूर कुछ कहा है । मैं सबाल पूछूँगा तो मेरा सप्लाइमेंट्री खराब हो जायेगा । वह मैं खराब नहीं करना चाहता । इसलिए वह पूरे जवाब दें तब मैं सबाल पूछूँगा ।

MR. SPEAKER : As to whether the Government have information or not, I cannot force them.

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय, प्रक्रिया क्या है ? ऐसा है तो फिर हमें नियम ही पढ़ने पड़ेगा । उनको मैंने जो नोटिस दिया उस के जवाब में व्यायाम दिया है लेकिन वह उन्होंने जवाब नहीं दिया । तो मैं सबाल कैसे करूँ ? जिन मुद्दों पर उन्होंने रोशनी नहीं ढाली, उन पर रोशनी ढालें ।

SHRI Y. B. CHAVAN : I can certainly answer a question specifically pinpointed in the supplementaries, but when a Calling Attention notice is put in, referring to a

[Shri Y. B. Chavan]

certain central fact, that central fact is about the discovery of plastic bombs...

श्री मधु लिमये : नां, नां ।

SHRI Y. B. CHAVAN : Then you are raising certainly a discussion on certain political aspects of it. I can certainly answer the question if the hon. Member asks me.

श्री मधु लिमये : नोटिस में जो है उसका जवाब दीजिए ।

SHRI Y. B. CHAVAN : About the notice also, one has to find out the purpose of the notice; the purpose of the notice was to find out facts.

श्री मधु लिमये : यह तो अध्यक्ष का काम है ।

MR. SPEAKER : About the notices, I verified this morning. I myself was not very sure about them. Different calling attention notices had been given by different hon. Members, and then each one had a different emphasis. One gave emphasis on Nagaland, another on Assam and so on. The office naturally pooled all of them and put that sentence here. Anyway, the hon. Home Minister has answered it. Therefore, I would now request Shri Madhu Limaye to ask his question.

SHRI HEM BARUA (Mangaldai): Sir, if all the calling attention matters are made into bundles and then if it is decided by ballot, I think that is wrong in the sense that there are some calling attention notices which are couched in a different language. The emphasis of this is on left communists but the left communists do not have any unit in Upper Assam, and the demand in relation to the present issue is for a sovereign Assam and not for a sovereign Nagaland; we gave that calling attention notice and it was brushed aside.

MR. SPEAKER : I found the error there. I did find out that error in the morning. I verified the calling attention matters also. I hope one will be careful and this would not be repeated. I found it myself earlier before I came into the House. We verified also later on. Therefore, let us proceed with this now. I did understand the mistake which you pointed out just now.

SHRI HEM BARUA : This is erroneous.

श्री मधु लिमये : अध्यक्ष महोदय, इस बक्स हमारे देश में अलगाव वाली प्रवृत्तियां बहुत ज्यादा बढ़ रही हैं। आसाम में लचेत सेना है, अभी ईरोड वर्गरह में वमिल सेना के पोस्टरों की बात मैंने सुनी और नागालैंड के इलाके में नाग विद्रोही हैं। सरकार को, यह जो सब से पुराना उपद्रव है नागाओं का उसके बारे में जो रुख रहा उस का यह नतीजा हो रहा है कि अन्य विघटनकारी तत्वों को बढ़ावा मिल रहा है। इन्हिए मैं सरकार से जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार के पास इस बात की पूरी जानकारी है कि इस तरह के हथियार, तीन साल से जिसकी चर्चा चल रही है, दो साल पहले डा० राम सुभग मिह जब रेल राज्य मंत्री थे तो उन्होंने एक लम्बा निवेदन यहां पर किया था और उन्होंने विस्फोटक बम, राकेट, राकेट लांचर आदि की चर्चा की थी। चाहूण साहब ने एक सवाल के जवाब में कहा था कि यह फैंच मार्क राकेट हैं, मतलब उसके ऊपर फांस का मार्क है और अब यह प्लानिटिक बम की चर्चा आई है कि जो बहुत ही विस्फोटक है, ये हथियार किन देशों से और किस माध्यम से इस पूर्वोत्तर भारत के इलाके में आ रहे हैं, क्या इसके बारे में सरकार को पूरी जानकारी है और क्या वह जानकारी मदन को वह देंगे? साथ ही साथ मैं यह जानना चाहता हूँ, अभी नमिव्यार साहब ने भी कहा और इन्होंने भी कहा तो मैं पैट्रिकोट बा यह लेपट कम्पूनिस्ट पार्टी का या मार्किस्ट पार्टी का जो बयान आया है उसकी ओर ध्यान दिलाना चाहता हूँ :

"The Assam State Committee of CPI (Marxists) refutes the *Patriot* news that some person arrested at Jorhat allegedly for storing bombs etc. are members of the party. We want to state categorically that none of the arrested persons is a member of the CPI (Marxists)."

यह महत्वपूर्ण है ।

"The party has no unit in the area,

as the only existing unit was dissolved by the district committee some time back for anti-party activity of its members, who also were expelled from the party. We want to make it clear that the party has completely nothing to do with these alleged activities, which are totally against the party's programmes and policies."

तो लेप्ट-कम्पूनिस्ट पार्टी के कथानुसार इस इत्राके के ये लोग एक जमाने में इनकी पार्टी के मेम्बर थे, लेकिन जिस तरह नक्सलवाड़ी में उन लोगों को हटा दिया गया था, इनका यह कहता है कि इनको भी हटा दिया गया है। इन्हिये मैंने शुरू में कहा था कि इस के बारे में मंत्री महोदय हम को बतायें कि हथियार कहां से आ रहे हैं, जिन लोगों को गिरफ्तार किया गया है, उनके राजनीतिक रंग के बारे में बतायें और साथ ही साथ इस तरह की घटनायें न हाँ, इसके लिये सरकार कौन से कदम उठा रही है उससे भी सदन को अवगत करायें।

SHRI Y. B. CHAVAN : According to my information, there is no unit of the CPI (M) in Nagaland as such.

SHRI RANGA (Srikakulam) : Openly.

SHRI Y. B. CHAVAN : Of course, openly. He can better ask that question. But I will have to be rather very careful in making my statement. But it is a fact that persons who have been arrested are being interrogated—I am rather reluctant, but I cannot be reluctant to this House; rather I will have to be more cautious—and the interrogation made so far has revealed that some of the persons arrested had some relationship with the CPI (M). Of Course, I have also come across this statement by the CPI (M) that they have nothing to do with this. But it is a fact that some of these people had some relationship with the CPI (M). Some other people who were really speaking organisers—at least two names have been revealed to us and I would like your permission not to reveal the names here—they were the master-minds behind these things and they also have some relationship with the CPI (M). But the matter is under investigation.

Regarding the other aspect of the problem, whether we have got any information about the activities going on and the sources from where these weapons are coming, etc., I would say that the Naga hostiles have established contacts with China and some of their members are in China today. I think these weapons are coming from China. Personally I do not have any doubt.

SHRI MADHU LIMAYE : Rockets of French origin?

श्री यशवन्त राव चहाण : वह तो आप पुरानी बात कह रहे हैं।

श्री मधु लिमये : पुरानी है तो क्या हुआ।

इस तरह से नहीं चलेगा, मुझे माफ कीजिये। दो साल पहले इसी सदन में डा० राम सुभग सिंह जी ने एक निवेदन किया था, उस पर हम ने कई सवाल पूछे थे। अध्यक्ष महोदय, हथियारों के बारे में हम को जवाब आना चाहिये।

SHRI Y. B. CHAVAN : You are referring to a specific question asked here about one rocket that was found. I remember as Defence Minister I had answered that the mark on it was a French mark. That is a statement of fact.

श्री मधु लिमये : वह चीन से आया था?

SHRI Y. B. CHAVAN : I am referring to the present situation and the present trend. The bomb at present appears to be coming from China. (Interruptions).

SHRI JYOTIRMOY BASU : You are allowing Mr. Chavan to toe his line very nicely. You are allowing this sort of calling attention....

SHRI HEM BARUA : The plastic bomb is of Czechoslovak make.

SHRI Y. B. CHAVAN : These investigations are indicating that there are groups of people in Nagaland and Assam who are trying to get training in subversive activities and to get weapons through Naga hostiles with a view possibly to raise a movement ultimately for a separate Assam also. It is quite possible. We are quite aware of it and we are taking action to prevent such things.

MR. SPEAKER : So far as allowing this calling attention is concerned, every news-

[Mr. Speaker]

paper has published it and the contradiction also has come that they do not belong to the CPI (M). It is public property now. All the newspapers have published it. If even such things are not allowed by me, I wonder what I can do. In a calling attention, only the names that are printed are allowed.

If I allow even one hon. Member whose name is not there, all those who have not tabled the Calling Attention Notice will get up and I will not be able to resist. I wanted to explain because you raised the point. When it has been published in all the papers, should not this House take notice of it? What is it that I can do? It is not as though I created anything overnight or cooked up something against some party.

श्री रवि राय (पुरी) : अध्यक्ष महोदय, श्री मधु लिमये के प्रश्न का जवाब नहीं आया।

श्री मधु लिमये : नेने पूछा था—अगर पहले का जवाब नहीं देना है, तो इसी बम के बारे में जवाब दें—किस देश का है, किस माध्यम से आया है? मंत्री महोदय ने तो साधारण बात कह दी है कि चीन से आ रहे हैं। अब में एक विशिष्ट सवाल इसी बम के बारे में पूछ रहा हूँ—किस देश का है और किस माध्यम से आया है?

SARV Y. B. CHAVAN : I generally give my assessment of the situation. About this particular bomb investigation is going on.

श्री बलराज मधोक (दक्षिणी दिल्ली) : अध्यक्ष महोदय, कुछ सप्ताह पहले जब असम में कुछ घटनायें घटी थीं और गृह मंत्री वहां गये थे और मैं भी वहां गया था, उस समय वहां के जितने भी पोलिटिकल तत्व हैं—प्रदेश कार्गेस के प्रधान और पी० एस० पी० के श्री हेम बहुआ भी यहां बैठे हैं—उन सब का यह भत था, हालांकि ओपनली वे उस को कह नहीं पाये, कि इन सब के बीचे चीन और पाकिस्तान के तत्व हैं, प्रो-चीन और प्रो-पाक एलीमेन्ट्स असम को भारत से प्रथक करने के लिये ये सारी योजनायें बना रहे हैं, इस के लिये विद्यार्थियों को स्मोक-स्कोर के रूप में,

लचित-सेना के कबर-नाम के रूप में इस्तेमाल कर रहे हैं। उस समय जब मैंने इस सदन में इस बात को कहा, तब कई भाइयों ने उस को सीरियली नहीं लिया, परन्तु अब जो घटना घटी है और जिसके बारे में सभी समाचार पत्रों में छपा—टाइम्स आफ इण्डिया की जो आफिशियल रिपोर्ट है, वह में आपको पढ़ कर सुनाता हूँ—

"But, according to official information, the man who masterminded the plot to seize power in Assam and set up a sovereign Communist Government with the help of hostile Nagas and Pakistan is absconding. He is a member of the executive committee of the Jorhat unit of the CPI (M) and is believed to have banked on substantial aid from foreign countries in executing his plan of over throwing the Congress regime in Assam and replacing it by independent Communist rule. The bomb in question is stated to have been supplied by Pakistan through Naga hostiles for blowing up trains."

यह लम्बी रिपोर्ट है। इस प्रकार की रिपोर्ट सभी समाचारपत्रों में छपी है। इस रिपोर्ट के आधार पर मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह तथ्य है कि नागा-होस्टाइल्ज अपने कार्य क्षेत्र को फैला रहे हैं और शिव-सागर क्षेत्र को भी नागालैण्ड में शामिल करना चाहते हैं, इसलिये उन्होंने इस क्षेत्र में अपनी एक्टी-विटीज को बढ़ा दिया है। क्या यह तथ्य है कि इस समय असम विदेशी तत्वों का अहु बना दुआ है, वहां विदेशी पादरी, नागा तत्व, प्रो-कम्युनिस्ट और प्रो-पाक एलीमेन्ट्स सारे मिल कर अपने उद्देश्यों को पूरा करने के लिये और असम को भारत से पृथक करने के लिये इस प्रकार की बातें कर रहे हैं? यदि यह सत्य है तो इन बातों की रोक धार्म के लिये और जो सैबोताज पाकिस्तान और चीन की तरफ से हो रहा है उस की रोकधार्म के लिये सरकार क्या कदम उठा रही है?

SHRI Y. B. CHAVAN : As I said, Sir, we are aware of certain dangerous trends which are trying to assert themselves both in Nagaland and Assam. We are also, as I said, taking action to prevent them from doing so. This particular thing that was discovered and recovered was as a result of certain steps the Government of Assam had taken in that particular part. As far as what happened in Gauhati is concerned, I have replied that question at that time, because particularly about those happenings in Gauhati I had no evidence to make certain statements. When I make statements I must make them on the basis of evidence available to me. Naturally, the House would then like me to prove certain things. Therefore, I have always to make, if possible under-statements.

SHRI N. R. LASKAR (Karim Ganj) : Sir, the entire country is concerned about the activities of the Marxist Communist Party. What they have done in Naxalbari they want to repeat in Assam Nagaland, Manipur etc. When these things were done in Naxalbari information was given in this House that they were spread out in Assam also. I do not think the Government has taken enough precautions to curb the activities of the Naxalbari-type of Communists in Assam.

Coming to the question, if this is so, I would like to know why Government have failed up till today to arrest the main people who are concerned with these activities. We know the names of these people. Sir, if you allow me, I can give the names.. (Interruptions)

SHRI Y. B. CHAVAN : Some people suddenly start absconding also, sometimes out of fear and sometimes out of guilty conscience. But I do not want to mention the names of people who are absconding at the present moment. We are taking the necessary steps.

SHRI SRINIBAS MISRA (Cuttack) : It is reported that some of the persons arrested are making confessions. It is further reported that some documents have been found out. Will the Minister please state whether their confessions and the documents seized corroborate the report appearing in the press?

SHRI Y. B. CHAVAN : I have made a statement like that. For the information of the hon. Member I can also read it again :

"A note-book containing instructions about the methods of preparation and use of bombs and explosive was also recovered from the possession of another person."

12.31 hrs.

PAPERS LAID ON THE TABLE
ANNUAL REPORT ON THE WORKING AND
ADMINISTRATION OF COMPANIES ATC.

THE MINISTER OF INDUSTRIAL
DEVELOPMENT AND COMPANY
AFFAIRS (SHRI F. A. AHMED) : I beg
to lay on the table:

- (1) A copy of the Annual Report on the working and administration of the Companies Act, 1956, for the year ended the 31st March, 1967, under section 638 of the said Act. [Placed in Library, See No. LT-493/68].
- (2) A copy each of the following Annual Reports for the year 1965-66, under sub-section (4) of section 7 of the Industries (Development and Regulation) Act, 1951:—
 - (i) Development Council for Automobiles, Automobile Ancillary Industries, Transport Vehicle Industries, Tractors and Earth Moving Equipments.
 - (ii) Development Council for Food Processing Industries.
 - (iii) Development Council for Heavy Electrical Industries.
 - (iv) Development Council for Machine Tools Industry.
 - (v) Development Council for Oils, Detergents and Paints.
 - (vi) Development Council for Paper, Pulp and Allied Industries.
 - (vii) Development Council for Textile Machinery Industry.
 - (viii) Development Council for Art-silk Industry.
 - (ix) Development Council for Woollen Industry.

[Shri F. A. Ahmed]

- (x) Development Council for Drugs and Pharmaceuticals.
- (xi) Development Council for Organic Chemical Industries.
- (xii) Development Council for Sugar Industry.

[Placed in Library See. No. LT. 389/68].

ANNUAL REPORT OF HINDUSTAN STEEL FOR 1966-67 AND GOVERNMENT REVIEW THEREON.

THE MINISTER OF STEEL, MINES AND METALS (DR. CHANNA REDDY): I beg to lay on the Table :

- (1) Review by the Government on the working of the Hindustan Steel Limited, Ranchi, for the year 1966-67 under sub-section (1) of section 619A of the Companies Act, 1956.
- (2) A copy of the Annual Report of the Hindustan Steel Limited, Ranchi, for the year 1966-67 along with the Audited Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

[Placed in Library See. No. LT-494/68].

NOTIFICATION UNDER MINES AND MINERALS (REGULATION AND DEVELOPMENT) ACT

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF STEEL, MINES AND METALS (SHRI P. C. SETHI): I beg to lay on the Table .

- (1) A copy of Notification No. G. S. R. 1884 published in Gazette of India dated the 16th December, 1967, under sub-section (1) of section 28 of the Mines and Minerals (Regulation and Development) Act, 1957.
- (2) A statement showing reasons for delay in laying the above Notification.

[Placed in Library See No. LT-495/68]

ESTIMATES COMMITTEE

FOURTY-SEVENTH REPORT

SHRI P. VENKATASUBBAIAH (Nandyal): I beg to present the Forty-seventh Report of the Estimates Committee on the Ministry of Home Affairs—Union Public Service Commission.

12.33 hrs.

STATEMENT Re. RECENT BLAZE IN THE RIVER GANGA NEAR MONGHYR

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PETROLEUM AND CHEMICALS (SHRI RAGHU RAMAIAH): I had earlier given the House information that was then available about the fire that took place in the river Ganga on 3rd March, 1968 and the contamination of the water supply at Monghyr (Bihar). Apart from the administrators and experts who have thereafter inspected the affected area, I have personally visited Patna, Monghyr and Barauni to get acquainted with the events that took place. Since it is necessary to determine beyond any doubt what actually happened, to allocate responsibility, where necessary and to devise steps to guard against such events in the future, Government have decided to order a full investigation into all these matters. This investigation will be conducted by a three member Commission appointed under the Commission of Inquiries Act. It will be headed by a retired Judge of a High Court and will have two experts in public health engineering as members; one of these two experts will be a person nominated by the State Government of Bihar. The terms of reference of the Commission will be generally as follows:

- (a) to determine the correct facts of the contamination with oil of the river Ganga near and downstream of the Barauni Refinery during last week of February or earlier and first week of March, 1968;
- (b) to determine to what extent the Barauni Refinery has been responsible for the happenings;
- (c) to recommend the steps that must be taken to prevent the recurrence of such happenings in the future;
- (d) to advise on whether there has been any negligence or carelessness on the part of the refinery management staff in the discharge of their prescribed duties;
- (e) arising out of (d), to recommend the further action, if any, that must be taken;

- (f) to report on the loss or damage to the public caused by the pollution of the river and to recommend what, if any, restitution the Indian Oil Corpn. should make in that connection to those adversely affected;
- (g) generally, to report on any other matter that is relevant, in the opinion of the Commission.

We are requesting the Commission of Enquiry to try and complete its deliberations as expeditiously as possible.

श्री भग्नु लिम्बे (मुंगेर) : अध्यक्ष महोदय, कमीशन आफ इंकवायरी की नियुक्ति की गई है, बड़ी अच्छी बात है, मैं इसके लिए बधाई भी देता हूँ लेकिन एक बात अगर कहते तो अच्छा होता कि मुंगेर और जमालपुर में इस बक्त पानी की स्पलाई की क्या स्थिति है।

MR. SPEAKER : They may not know it. The Bihar Government will have to do it.

JAMMU AND KASHMIR REPRESENTATION OF THE PEOPLE (SUPPLEMENTARY) BILL

12.35 hrs.

MR. SPEAKER : Now, the House will take up clause-by-clause consideration of the Bill to supplement the Jammu and Kashmir Representation of the People Act, 1957. Yesterday the Deputy-Speaker had given a ruling that stands.

We have already spent 55 minutes over this Bill and only 5 minutes are left. If we fix 1 hour for a Bill and it takes 2 or 3 hours, ultimately it will cut into the Budget discussion. Therefore now at least we need not go by parties. If each party has to be given time, it means a minimum of 2 hours. I would now request the Deputy Minister to move his amendment to clause 2. Let us finish it as quickly as possible so that we do not lose time.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW (SHRI M. YUNUS SALEEM) : Sir, I beg to move amendment No. 2 to clause 2 and request that this amendment be taken into consideration.

12.36 hrs.

[**MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair**]

SHRI SRINIBAS MISRA (Cuttack) : Sir, again trouble arises. I will refer to article 327 of the Constitution which is about power of Parliament to make provision with respect to elections to Legislatures,

but under the Constitution (Application to Jammu and Kashmir) Order, article 327 does not apply to Jammu and Kashmir. So, if Parliament has no power to make laws regarding elections to Jammu and Kashmir Legislature, how can we circumvent that provision? The first draft, that is, the Bill, which was there was correct; the Ordinance and the Bill were correct because they were trying only to extend the jurisdiction of the Supreme Court. But here what is being done? The Representation of the People Act is being extended to the State of Jammu and Kashmir, that means, we are circumventing the Constitutional provision. So, it cannot be moved.

SHRI M. YUNUS SALEEM : Yesterday I brought to your notice entry 72 in the Seventh Schedule of the Constitution which may kindly be considered.

SHRI SRINIBAS MISRA : The hon. Minister is wrong. Entry 72 has also been amended by that Order.

SHRI M. YUNUS SALEEM : The Presidential Order has been issued in exercise of the power conferred by clause (1) of article 370 of the Constitution saying:—

“the President, with the concurrence of the Government of the State of Jammu and Kashmir, is pleased to make the following Order:—

This Order may be called the Constitution (Application to Jammu and Kashmir) Amendment Order, 1968.

It shall come into force at once.

In paragraph 2 of the Constitution (Application to Jammu and Kashmir) Order, 1954, in sub-paragraph (22) (relating to the Seventh Schedule) for item (iii) of Clause (a), the following item shall be substituted, namely:—

(iii) In entry 72, the reference to the States shall be construed, . . .

(a) in relation to appeals to the Supreme Court from any decision or Order of the High Court of the State of Jammu and Kashmir made in an election petition whereby an election to either House of the Legislature of the State has been called in question as including a reference to the State of Jammu and Kashmir;

[*Shri M. Yunus Saleem*]

(b) in relation to other matters, as not including a reference to that State."

Therefore, after this Order having been issued under the signature of the President, this difficulty has been removed.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I hope, Shri Misra is satisfied with the explanation.

SHRI SRINIBAS MISRA: I am not satisfied.

AN HON. MEMBER : Sir, the Chair should be satisfied.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDY (Kendrapara): The Chair cannot be satisfied if there is any illegality.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The extension of the President's Proclamation refers to the list, the question the hon. Member has raised is under article 327. That Proclamation does not refer to this article. That is my difficulty.

SHRI G. VISWANATHAN. (Wandiwash)
You may send for the Law Minister.

MR. DEPUTY-SPEAKER: It is a constitutional issue. He has raised a relevant point. The Proclamation does not relate to the article, it relates to the Entry in the List. That is correct. May I suggest let him examine and come with a statement later on? That would be the best thing. I suggest we postpone the discussion for the time being. We will take it up a little later.

SHRI M. YUNUS SALEEM: After lunch.

MR. DEPUTY SPEAKER : Sometime later on when you are ready.

SHRI M. YUNUS SALEEM : Yes.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDY: It may be taken up tomorrow.

MR. DEPUTY SPEAKER : No, today.

SHRI INDER J. MALHOTRA (Jammu): In that case, it is no use proceeding with the discussion. Let the whole discussion be postponed. Let him come prepared covering all the points.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The discussion is postponed. Unless I dispose of the point of order, it is no use continuing the discussion on the Bill. We want to finish it today. That is certain. We shall take it up at 6 O' clock.

SHRI INDER J. MALHOTRA: Not at 6 O' Clock. In that case, we can take it up tomorrow.

MR. DEPUTY-SPEAKER : No; we want to dispose it of today.

SHRI GULAM MOHAMMAD BAKSHI (Srinagar): Sir, it is a very important question.

MR. DEPUTY SPEAKER: The Minister will come prepared.

SHRI SURENDRANATH DWIVEDY: What is the harm if it is taken up tomorrow?

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND COMMUNICATIONS (DR. RAM SUBHAG SINGH): The Minister will, I mean the legal technicalities, get everything rectified, if needed. It may be taken up at 6 O' Clock so that it may be disposed of today.

MR. DEPUTY SPEAKER: Yes; we shall take it up at 6 O' Clock. We will finish the next item in-between.

SHRI P. VENKATASUBBAIAH (Nandyal): May I make a submission? The Government should have come forward with an adequate answer for the legal issues raised by the hon. Member. Now, you are fixing the time at 6 O' Clock. This will deprive many of the hon. Members to have a useful discussion on this Bill. I would agree with Shri Bakshi when he says that a proper time be fixed for the discussion. Let the Government take its own time. If it is possible, it may be postponed to tomorrow.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Actually, the time allotted for this Bill was 1 hour. Yesterday, the general discussion took place. One point of order was raised about the procedure of moving an amendment. Today he has come with a fresh amendment. There is no question of that now. Now, a constitutional point has been raised. Once that is disposed of, we may continue with the discussion today. (*Interruption*)

श्री मधु लिम्पे (मुंगेर) : उपाध्यक्ष महोदय, जिस प्रोक्सलेमेशन का यह हबाला दे रहे हैं क्या इस की नकल हम को मिल सकती है? क्या वह हमें देखने को मिलेगा?

MR. DEPUTY-SPEAKER: You are perfectly right. I have said that it refers to the List. He may make it available.

भी मध्य लिम्पे : वह प्रेसीडेंटल प्रोकलेमशन हम को दे दिया जाय।

भी गुलाम मुहम्मद बखरी : जनाब डिप्टी स्पीकर, इस में कई और बातें उठेंगी। मैं नहीं चाहता हूँ कि यह बिल पास न हो। आप इसे पांच-मिनट में पास कर दीजिये हम उस की हिमायत में हाथ उठा देंगे लेकिन सवाल यह है कि इस में जो आईनी लंकुनाज रहेंगे—

[شري غلام محمد بخشى -]

جناب ڈپٹی اسپیکر - اس میں کشی اور باتیں انھیں گئی - میں نہیں چاہتا ہوں کہ یہ بل پاس نہ ہو۔ آپ اسے پانچ منٹ میں پاس کر دیجئے ہم اس کی حمایت میں ہاتھ انہا دینگے۔ لیکن سوال یہ ہے کہ اس میں جو آئینی لیکوناٹ رہینگے -

Those will create difficulties when we pass the Bill. Let us take up all those difficulties which were pointed out yesterday and which will be pointed out today. Hence I submit that it should be taken up tomorrow, not today.

DR. RAM SUBHAG SINGH : No, Sir. As it has been agreed, all the legal niceties will be gone into and he will come prepared in the afternoon.

MR. DEPUTY-SPEAKER: In fact, I was thinking of taking it up immediately after lunch. He will get ample opportunity to satisfy you all. He will have to satisfy the House and satisfy the Chair also. It is a matter which we must decide here and now. Otherwise, we cannot proceed with it further. I agree with you. We will take it up at 6 O'Clock.

भी गुलाम मुहम्मद बखरी : मुश्किल से हमें एक घंटामिलेगा और.....

[شري غلام محمد بخشى -مشکل
 = میں ایک گھنٹہ ملیکا اور.....]

MR. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Bakshi made his speech yesterday; he had his say yesterday. So far as the Constitutional point is concerned, there will not be another debate; only on amendment they can speak.

SHRI SONAVANE (Pandharpur) : Why not at 5 P. M. instead of at 6 P.M.?

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now it has been decided to have it at 6 P.M.(Interruptions) Mr. Nambiar is more interested in the Railway Demands.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirapalli) : I am also interested in Jammu and Kashmir Bill.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The hon. Minister for Railways.

*DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) 1968-69 AND DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS) 1967-68

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. M. POONACHA): I beg to place the Demands for Grants in respect of the Railways for the year 1968-69, for the consideration of the House. I do not think that I should make a speech at this stage, but I would like to offer my observations at the different stages when the Cut Motions are taken up for discussion separately.

May I also request you to permit me to place the Supplementary Demands for Grants in respect of Railways for 1967-68? If I have the permission, then I will....

MR. DEPUTY-SPEAKER: Yes.

SHRI C. M. POONACHA: I beg to place the Supplementary Demands for Grants in respect of Railways for 1967-68 for the consideration of the House. With your permission, Sir, I would like, in this connection, to make a few observations.

In moving the Supplementary Demands for Grants for the current year, I would like to submit that the extra requirements for Revenue Working Expenses during the current year have been reduced from Rs. 25.42 crores (Gross) as printed in the book of Supplementary Demands to Rs. 21.94 crores. This is only a marginal reduction of about one half of one per cent in the total of the current year's Ordinary Working

*Moved with the recommendation of the President.

[SHRI C.M. POONACHA]

Expenses as printed in the Budget documents and has been effected on the basis of the latest assessment of expenditure to be accounted for in the current financial year received from the Railways at the end of last week and is mainly the effect of economy measures on 'contingent office expenditure', less collection of ballast and reduced quantum of repairs to rolling stock, appointment of fewer operating staff and modification of the provision for fuel with reference to the latest trends. Similarly, the Supplementary Appropriations for 'charged' expenditure under the Revenue Working Expenses Grants totalling to Rs. 9.12 lakhs stand reduced to Rs. 2.63 lakhs. Out of the three Supplementary Appropriations for charged expenditure under Works Grants, namely, 13, 14 and 15, totalling to Rs. 33.26 lakhs, the charged appropriation against one of the Grants, namely, Grant No. 14 for Rs. 17.48 lakhs is entirely withdrawn.

These reductions will have the effect of increasing the net revenue of the Railways for the current year from out of which dividend the 'loan capital' is paid. The withdrawal from the Revenue Reserve Fund originally estimated at Rs. 22.59 crores for dividend equalisation would be correspondingly less by Rs. 3.48 crores. No consequential changes are, however, proposed in the dividend demand at this stage since the amount of dividend payable for the current year was already lower than the Budget Grant available and no Supplementary Grant was proposed for this item.

With these few words, I place the Supplementary Demands for Grants for 1967-68 along with the other Demands for Grants for 1968-69, before this House.

DEMAND No. 1—RAILWAY BOARD

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 1,39,93,000 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, 1969, in respect of 'Railway Board'".

DEMAND No. 2—MISCELLANEOUS EXPENDITURE

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 5,15,49,000 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, 1969, in respect of 'Miscellaneous Expenditure'".

DEMAND No. 3—PAYMENTS TO WORKED LINES AND OTHERS

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 18,91,000 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, 1969, in respect of 'Payments to Worked Lines and Others'".

DEMAND No. 4—WORKING EXPENSES—ADMINISTRATION

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 70,35,22,000 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, 1969, in respect of 'Working Expenses—Administration'".

DEMAND No. 5—WORKING EXPENSES—REPAIRS AND MAINTENANCE

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 2,26,80,59,000 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, 1969, in respect of 'Working Expenses—Repairs and Maintenance'".

DEMAND No. 6—WORKING EXPENSES—OPERATING STAFF

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 1,42,54,12,000 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, 1969, in respect of 'Working Expenses—Operating Staff'".

DEMAND NO. 7—WORKING EXPENSES
OPERATION (FUEL)

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 1,46,08, 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, 1969, in respect of ‘Working Expenses—Operation (Fuel)’.”

DEMAND NO. 8—WORKING EXPENSES
OPERATION OTHER THAN STAFF AND FUEL

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 41,41,28, 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, 1969, in respect of ‘Working Expenses—Operation Other Than Staff and Fuel’.”

DEMAND NO. 9—WORKING EXPENSES—
MISCELLANEOUS EXPENSES

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 32,09,27, 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, 1969, in respect of ‘Working Expenses—Miscellaneous Expenses’.”

DEMAND NO. 10—WORKING EXPENSES—
STAFF WELFARE

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 23,89,36, 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, 1969, in respect of ‘Working Expenses—Staff Welfare’.”

DEMAND NO. 11—WORKING EXPENSES—
APPROPRIATION TO DEPRECIATION RESERVE
FUND

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 1,00,00, 00,000 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, 1969, in respect of ‘Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund’.”

DEMAND NO. 11-A—WORKING EXPENSES
—APPROPRIATION TO PENSION FUND

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 10,00,00, 00 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, 1969, in respect of ‘Working Expenses—Appropriation to Pension Fund’.”

DEMAND NO. 12—DIVIDEND TO GEN-
ERAL REVENUES

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 1,52,00, 25,000 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, 1969, in respect of ‘Dividend to General Revenues’.”

DEMAND NO. 13—OPEN LINE WORKS
(REVENUE)

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 9,00, 03,000 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, 1969, in respect of ‘Open Line Works (Revenue)’.”

DEMAND NO. 14—CONSTRUCTION OF
NEW LINES

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

“That a sum not exceeding Rs. 28,83, 59,000 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, 1969, in respect of ‘Construction of New Lines’.”

**DEMAND NO. 15—OPEN LINE WORKS—
CAPITAL, DEPRECIATION RESERVE FUND
AND DEVELOPMENT FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 5,33,15,92,000 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, 1969, in respect of 'Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund'".

**DEMAND NO. 16—PENSIONARY CHARGES—
PENSION FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 5,38,37,000 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, 1969, in respect of 'Pensionary Charges—Pension Fund'".

**DEMAND NO. 17—REPAYMENTS OF
LOANS FROM GENERAL REVENUES AND IN-
TEREST THEREON—DEVELOPMENT FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 1,23,84,000 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, 1969, in respect of 'Repayments of loans from General Revenues and interest thereon—Development Fund'".

**DEMAND NO. 18—APPROPRIATION TO
DEVELOPMENT FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 1,00,00,000 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, 1969, in respect of 'Appropriation to Development Fund'".

**DEMAND NO. 20—WITHDRAWAL FROM RE-
VENUE RESERVE FUND—PAYMENTS TOWARDS
AMORTISATION OF OVERCAPITALISATION**

"That a sum not exceeding Rs. 1,36,08,000 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, 1969, in respect of 'Withdrawal from

Revenue Reserve Fund—Payments towards Amortisation of overcapitalisation'".

[*Demand for Supplementary Grants*]

DEMAND NO. 1—RAILWAY BOARD

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 6,57,000 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, 1968, in respect of 'Railway Board'".

**DEMAND NO. 2—MISCELLANEOUS
EXPENDITURE**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 14,24,000 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, 1968, in respect of 'Miscellaneous Expenditure'".

**DEMAND NO. 4*—WORKING EXPENSES—
ADMINISTRATION**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,80,63,000 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, 1968, in respect of 'Working Expenses—Administration'".

**DEMAND NO. 5*—WORKING EXPENSES—
REPAIRS AND MAINTENANCE.**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a supplementary sum not exceeding Rs. 5,94,95,000 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, 1968, in respect of 'Working Expenses—Repairs and Maintenance'".

**DEMAND NO. 6*—WORKING EXPENSES—
OPERATING STAFF**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 2,25,76,000 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, 1968, in respect of 'Working Expenses—Operating Staff'".

*Amount of the Demand as modified.

**DEMAND NO. 7*—WORKING EXPENSES—
OPERATION (FUEL)**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 9,06,13,000 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, 1968, in respect of 'Working Expenses—Operation (Fuel)'".

**DEMAND NO. 8*—WORKING EXPENSES—
OPERATION OTHER THAN STAFF AND FUEL**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 2,86,70,000 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, 1968, in respect of 'Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel'".

**DEMAND NO. 14—CONSTRUCTION OF
NEW LINES**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,000 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, 1968, in respect of 'Construction of New Lines'".

**DEMAND NO. 16—PENSIONARY CHARGES—
PENSION FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 1,17,40,000 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, 1968, in respect of 'Pensionary Charges—Pension Fund'".

**DEMAND NO. 20—WITHDRAWAL FROM
REVENUE RESERVE FUND**

MR. DEPUTY-SPEAKER : Motion moved :

"That a Supplementary sum not exceeding Rs. 10,14,000 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, 1968, in respect of 'Withdrawal from Revenue Reserve Fund'".

Five hours have been allotted for the discussion of the Demands for Grants and the

Supplementary Demands. There is a large number of cut motions to the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 1968-69. Hon. Members present in the House who are desirous of moving their cut motions may send slips to the Table by 2.30 P.M. indicating the serial numbers of the cut motions they would like to move.

[Shri Nambiar]

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) : Sir, I had carefully gone through the Railway Budget speech of the hon. Minister and I am sorry to say, Sir, that he was so unkind to the travelling public that he had increased the train fares of the Third Class passengers as well as the Sleeper Coach passengers. He was so unkind to the public of this country that he had increased the freights to such an extent that the prices of essential commodities are going up very high due to that. Therefore, the hon. Railway Minister should accept that he is helping the price spiral to go high and he cannot take excuse saying that he is helping the fall in prices. On the other hand, he has contributed very much to that for which he owes an explanation to the country. On the other hand, if he feels that the railway revenue is falling, he should have taken another course to augment it and not by this method. He had a course which I would humbly submit to him that he could adopt for increasing the earnings, that is by improving the efficiency of the Railway system and thereby he could compete with the road transport. He said that due to the measures taken by the Government, the roads have been improved, the number of trucks has increased, there are more trucks on the road now and, naturally, there will be a competition. He says that that competition is a healthy competition and it should be accepted. I submit, Sir, that is a healthy competition to the extent that the road transport has improved in this country, but, to that extent, the freight traffic of the railways has decreased and that shows that it is not a healthy competition. On the other hand, he should improve the efficiency of the railways to such an extent that the public would like to go to the railways than to the road operators. And, moreover, there is so much of freight to be hauled in this country. Though it is a temporary recession, the economy is

*Amount of the Demand as modified.

[SHRI NAMBIAR]

bound to improve. Therefore, he should not have thought in terms of increasing the fares and freights.

He must also understand, Sir, that by increasing the fares and freights, naturally, the earnings will fall because more and more people will go to the road transport. For instance, he has increased the platform ticket rate from 15 paise to 20 paise. Sir, is it not a hardship to the ordinary man who goes to the railway station to receive or to see off a passenger, to pay 20 paise instead of 15 paise ? Therefore, what will happen ? The total earnings on the platform ticket sale will go down. He does not understand that economy. I am sorry to say, Sir—he may kindly excuse me—that sometimes passengers who have to go to the railway station to see their relations or friends off will try to see that they go to the platform without taking the platform ticket and this will happen and he will accuse the ticket examiner at the gate and say that he is allowing them. Suppose some students, say 15 or 20 or 25 students, go to the station to receive a passenger and go to the platform without taking the platform ticket, the ticket examiner cannot use his force to stop all the 15 or 20 students. If he does, there will be a terrible clash on the platform everyday. Therefore, I submit that he would only be helping certain illegal things happen on the Railways. He should not have increased the platform ticket rate from 15 paise to 20 paise, thereby he has done a great harm to the common man. Sir, I think, at least at this stage he should think in terms of revising that and going back to the old fifteen paise. I submit this with all sincerity because it is all the more necessary for the people that they must receive or send persons on the platform and they must not be teased or taxed to the extent that they feel that it is a most difficult task today. That is my humble submission.

And, Sir, with regard to the railway staff, I have moved cut motions numbering about fifty. And my cut motions are so much in number that I do not want to explain all these cut motions one by one as it will take hours together. But my submission is this. His attitude towards railway labour is such that is very sympathetic, Sir. Personally speaking he is a kind hearted man. I am not paying encomiums to him.

or flattering him. But unfortunately he is presiding over an Administration, a Railway Board which, as I once submitted consists of moghuls. I have no disrespect for the members of the Board. I have got great regard for them, but the system is such, the powers that they control are such that they automatically become bureaucratic. It is because at the fag end of their service they become Board members. They start with the positions of ordinary divisional engineer or divisional officer and become Board Members at the fag end of their service when they are 55, 56 or 57. They want to finish their term and go away and do not want to do anything substantial contribution towards the improvement of the Railway transport. They do not want to take any responsibility for any radical change. They want to curry favour with the man in authority and continue in the situation that exists then and adjust with those who are in power and do not take care for the improvement of the railways. Therefore, Sir, what happens is this. The Railway system is not improving at all. You can very well imagine this, Sir. An officer at the age of 58, when he is about to retire, and with the powers that he has, sitting in the railway Board at Rail Bhavan Office, presiding over a railway system with Rs. 3,000 crores of capital, 30,000 miles railway lines running, 14 lakhs of workers under him, and he feels that he is a mogul, a real mogul in power, who is responsible for all these thousands and thousands of railway lines and gets hot headed and behaves in a bad manner. The Railway Ministers are being changed from year to year or period to period and this is a highly technical industry. It is an industry in which more and more expert studies and knowledge are required. And what happens ? These bureaucratic officers bamboozle the Minister with all sorts of impossible conditions and say, if you yield to Railway labour or if you do something like that the railway system will be paralysed, the railway will stop. Then no Minister will feel that he has become a Railway Minister to see that trains are stopped and he will say : "Yes, accepted." These Ministers, therefore, are bamboozled by these bureaucratic officers. On the other hand if the Ministers know what the railway system is, how it works and how it can be controlled and if they know that the country is behind them, they will tell the bureaucrats :

"No, I know what it is. You give your recommendations. I am here to decide. I will decide it. You are to obey". If he does not obey, he must put him out of the place. It is only such Ministers who are required, who must be bold enough, because he must understand the position that he is the biggest employer in this country. 14 lakhs employees are there under him throughout the country. To him there is no language difference; there is no regional difference. The railway lines are running right from Tirunelveli upto Pathankot. It still goes up to Kathua. That is the last station in the North and I visited it only two days back. The writ of the Minister runs large throughout this large system, and he must be bold enough to take necessary steps in this direction.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Member may continue his speech after Lunch.

13 hrs.

The Lok Sabha adjourned for Lunch till fourteen of the Clock.

The Lok Sabha reassembled of the Lunch at five minutes past Fourteen of the Clock.

[MR. DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) 1968-69 AND DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1967-68—*contd.*

MR. DEPUTY-SPEAKER. Shri Nambiar may now resume his speech. He should conclude in five minutes.

SHRI NAMBIAR : Coming to the staff problems, the Hon. Minister today paid encomiums to the employees. But I would submit that railwaymen are not at all satisfied today. There is so much of discontentment. I am not creating it, but I am only saying that it is there and I can tell you the reason. A very thorough scheme of retrenchment is being implemented on the railways. Large numbers of casual labour are being sent out. I know on my Railways, on the Eastern Railway and on many other railways this is happening. Many railway employees who have put in 5 to 12 years are still treated as temporary and not even confirmed. This state of affairs continues. Retrenchment in the name of introduction of computers and other mechanisation is

given done deliberately to reduce the staff, whereas there is no necessity to do so.

Today you will find that many categories of railway workers are working 12 hours a day. We are a party to the ILO decision. The world has accepted the 48-hour week and 8-hour day. But unfortunately, above 50 per cent of our railwaymen have to work up to 12 hours. There are many categories of them, drivers, firemen, pointsmen, rolling stock staff, levermen, gate-keepers and many others.

SHRI C. M. POONACHA : 54 hours.

SHRI NAMBIAR : No. They are working more than 54 hours. If the hon. Minister agrees to introduce even the 54-hour week, I will be prepared to admit it. But the ILO standard the world over is only 48 hours. We are a party to that convention. Why should we force railwaymen to work 84 hours a week. Railway gate-keepers work 84 hours a week, 12 hours a day. I can prove it. Let him contradict it. Then I will have to ask for clarification on the floor of the House and he will have to correct himself.

Take the pointsmen and levermen who are operating safety appliances. They have to work 12 hours a day. If this workload is reduced to 8 hours uniformly, he will have to employ more men and then the question of retrenchment will never arise. It is a question whether there is money or not, but we won't allow our railwaymen to be worked 12 hours a day and more, because by such overwork, there will be inefficient operation and possibility of dangerous accidents occurring due to that. So if they are sincere to the passengers, if they are sincere to the people, they should not allow the railwaymen to be at default in this manner, making railway operation most unsafe,

I am sorry to say that whenever I have had to book a berth for travel, I find out whether it is in the first van or the last. If it is the first van, I decline the reservation because there I have no safety and I am not safe in the hands of the Railway Minister.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I am rather surprised to hear this from the hon. Members with all his influence and connection with railway employees.

SHRI NAMBIAR : Because he is making them work 12 hours a day. What can the poor worker do ? His powers of endurance are stretched beyond the limit. If he says that he is not prepared to work that long he is suspended on the spot. Suppose a driver says 'I have worked 12 hours or 8 hours and I am exhausted....

SHRI K. N. TIWARY (Bettiah) : Slowly.

SHRI NAMBIAR : There is no time; the Deputy-Speaker has asked me to cut short.

SHRI V. KRISHNAMOORTHI (Cuddalore) : Let the Railway Minister work in the railway engine.

SHRI NAMBIAR : After exhausting himself over a 12-hour shift, he says 'I am unable to work any further'. The Controller asks the station master to call the driver and he says to him : "Will you work further, or you will be suspended on the spot". He is terrorised, harassed, compelled, he is tortured, and then he works and he takes the train into an accident.

SHRI A. S. SAIGAL (Bilaspur) : Can you give the total figures of such cases ? No, you do not have them.

SHRI NAMBIAR : I can give you, and the Minister cannot contradict me. I am on very solid ground.

SHRI THIRUMALA RAO (Kakinada) : Is it the case with every driver ?

SHRI NAMBIAR : I do not say, but most of the drivers of express trains and passenger trains are made to work like that. I had brought this matter to his notice and he has issued letters. He has said that up to 10 hours they should work and beyond 12 hours they can claim rest, even beyond twelve hours in an emergency they will have to work. All ifs and buts are put so that they have to work for more than 12 hours.

I want hon. members to study, understand, the conditions of the railwaymen. Do not accuse the railwaymen without knowing what it is. I know what it is, and I am on solid ground of evidence and information. I cannot be contradicted on this. I have given the names of the categories of railwaymen who are working 12 hours and more. Let him say tomorrow that hereafter, whatever their category, railwaymen will work only

for 8 hour . I shall take off my hat, and I will hug him with reverence and respect. Let him say so, I am requesting him to say so.

Coming to the question of the introduction of the incentive scheme in the railway workshops, I submit he wants to reduce men at the cost of the quality of the work. Engines are being turned out from the workshop without proper attention because they want to show quantity, figures, and most of these engines which go out of the workshop go and fail on the line. The railway workshop engineers have reported the matter, but officialdom wants to stick to what is known as the incentive scheme even at the cost of the quality of the work.

With regard to the treatment meted out to the railway employees, the hon. Minister stated that he was having consultation with recognised unions. I am happy, let him have consultations, but what is the formula on which he recognises unions. Is it on any principle or policy, is there any formula ? There is no formula. He may recognise a union for his own whims and fancies or of the Railway Board members. There is no policy. In the other House there were certain conditions given for the recognition of unions and those conditions were accepted by the unions, and asked for recognition. He rejected it because there were two unions already recognised, and a third one could not be recognised. On what basis did you recognise them ? On your own whims and fancies ? His predecessors for political reasons did it, but he is trying to hold the baby, because he has no other go. The baby has been passed on to him by his predecessors, but he must say this is not my baby; he does not have the courage. If it is not really his baby, he must say so. If the Railway Minister does not have the courage, can you expect the 14 lakhs of railwaymen to have courage ? He must have the courage, so that the railwaymen have also the courage to take the engines. Show that bravery. I submit that with regard to the recognition of trade unions, you must pronounce a policy, and follow that policy, so that every railwayman may agree and abide by it. If it is a question of ballot, take the ballot. Whichever union gets the maximum support must be recognised. That is my submission.

One more point and I have done. That is with regard to the question of personnel. The discontentment comes out of the fact that the railwaymen's personnel matters are not looked into. The present system of the Divisional Personnel Officer is not working well. Before the DPO system came in, each divisional officer had to look after the staff problems; he had a certain number of men under his care. Today, the executive officer has only to extract the work and he is not responsible to look after the men under him. The work is extracted whereas the DPO who has nothing to do with the work is asked to look after the papers. Therefore, a reorganisation of this set up requires a review. One must take things back to the system which prevailed prior to the introduction of the DPO set up. I have no quarrel with the DPO but unfortunately, under one DPO in a division there are about 15,000 employees working. Can you expect one officer to look after 15,000 employees spread over 800 to 900 miles of railways? It is an impossible condition. Each employee submits several petitions and not a single one can be looked after by the DPO. I would only request the Minister to reconsider this question. There is a cut motion on this also.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He must conclude now.

SHRI S. KANDAPPAN (Mettur) : Sir, he is an authority on railways; he must be given some more time.

SHRI NAMBIAR : I shall finish in a couple of minutes, Sir. I now refer to the quarters for railwaymen. During the British days, the railway quarters were constructed for the railway employees. Then, the rent was a nominal one just enough to maintain. For some quarters, the rent was just eight annas per month; for some it was Re. 1 per month. Now, for those quarters which had a rent of eight annas per month, today, the rent is Rs. 8. Those which were charged Rs. 2 per month in the British days, today are charged Rs. 12 per month. Those quarters which fetched a rent of Rs. 3 per month during the British days are now charged Rs. 15.

SHRI C. M. POONACHA : What was the pay then?

SHRI NAMBIAR : He asks me what was the pay then. The rent of the quarter was not decided on the pay of the employees. The rent was a nominal one. When the British built them, some of these quarters were cave-looking. Only cavemen could live in them. They had built them like that. But today, you want the employees to pay 10 per cent of their salary for these cave-looking houses.

In the British days, the railway station-master, the pointsmen and others were given rent-free quarters. Is it not? So, why do you now extract rent from the station-masters and pointsmen who are working on wayside stations far away from town where there is no school for their children, where there is no opportunity for them to get any thing, not even medical aid? Those men have to pay 10 per cent of their salary now, under the regime, not of white men but of white caps. The white man said the station-masters should have rent-free quarters.

AN HON. MEMBER : The Minister is not wearing a white cap.

SHRI NAMBIAR : He can put on a uniform, a white cap, so that he might resemble a Congressman. My submission is, why did the Minister charge these enhanced rents? Give the railwaymen the right which at least the Britishers gave them : the rent-free quarters. Let the rent-free quarters be there.

These are my submissions, Sir. I have many more things to say but I have no time. I request the Railway Minister to apply his mind to these problems and see that the railwaymen are kept contented so that we can have a good railway system. I am not grievance-mongering, but I am placing before him the real facts and the sentiments of the railwaymen. If he can understand those sentiments, it is good. I do not say that he does not have a good heart for the railwaymen. Let him see the feelings of the railwaymen and do what is needed. That is all my humble request.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Before I call upon the next hon. Member, let me say this : those who have not had an opportunity to participate in the discussion on the railway budget will be given an opportunity now; that is the first thing. Then, those who

[Mr. Deputy-Speaker] :

do not normally get an opportunity, but who on this occasion want to ventilate local grievances or complaints will be given an opportunity on this occasion. But every Member should confine himself to 10 minutes only.

SHRI A. S. SAIGAL : You must see that those who have not spoken at all on the railway budget are given an opportunity now.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I will keep that in mind, but the time-limit will be there.

SHRIMATI TARA SAPRE (Bombay North-East) : Sir, I am going to confine myself to the railway problems in Bombay Metropolitan City. At the outset I must heartily congratulate Hon. Railway Minister for proposing tube rails in Bombay. Approximately Railways gets 27 crores of rupees yearly from suburban trains in Bombay. Day by day it is becoming difficult for a Bombayite to reach his work safely in time and also on return reach his home safely because of ever increasing crowding in local trains. There is tremendous and everpressing demand for more local and shuttle trains on different routes and also more bogies attached to the local trains. The incident at Malad is self-explanatory. At the present structure of local system it is impossible to meet the demands. The traffic on the road has reached the saturation point.

The population of a city and its traffic system are closely inter-connected. In all metropolitan cities of the world, traffic congestion on the road presents an acute problem on account of increasing population and overflowing flow of people from all parts of the country to the city for their livelihood. The rapid growth of population and also an alarming rate of which number of vehicles has increased over the last few years have added enormous traffic on roads resulting in slow progress, traffic jams, and accidents. Bombay is a premier city politically, commercially, industrially, educationally and in short it is one of the leading cities in the world. Due to the peculiar topography of the city the residential development is taking place in northern mainland and while the business centre is in the Fort Area.

The island of Bombay is oblong with a length of twelve miles and width of 2 miles. The residential areas are located in the main land and in the north of the island while the central Business district is situated at the Southern tip of the island.

The analysis of city's present transport is accordingly 66% transport by suburban trains and 23% by buses. Thus 89% of the transport is mass transport and just eleven is auto transport.

The Railways are very powerful means of mass transportation as they carry large number of passengers at one time.

The Western Railway at present runs a maximum of 20 trains in an hour: in one direction : at peak load. The central railways runs only 16 trains in an hour. The main bottleneck on both the railways apparently is that both Churchgate and V. T. terminus requiring reversal of trains. The large number of points and crossings in the yards reduce the speed of the train. Then there is time-lag in crossing of the trains. Bombay Corporation had thought of this scheme in 1963 and had sent a team of experts—Mr. Joshi, Mr. Patankar and Mr. Nerurkar who had gone abroad to study the tube-rails in Milan and Berlin and they proposed that the Churchgate terminal on Western Railway should be joined by under ground link to V.T. of Central Railway. With the completion of this loop it would be possible to run trains at 1, $\frac{1}{2}$ minutes interval in each direction at peak load as against 3 minutes interval on Western Railway and 4 minutes interval at Central Railway. This combined capacity will be sufficient to carry 66% of the anticipated total transport load in 1980. In the same manner another loop is to be provided between Ghatkopur and Andheri and third between Byculla and Flora fountain. This is complex and costly project. The thesis submitted by the above experts should be taken in to consideration by the Railway Ministry. Lastly I would like to say that more time and money should not be wasted by Government for sending a team of experts abroad and asking them to form a committee and make a report. The ground is already prepared with little additions due to the time lag we can think of the scheme seriously.

I request the hon. Minister to consider the proposal in right earnest. If again time is wasted the cost of the project will go on increasing.

Lastly, I want to say that transport facilities should be given for cow-dung manure to be transported from Bombay to the villages, for some limited distance at least, at subsidised rates.

One suggestion I want to make is that as we have got separate compartments in the suburban trains for ladies there should be some separate compartments for the students also. During the peak hours all compartments are over-crowded and small children, even children above twelve years, find it very difficult to get in or get out of the ordinary compartments. There should, therefore, be some arrangement for the students also.

In the end, I would request that the Ministers should travel with me during peak hours by these suburban trains on the Central Railway and also on the Western Railway. Then only they will understand the difficulties experienced by the people of Bombay for going to and coming back from their offices.

SHRI K. N. TIWARY : By that time all officials will be alert.

SHRIMATI TARA SAPRE : They should travel in disguise.

I would also appeal to the public that they should not burn railway carriages because that is our money and not the money of the Railway Minister or others.

SHRI D. R. PARMAR (Patan) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, as the Railway Administration has failed to carry out some urgent works of public utility and importance in the State of Gujarat, I have placed my cut motions for the consideration of the House. The first demand is for laying some link railway lines. Since very long the people of Gujarat have been frequently representing and requesting the Railway Administration for the construction of these railway link lines. It is regretted that no proper attention has been paid to our demands. My request, therefore, to the Railway Minister is that he should look into the matter personally and try to include in the budget necessary provisions to execute the following link lines as early as possible : (i)

Bhavnagar-Tarapur line. (ii) Jasdan-Rajkot line, (iii) Nadiad-Dholka line, (iv) a line either from Patan or Wagdad to Bhiladi and (v) extending Jhund-Kundla line which is in progress at present up to Khavada.

For the Bhavnagar-Tarapur line the survey work was done and the project report was also prepared. Some lakhs of rupees have been also spent, but up till now there is no result. The project report has been put on the shelf. It is not understood why no action has been taken on that project. Nowadays Bhavnagar is developing. The port of Bhavanagar is also being developed. The Central Government has proposed some industrial projects also at Bhavanagar. Considering the present progress and future development of Bhavanagar this Bhavanagar-Tarapur railway line should be considered and executed as early as possible.

Another link line that we have demanded is the Jasdan-Rajkot line. There is only a distance of 25 kilometres between Jasdan and Rajkot. If that distance be linked by railway, there will be a direct route between Ahmedabad and Rajkot and that will be the shortest route also.

The third link line is the Nadiad-Dholka line where also the distance is only about 20 kilometres. If this link railway line be taken up there will be a direct route to Saurashtra from Bombay via Nadiad and Dholaka.

Another line is from Patan or Wagdad to Bhiladi. I have raised this question in the last session and the Railway Minister replied that instead of Patan they have started the survey work from Wagdad. I want Wagdad to be connected with Bhiladi which is only a distance of 20 kilometres. If this line be joined, there will be a parallel route from Ahmedabad to Delhi direct through the western part of Rajasthan. Moreover, it is essential from the military point of view also, as this line connects the existing railway line passing through the western part of Rajasthan. Then I want the extension of the Kundla line, which is in progress at present, up to Khanada in Kutch as that is also very important from the military point of view.

Then I come to the question of non-availability of wagons. The Railway Minister has presented a deficit budget for the railways and one of the main reasons he has

[SHRI D. R. PARMAR]

given in that they are not getting full load and, consequently, full revenue from the goods traffic. He has also stated that the demand for railway wagons is less than the supply of wagons. Then how is it that railway wagons are not easily available and there is difficulty in getting railway wagons?

During the seasonal crops we experience great difficulty in the matter of wagons. A few days back a critical position arose in the northern part of Gujarat and about 300 wagon loads of agricultural produce was lying at Unjha station awaiting transport. So, my hon. friend, Shri Ramachandra Amin and myself met the Railway Minister and explained our difficulties. Fortunately, the Railway Minister looked into the matter very early and passed orders to release the wagons for which I am very thankful to the Railway Minister. He has eased the difficulty created by the stock remaining unloaded in railway wagons for the present.

Then, at the time of sowing potatoes we get potato seeds from Simla via Delhi. At that time we are not able to get wagons and so many complaints have been lodged with the railways. In spite of those complaints, we are still experiencing great hardship in the matter of allotment of wagons via Delhi to Gujarat.

The same difficulties we are experiencing at Patadi. During the salt production season we are not getting wagons for transport of salt. In this case also, though many complaints have been made with the railways, nothing has been done. So, I request that sufficient wagons may be allotted to Gujarat in times of need, specially during the agricultural seasons.

Now, coming to flag stations, on public demand we had requested the railways to open two flag stations, one at Shahibag crossing between Sabarmati and Ahmedabad and the other named Kaiyal between Dangarva and Ambliyanas stations.

Due to signal trouble or some operational reasons, trains coming from Kalol and Mehsana side stop at Shahibag crossing very often. On such occasions some hundreds of passengers get down the train to reach their places very early. As the northern part of Ahmedabad suburbs is thickly populated with natives of North-Gujarat, to give facility to the public, one flag station at Shahibag crossing is quite essential.

But the Railway Minister replied to my question on this subject on the floor of Lok Sabha on 21st July, 1967, that the proposal could not be accepted for want of adequate justification. In this matter I had requested the Minister to supply me the details required for justification but nothing is heard from him for the last five months.

AN HON. MEMBER : As usual.

SHRI D. R. PARMAR : There is also the same difficulty with Kaiyal flag station. The distance between Kaiyal and Dangarwa is nine kilometres. The railway administration has opened intermediate flag stations within the distance of six kilometers between existing stations. So we do not understand why our demand is not accepted when the distance is about 9 kilometres.

My next point is about a foot overbridge at Kalol. At Kalol there is a demand for a foot overbridge since very long as a population of more than 8,000 is residing on the other side of the railway line. The railway line is between populated parts of the town. The schools, college and the market are in the original town. Hence the people and children have to cross the railway lines which is very dangerous and there is always likelihood of accidents.

To avoid this difficulty the Kalol Municipality as well as the public requested the railway administration to construct a foot overbridge. The municipality had also deposited Rs. 1,410 on 22nd October, 1958, for the preparation of plans and estimates. Over and above this amount, it has also again deposited an additional amount of Rs. 1,190 as asked for. Moreover, the municipality has agreed to contribute the amount of its share. Yet, nothing is heard and nothing has been done in this matter so far.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Member should conclude now.

SHRI D. R. PARMAR : Only one minute more.

Another point is about the narrow gauge railway lines. A statement made by the Chief Minister of Gujarat appeared in the newspaper that he was given an assurance by the Railway Minister that without his consent the narrow gauge railway lines in Gujarat will not be closed. In this connection, to get further assurance from the Railway Minister, we had raised a question

on 12th March, 1968, in reply to which the Railway Minister had refused saying that no such assurance was given to the Chief Minister of Gujarat. Now, the question is : on whom should we rely ? whether the Chief Minister of Gujarat is correct or the railway Minister ?

Then, the signal cabin at Kalol at the northern end of the station yard is constructed at a faulty location. It comes within the vision of the incoming trains from Ahmedabad. Passengers standing on the platform cannot see the incoming trains entering the yard from a distance of $1\frac{1}{2}$ furlongs. The matter requires immediate inquiry as to how such faulty location was approved.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Member should finish now.

SHRI D. R. PARMAR : Another half a minute.

My other point is about the acceleration of the train speed between Kalol and Ahmedabad. Kalol is an industrial town just near Ahmedabad. There is much rush of passengers between Ahmedabad and Kalol. So many persons staying at Ahmedabad come to Kalol for their business and so many persons staying at Kalol go to Ahmedabad for their business. But trains take much time. If the time be lessened, then it will be more beneficial to the passengers.

With these words, I request the hon. Minister to consider my points as far as possible.

MR. DEPUTY SPEAKER : Shri R. D. Reddy.

श्री अ० सिं० सहगल : हम आप से रिक्वेस्ट करेंगे कि आप देख लीजिये और जो लोग बोल चुके हैं उनको रेलवे बजट पर मत बोलने दीजिये :

MR. DEPUTY SPEAKER : I have already said that those who had no opportunity to speak will be accommodated. The hon. Members should confine their remarks to 10 minutes each. Then, we will get enough time and more hon. Members will be accommodated.

श्री अ० सिं० सहगल : हम लोगों को बिल्कुल टाइम नहीं दिया गया है ।

अ० औंकार लाल बोहरा (चित्तौड़गढ़) : जनरल बजट से लेकर अब तक आपने जिनको टाइम नहीं दिया है उनको प्रिफरेन्स दीजिये ।

SHRI R. D. REDDY (Kavali) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, the Railway Minister has explained in the Budget about the working of the railway during the last year and the reasons for the fall in revenue and also the need and necessity of raising additional revenues during the next year. Having said that, it was his duty to find out revenues and he has tried to distribute money on various sections without, in any way, affecting one section of the people by raising fares and freights suitably. I have nothing to say about those things and I am sure, in the next year, the Minister will take further steps to see that the administrative charges are reduced, that all other sources of revenue are enhanced and that he will not be in a position, in the coming years, to further enhance these rates.

In my district, there are several areas which are about 40 to 50 miles away from any railway station. Similarly, in the adjoining district of Cuddapah also, there are several villages which are situated at a distance of about 40 to 50 miles away from the nearest railway station. These people are from very backward areas and they require this facility. It is upto the hon. Railway Minister to examine all these cases and areas and to find if any additional railways can be placed there.

In my State, under the Nagarjunsagar, K. C. Canal and Tungabhadra Canal, large areas of land have been brought under cultivation and we are producing lakhs of tonnes of foodgrains. In all these areas, there are no railway communications at all to move the stocks of foodgrains to proper stations in or derto export them to neighbouring districts. It is absolutely necessary that there should be a railway line which can take the foodgrains at shorter intervals and at less cost to the adjoining States of Mysore and Kerala. In this connection, the State Government has also recommended that there should be a railway line from Nagarjunsagar connecting Kazipet and Hyderabad as also Ongole and some places in Cuddapah district. These matters will have to be carefully examined and, in the coming years, the foundation should be laid for laying the railway lines.

14.44 hrs.

[SHRI S. M. JOSHI in the Chair]

Then, in my district, there is also a place known as Kalkivai Bitragunta which is in

[SHRI R. D. REDDY]

Kandukur taluk and it is a big village with a population of nearly 5000 people. For over ten years, they have been asking that a railway station be located there. This matter is also under the consideration of the Railway administration and I request that the matter may be examined and, if possible, a station may be located there.

Similarly, in the adjoining district of Cuddapah, there are two villages, Valivedu and Borakarayalkota with a population of about 5000 each. These villages also have been asking for a railway station so that the villagers may conveniently travel to distant places with the facility provided. This matter is also being examined. These two stations are to be located in between Pokola and Dharmavaram line. In the same district, there are villages, namely, Pakala, Kodur, Rajampet and Nandalur, which are situated on either side of the railway line. It is absolutely necessary for the villagers as well as the student community of these villages to cross the railway line very often in order to go their places of work and it is found very inconvenient for them to cross the lines because frequently trains are coming. Therefore, it has been suggested even by the Consultative Committee that foot overbridges should be constructed. This is a matter which should be taken up by the Railway authorities; at the earliest opportunity, the matter has to be examined and the overbridges should be provided.

These are the important matters to which I wanted to draw the attention of this hon. House.

श्री औ० प्र० त्यागी (मुरादाबाद) : अपने कट्टमोशन पर बोलते हुए इस सदन में मैं यह बात कहना चाहता हूँ कि रेलवे विभाग की आमदनी का सबसे बड़ा जरिया थड़ कलास पैसेन्जर्स है। इसमें दिखलाया गया है कि 60 लाख यात्री प्रति दिन हमारी रेलों ने सफर करते हैं। इसमें 75 और 80 फीसदी तक थड़ कलास पैसेन्जर्स ही होते हैं। इसके माथ-साथ रेलवे विभाग को प्रति दिन जो 2 करोड़ 10 लाख रुपए की आमदनी होती है उसका क्रैडिट भी इन्हीं थड़ कलास पैसेन्जर्स को ही मुख्य रूप से जाता है। लेकिन दुर्भाग्यवश

इस देश में हालत यह है कि जो कपड़ा बनाता है वह नंगा रहता है, जो अनाज पैदा करता है वह भूखा रहता है और जो मकान बनाता है वह बेघरबार रहता है। वही स्थिति इस विभाग में भी है कि जो वर्ग रेलवे की आमदनी का सबसे बड़ा स्रोत है वही सबसे ज्यादा कष्ट में है।

दूसरी बात जिसकी ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ वह यह है कि अधिकांश मेल गाड़ियों में केवल एक दो डिब्बे ही थड़ कलास के होते हैं और वाकी सब रिजर्व डिब्बे होते हैं। उन रिजर्व डिब्बों की अवस्था यह है कि अधिकांश, रेलवे विभाग में जो पास-होल्डर्स हैं वे अथवा एम० पीज० उन्हें रिजर्व करा लेते हैं और ठीक समय पर रिजर्वेशन कैसिल करा देते हैं, परिणामस्वरूप वे सारी वर्ग खानी जाती हैं। यदि आप जांच करें तो आपको पता चल जायेगा, दो तीन दिन पहले आरक्षण के लिये आपको कोई वर्ग खाली नहीं मिलेगी लेकिन जब ट्रेन चल पड़ेगी तो आपको बहुत मारी वर्ग खाली मिलेगी। तो जिनमें आपको आमदनी हो सकती है उनके लिए ट्रेन्स में कम्पार्टमेन्ट्स नहीं होते और जिनमें आमदनी नहीं होती उनके लिए ट्रेन्स में यहां से वहां तक कम्पार्टमेन्ट्स लगे रहते हैं। अर्थात् दृष्टिकोण से हमें इसमें बहुत हानि होती है। इसके सम्बन्ध में मेरा सुझाव है कि आप नियम बनाएं कि कोई पास होल्डर रिजर्वेशन कैसिल कराएं तो अन्यों की भाँति कैसेलेशन फीस दे या वह पास के स्थान पर टिकट खरीदे और उसका बाद में पेमेन्ट ले।

संसदीय समिति ने अपनी रिपोर्ट में कहा है कि 2507 स्टेशन्स पर, जो दैनिक मुविधाएं मिली हुई हैं, वह भी नहीं हैं। मैं थड़ कलास पैसेन्जर्स के लिए खासतौर से कहना चाहता हूँ कि जैसे मेल व टूफान मेल, गाड़ियां हैं उसी प्रकार से जनता मेल आप थड़ कलास पैसेन्जर्स के लिए चलाइए। आप ऐयर कन्डीशन्ड, फस्ट बलास और सैकड़ बलास वालों के लिए जो फेसिलिटीज देते हैं उसपर मुझे कोई एतराज नहीं है लेकिन साथ ही साथ थड़ कलास जिससे कि आपको

मुख्य रूप से आमदनी होती है, उनके लिए भी वैसी ही सुविधाएं होनी चाहिए। खास तीर से वाराणसी हरद्वार के बीच मेल चलती है, और गाड़ियाँ भी चलती हैं, एक जनता गाड़ी भी चलती है लेकिन वह हफ्ते में एक दोबार ही चलती है। मैं समझता हूँ कि वाराणसी हरद्वार के बीच तीर्थ यात्रियों के लिए एक दैनिक जनता एकमप्रेस गाड़ी चलनी चाहिए।

मैं तीमरी बात खासतीर पर यह कहना चाहता हूँ कि हमारे रेल विभाग की आमदनी का दूसरा सबसे बड़ा जरिया माल-गाड़ियाँ हैं।

मैं मन्त्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि सबसे से बड़ी नाकामयाबी का चिह्न यह है कि इस देश में अब कोई भी मालगाड़ी के द्वारा अपना माल भेजना पसन्द नहीं करता और प्राइवेट ट्रान्सपोर्ट कम्पनियां बन गयी हैं जिनके कि जरिए लोग अपना माल भेजते हैं। लोग आपकी रेलगाड़ी से माल भेजने में करताते हैं। रेलगाड़ी से माल भेजने में सबसे पहली दिक्कत यह आती है कि कि पासल कलर्क को पैसा दीजिए तब माल बुक होगा और बैगन मिलेगा अन्यथा बुक ही नहीं हो पाएगा। डैस्ट्रिब्यूशन पर जब माल पहुँचेगा तो उसे वहां छुड़वाने के लिए भी पासल बाबू की मुठी गरम करनी पड़ेगी। इसके अलावा बीच में ट्रांजिट में अक्सर माल चोरी चला जाया करता है, और जिनता माल बुक होता है उतना बहुधा नहीं पहुँचता है। माल पहुँच भी जाय तो उसे छुड़ने के लिए दिक्कत का सामना करना पड़ता है। अगर टाइम से आप को अपने माल की डैलीबरी लेनी है तो गुड्स कलर्क को पैसा दीजिए माल छुड़वा देगा वरना लाइन में घन्टों खड़े रहिए कोई सुनवाई नहीं होगी। आज स्थिति यह है कि मालगाड़ियों में सामान भेजने के बास्ते कोई प्रोत्साहन नहीं है। इसके विपरीत आज जो प्राइवेट ट्रान्सपोर्ट कम्पनीज काम कर रही हैं उनके जरिए जनता को अपना माल भेजने में सुविधा रहती है और जहां भी आप को माल भेजना है वहां वह सुरक्षित उसे पहुँचा देती है। जरूरत आज इस बात

की है कि रेलवे मन्त्री महोदय मालगाड़ियों द्वारा माल भेजने के लिए जनता को प्रोत्साहित करें और आज जो जनता को दिक्कत होती है उसे दूर करें।

आप ने गांधीय आय के आंकड़े प्रस्तुत करते हुए बतलाया है कि सन् 1964-65 में रेलगाड़ियों से माल बुक होने से 15000 करोड़ रुपए की आमदनी हुई है। सन् 65-66 में 14660 करोड़ रुपए आपने दिखलाया है। 66-67 में आपने 14950 करोड़ रुपए की आमदनी दिखलाई है। इस प्रकार से हम देखते हैं कि गांधीय आय में घाटा हुआ है। रेलवे मन्त्रालय ने इस घाटे के कारण बतलाते हुए कहा है कि चूंकि रुपए का अवमूल्यन हो गया है और बाहर से सामान ज्यादा नहीं आया, अनाज भी कम आया इसलिये यह घाटा हुआ है। लेकिन मेरा कहना है कि यह जो उन्होंने कारण बतलाये हैं और दलील दी है वह गलत है। मैं आप से यह कहना चाहता हूँ कि अगर यह लोहा, कोयला और अनाज जो सरकारी सामान की ढुलाई मालगाड़ियों से होती है अगर उस को निकाल लिया जाय तो आप का दीवाला निकल जायेगा। आज रेल से कोई अपना प्राइवेट माल भेजने को तैयार नहीं है। उस कुत्ते बाली स्थिति रेलवेज की हो रही है कि कुत्ता हड्डी चबाता है तो हड्डी में से तो कुछ निकलता नहीं है। उसका अपना खून ही निकलता है और वह बेचारा समझता है कि हड्डी में से खून उसे मिल रहा है। रेलवे मन्त्री महोदय ने वह जो आंकड़े दिए हैं वह गवर्नरमैन्ट के ही इधर से उधर कर दिए गए हैं दरअसल पैसा कोई रेलवेज को मिलता ही नहीं है क्योंकि गवर्नरमैन्ट माल ही ढोया जाता है। देखने की जरूरत तो यह है कि प्राइवेट माल से आप को क्या आमदनी हुई है? उस में कोई आप की विशेष आमदनी नहीं हुई है। सामान्य माल के यातायात के बारे में आप ने स्वयं इस बात को स्वीकार किया है कि सन् 67-68 में उस में गिरावट आई है। इस सम्बन्ध में

[श्री ओ० प्र० त्यारी]

अगर आप अपने आंकड़े देखेंगे तो पायेंगे कि जहां सन् 1960-61 में 48264 शुद्ध मैट्रिक टन माल ढोया गया, वहां सन् 62-63 में 51563 मैट्रिक टन, 63-64 में 57502 मैट्रिक टन, 64-65 में 57,502 मैट्रिक टन 65-66 में 63072 और 66-67 में 64305 शुद्ध मैट्रिक टन माल ढोया गया। इस से साफ़ जाहिर है कि पहले 3000 टन का फर्क पड़ा, फिर 6000 टन का फर्क पड़ा और अब एक हजार शुद्ध मैट्रिक टन की ही वृद्धि हुई है।

मैं एक बात की ओर और रेलवे मन्त्री महोदय का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि जो वैक्सनगुडस बैगन फोर व्हीलस बन हैं यह करीब 60 टन के हैं। अब इन को माल भर कर तौलने की कोई तुला ही नहीं है। यह बना तो दिए गए लेकिन इन को तौलने के लिए स्टेशनों पर कोई तराजू नहीं थे। बच्चों से तक स्केल से नाप कर सामान भरते रहे। परिणाम क्या हुआ? गोलमाल हुआ और श्रष्टाचार चला। जिन्होंने माल को लादा उन्होंने पैसे लिए और जिन्होंने माल लदवाया उन्होंने पैसे देकर गोलमाल किया। परिणाम यह हुआ कि कस्टमर्स ने फिर सामान कम लेना शुरू कर दिया क्योंकि उन्हें माल की ठीक तौल पर विश्वास नहीं रहा। मेरा कहना है कि रेलवेज को इन नए बैगंस को बनाने से पूर्व इन्हें तौलने के लिए आवश्यक तुला का प्रबन्ध करना चाहिए था और स्टेशनों पर इस की व्यवस्था होनी चाहिए थी जोकि अभी तक पूर्ण नहीं है।

मैं खास तौर से एक छोटी सी आमदानी का जरिया आप के पास है। मध्य प्रदेश और और बम्बई आदि स्थानों से आप के पास फल आते हैं। आप के पास वहां दिल्ली के फल वालों के विप्रेजेटेशन गए हैं कि वहां से दिल्ली के उन फल वालों के लिए फल डिव्हॉं में बुक होता है और उन गाड़ियों को यहां जिस टाइम पर पहुंचना चाहिए वह यहां नहीं पहुंचती

हैं और तरह उन बेचारों के फल बेकार चले जाते हैं। इस प्रकार से राष्ट्रीय हानि हो रही है और रेलगाड़ियों से माल आदि भेजने को प्रोसाहन नहीं मिल रहा है और मैं चाहूंगा कि कि आप का ध्यान इस ओर जाय और वह गाड़ियों ठीक टाइम पर आनी चाहिए।

रेलवे एक्सीडेंट्स के बारे में आपने आंकड़े पेश करते हुए बड़ी चतुराई से काम लिया है। आपने बतलाया है कि सन् 64-65 में रेलवेज में 6465 एक्सीडेंट्स हुए, 65-66 में 6017 और 66-67 में 5889 एक्सीडेंट्स हुए। इनको देखने से मालूम पड़ता है कि एक्सीडेंट्स कम हुए हैं और रेलवेज में एफिशिएंसी बढ़ी है। लेकिन यह भी तो देखना चाहिए कि इनके द्वारा लीस ओफ प्रापरटी इस दौरान में कितनी हुई है? आप के ही आंकड़ों के अनुसार सन् 64-65 में 40 लाख 17 हजार 55 रुपए की प्रापरटी का नुकसान हुआ, 65-66 में 60 लाख 96 हजार 506 रुपए का नुकसान हुआ। 66-67 में 77 लाख 15 हजार 725 रुपए की हानि हुई। इस तरह हम देखते हैं कि इस बार हानि अधिक हुई है। जन हानि का जहां तक सम्भव है उसमें भी सन् 64-65 में 130 आदमी मरे, 65-66 में 41 मरे और 66-67 में 209 मरे। इस तरह हम देखते हैं कि आग की प्रापरटी को भी ज्यादा नुकसान हुआ और आदमियों की जानें भी अधिक गई। प्रतीत ऐसा होता है कि आप फैमिली प्लानिंग में इस प्रकार जन संख्या कम करके सहायता कर रहे हैं। आपने मोटरों आदि से होने वाली दुर्घटनाएँ दिखला कर रेलवे के एक्सीडेंट्स को कम करने की कोशिश की है, तुलनात्मक दृष्टि अपना कर आप ने यह कोशिश की है कि रेलवेज में दुर्घटनाएँ अपेक्षाकृत कम हुई हैं। लेकिन मैं उनको कहना चाहता हूं कि रेल उन पटरियों पर चलती है जहां एकान्त स्थान है जबकि यह मोटरों बगैर ही भीड़ भाड़ में भी मटकों पर चलती है, धनी बस्तियों में से होकर चलती है जिससे कि उन में एक्सीडेंट ज्यादा होते हैं। इसलिए

इस तरह का मुकाबला करके कम दिखलाने की कोशिश करना आप को शोभा नहीं देता है।

मन्त्री महोदय ने एक बात बहुत ईमानदारी से स्वीकार की है और वह यह कि इन 943 एक्सीडेंट्स में से 679 एक्सीडेंट्स केवल रेलवे कर्मचारियों की इनएक्फिशिएंसी के कारण हुए हैं। आप ने यह जो विजिलैन्स डिपार्टमेंट बनाया है उस के लिए मैं आप को धन्यवाद देता हूँ और अगर वह ठीक से अपने कर्तव्य का पालन करे तो रेलवे विभाग में एक्फिशिएंसी आ सकती है। लेकिन उस विजिलैन्स डिपार्टमेंट के बारे में लूपहोल यह है कि उस में रेलवे विभाग के ही आदमी प्रमोशन पर विजिलैन्स डिपार्टमेंट में चले जाते हैं और इस तरह पहले जो खुद नीचे रह कर चोरी करते रहे हैं वह न्यायाधीश बन कर खड़े हो जाते हैं और चूंकि कुछ दिन के बाद फिर वह वहां से रिवर्ट होकर पहले वाली जगहों पर पहुँच जाते हैं इसलिए वह अपने कर्तव्य का पालन मजबूती और ईमानदारी से नहीं करते हैं और वही मिली-भगत वाली बात 'चोर, चोर मौसेरा भाई', वाली कहावत चरितार्थ होती है। कोई एक दूसरे की शिकायत नहीं करता और पर्दा ढाना जाता है। अगर आप वाकई रेलवेज में एक्फिशिएंसी लाना चाहते हैं, एक्सीडेंट्स बन्न करना चाहते हैं तो आप को इस विजिलैन्स डिपार्टमेंट में डाइरेक्ट योग्य, अनुभवी और ईमानदार लोगों को लेना होगा ताकि वहां पर पूरी ओवरहालिंग वह कर सके।

बम एक बात और कह कर मैं समाप्त करूँगा। बहुत से रेलवे स्टेशन्स ऐसे हैं जहां पर माल को रखने के लिए शैड्स का बन्दोबस्त नहीं है और खुले में माल रखना रहने के कारण नष्ट हो जाता है, वर्षा आदि में वह खराब हो जाता है। मैं आप से प्रार्थना करूँगा कि स्टेशंस पर शेइंस बनाने की आप व्यवस्था करिए। रेलवे कर्मचारियों की सुविधाओं का ध्यान रखिए।

रेलवे विभाग में गार्ड, ड्राइवर्स, कमर्जियल गार्ड्स आदि कर्मचारी हैं लेकिन बेचारे रेलवे गार्ड को सब से कम तनख्वाह मिलती है जबकि गार्ड की जिम्मेदारी और सब रेलवे कर्मचारियों से अधिक है। अब आप ही सोचिए कि जहां पहले एक गार्ड के पास काम करने के लिए 6-7 डिब्बे रहा करते थे वहां अब 16-17 डिब्बे रेलों में होने लगे हैं और उस रेलवे गार्ड के लिए आज के दिन काफी कठिनाई पेश आती है। गार्ड पीछे है और मान लो किसी ने रेल के अगले भाग में जंजीर खींची या कोई एक्सीडेंट आगे हुआ तो उस को वहां जाकर उसका रेकार्ड करना पड़ेगा और रेकार्ड लिख कर उसे पुनः अपनी जगह पर पीछे जाना पड़ेगा और उस में काफी समय उसे लगेगा दिक्कत जो पेश आयेगी वह अलग आयेगी मेरा सुझाव इस बारे में यह है कि एक उसे सहायक दे दिया जाय ताकि अगर कोई एक्सीडेंट या एसी बैसी कोई बात हुई हो तो गार्ड उस की सहायता से शीघ्र काम खत्म कर सके।

मुरादाबाद से चंदौसी को एक सड़क जाती है। वहां जो कारिंग है उस कारिंग पर बड़ी भीड़ रहती है और घन्टों वहां ट्रैफिक रुका रहता है। वह सड़क वह है जोकि दिल्ली और बरेली वाली लाइन है और जिससे गढ़वाल आदि उत्तरी सीमा की सुरक्षा के दृष्टिकोण से इस सड़क का सदैव खुला रखना आवश्यक है जबकि आज वहां बोटलैनक हो जाता है और द्रेनें भी रुकी रहती हैं। यहां पर ओवरब्रिज होना चाहिए और ऐसा देश की सुरक्षा की दृष्टि से बहुत आवश्यक है। इन शब्दों के माथे मैं अपना स्थान प्रहृण करता हूँ।

15 hrs.

श्री अ० सिंह सहगल (विलामपुर) : ममामति महोदय, मैं आप का शुक्रगुजार हूँ कि आप ने मुझे इस विभाग की मांगों पर बोलने का अवमर दिया क्योंकि जितने सालों में मैं लोक सभा में हूँ, मैंने कभी इस रेलवे

[श्री ॐ सिंह सहगल]

मिनिस्ट्री को छोड़ा नहीं है। इस से मुझ प्रेम है और मैं समझता हूँ कि जो कुछ मैं कहूँगा उस में इस को ठीक रास्ता मिल सकेगा।

मैं आप के जरिए मेरे मन्त्री महोदय मेरे कहना चाहूँगा कि जो रेलवे एक्ट है वह 1890 का बना हुआ है और वादा आदम के जमाने का है। वह जरा आज कल के जमाने पर भी रहे करें। जब उन्होंने इस विभाग का चार्ज लिया है तो वह जरा कड़ाई में काम करें। यदि वह रेलवे में कुछ बदलाव लाना चाहते हैं तो उन को कुछ कड़ाई में काम ले कर विभाग की चीजों को बदलना पड़ेगा। मैं दावे के साथ कहना चाहता हूँ कि इस एक्ट को बदलने के बाद जो रेलवे प्रोटेक्शन फोसं है या दूसरी इस तरह की संस्थाएं हैं उन को ज्यादा अधिकार दिए जाएं तो आप के यहां की गडबडियों कम हो सकती हैं। जैसा अभी मेरे भाई ने कहा, मान सीजिए वैगन्स से चोरी होती है, वैगन्स से चीजें चुराई जाती हैं, तो इस के लिए आप को स्पाट पर शूटिंग करने को अधिकार देना चाहिए। यदि आप को रेलवे का ऐडमिनिस्ट्रेशन चलाना है तो आप को ऐसा करना पड़ेगा। अगर आप उसी तरह से करें जैसा कि इसा कहते थे कि अगर कोई एक गाल पर चपत मारे तो तुम दूसरा गाल सामने कर दो, तो इस से ऐडमिनिस्ट्रेशन नहीं चल सकता। इस से अध्यात्मवाद भले ही चल सके, लेकिन ऐडमिनिस्ट्रेशन नहीं चल सकता।

इस के साथ साथ आप को इस रेलवे बोर्ड को भी बदलना पड़ेगा। अब जमाना बदल गया है। पुरानी बातों को अब आप छोड़ दीजिए मैं आप से जोर के साथ कहना चाहता हूँ कि रेलवे बोर्ड की जगह पर आप को टेक्निकल बोर्ड रखना चाहिए और टेक्निकल बोर्ड रख कर के पूरी रेलवे को रिआगनाइज कीजिए। यह कड़ी चीज जरूर है और हमारे जो बहुत से भाई आज काम कर रहे हैं, शायद उन को यह जरा नागवार गुजरे। लेकिन उन को आप नागवार गुजरने दीजिए।

ऐडमिनिस्ट्रेशन को टाइटेन-अप करने के लिए और उस को मजबूत करने के लिए यह कड़ा कदम मन्त्रालय को उठाना ही पड़ेगा। टेक्निकल बोर्ड को लाने के बाद आप जो अधिकार आज रेलवे बोर्ड को हैं वही टेक्निकल बोर्ड को दें, बल्कि टेक्निकल बोर्ड को ज्यादा दें।

मैं आप से यह भी निवेदन करना चाहता हूँ कि मिनिस्ट्री को पूर्ण अधिकार होना चाहिए। यह नहीं होना चाहिए कि रेलवे बोर्ड ने जो आर्डर लिख दिया, उस को देख लिया गया और माइन कर दिए गए। यह चीज चलने वाली नहीं है। मैं आप से नम्म निवेदन करना चाहता हूँ, मैं कोई टीका टिप्पणी की गरज से नहीं कह रहा हूँ, कि मन्त्रालय को इस कदर अधिकार होना चाहिए कि जो आप के जनरल मैनेजर हैं आप के वेरियस जोन्स में, उन को अलग कर के उन की जगह पर आई० सी० एस० और आई० ए० एस० आफिसर्स को आप रख सकें क्योंकि वही आप के यहां की चीजों को बदल सकते हैं। आप रेलवे बोर्ड में आई० ए० एस० आफिसर्स को मैम्बर रखिए क्योंकि जो आप की पुरानी पद्धति है उस को आप को बदलना पड़ेगा।

मेरे भाई ने अभी आप से क्लेम्स के बारे में कहा। मैं आप से इतना ही निवेदन कहांगा कि 1967 और 1968 में आप ने कितना क्लेम दिया है इस को आप देखिए। इस क्लेम की जिम्मेदारी आपने किन-किन के ऊपर रखी है? इस के लिए कोई भी जिम्मेदार नहीं होता। नतीजा यह होता है कि इस में गडबड़ होती है। जो कामर्शल गार्ड रहते हैं, जो हमारे चार्जमैन हैं, आप उन से कहें कि यह तुम्हारी रिस्पांसिबिलिटी है अगर इस में चीजें चोरी जाती हैं। आप एक नोट लिखिए, एक सर्कुलर भेजिए इन लोगों को और देखिए कि साल भर के अन्दर इस में कोई तब्दीली आती है या नहीं। आज क्लेम के बारे में कोई भी अपनी जिम्मेदारी

लेने के लिए तयार नहीं है। जिस तरह से शिफ्ट कल्टवेशन होता है, उसी तरह से यह क्लैम की बात है। जो हमारे कामशल सुपरिनेन्डेंट्स हैं या दूसरे कामशल आफिसर्स हैं उन को आप टाइटेन-अप कीजिए। इसी के जरिए से आप इस चीज को सुधार सकते हैं। यदि आप ऐसा करें जो स्टाफ वहां पर है उस में भी कुछ जागृति होगी।

हमारी रेलवेज में थड़ क्लास, रोकन्ड क्लास और फस्ट क्लास में जो चोरियां होती हैं, उन का मैं स्वयं एक दफा नहीं, दो दफे भुक्त भोगी हूँ। फस्ट क्लास के डिव्वे से चोरी हो ओर पूरा-पामान चला जाय, इस को देखने वाला कोई नहीं है। असल बात यह है कि वहां पर जो पुलिस होती है या जो दूसरे रेलवे के लोग होते हैं वह भी पूरी तरह में उस से मिले होते हैं, नहीं तो क्या मजाल है कि फस्ट क्लास में चोरी हो जाए और यारी विलकुल नंगा हो जाये? यह चीज नहीं होनी चाहिए। इस चीज के लिए भी यह जरूरी है कि जो गाड़ होते हैं, जो आर० पी० एफ० के लोग होते हैं, जो कि हमारी रेलवेज का इन्तजाम करते हैं, उन को आप पूर्ण अधिकार दे कर काम करायें।

आप की रेलवे के जो स्कूल्स हैं, जिन को मन्त्रालय चला रहा है, उन में बच्चों को पढ़ाने के लिए आप टीचर्स रखते हैं, लेकिन होता यह है कि जो रेलवे के आफिसर्स हैं, जो कि स्कूल चलाते हैं, वह अपनी बिहल पर आदमियों को रखते हैं, यह सोच कर के वहां पर उन का आदमी आना चाहिए। इस का विचार नहीं किया जाता कि वह टीचर किसी सब्जेक्ट को पढ़ा सकेगा या नहीं। अगर मन्त्री महोदय चाहें तो मैं उन को केस देने के लिए तैयार हूँ। विभाग को देखना चाहिए कि जिस सब्जेक्ट को पढ़ाने के लिए कोई आदमी टीचर रखा जा रहा है वह असल में उस सब्जेक्ट का माहिर है या नहीं। यदि माहिर है तो बेशक उस को वह जगह दी जाए। उस के अप्पाइंटमेन्ट से भेरा कोई ताल्लुक नहीं है।

M 18 LSS(CP)68-9

पूरी तरह से वह पढ़ाए। लेकिन यदि वह माहिर नहीं है तो उस के लिए वहां जगह नहीं होनी चाहिए। वहां पर ऐसे आदमियों को ला कर डाल दिया जाता है इस काम को करने के लिए। यह चीज साउथ ईस्टर्न रेलवे के विलासपुर डिस्ट्रिक्ट में हुई है, इतनी सूचना देने के लिए मैं तैयार हूँ।

मैं आप से कहना चाहता हूँ कि जो चीजें मैंने आप के सामने रखी हैं उन पर मन्त्रालय गौर करे और वह अपने हाथों में ज्यादा अधिकार ले। ऐसे अधिकार ले जिस से कि जिन जनरल मैनेजर्स का अप्पाइंटमेन्ट हो उन को टोक तरह से सेलेक्शन कर के रख सकें। असल बात यह है कि वहां पर डोरी ढीली कर दी जाती है। जब लोग देखते हैं कि डोरी ढीली है तब वह जो चाहें करते हैं।

इन शब्दों के साथ मैं उम्मीद करता हूँ कि जो सुनाव मैंने दिए हैं उन पर आप गौर करने की कृपा करेंगे।

SHRI DEIVEEKAN (Kallakurichi) : spoke a few words in Tamil.

Sir, the poet Thiruvalluvar in his remarkable book *Thirukural* says :

"Insol Inithenral Kanban Evanokolo Vansol Vazhanguvathu."

I shall give the meaning in English :

"When one realised that sweet words do more benefit, one would not use harsh words."

Hence, I shall try to use sweet words and try to derive some benefit from the good-hearted hon. Minister, Shri Poonacha.

The Railways might have some notable performances to their credit through these years. But I find that the Development Fund of the Railways is consistently dwindling. The withdrawal from the Fund during the last year was nearly Rs. 37 crores, leaving just Rs. 3 crores as balance. As a layman not well-versed with concoctions and statistical manipulations, I think this presents a dismal picture.

[Shri Deiveekan]

The Railway administration is aware that there is a justifiable demand for the construction of a new railway line from Chingleput to Chinna Selam. The Government of Madras had recommended the construction of this line during the Fourth Five Year Plan period assigning high priority to it. Even as early as in 1964, Shri O.V. Alagesan, who was a Minister then, told us that there was already a proposal to lay the railway line.

I have to point out that the Railway Minister has said in reply to Unstarred Question No. 2893 that no preference to 6 new lines were indicated by Government of Madras while a reply to unstarred question No. 270 of the Madras Assembly stated that 6 new lines were recommended for high priority. Sir, this reply of the State Government was given in 1957. Hence the reply given by the Union Railway Minister is obviously incorrect. While I do not want to harp upon this derailment of truth by the Union Railway Minister, I would request him to consider the demand for this line which is pending for nearly two decades or more. This line is one of the 6 lines shown as priority. The traffic survey of the line has been completed. The pre-conditions for laying a new railway line are satisfied in every respect. Hence I would request the Railway Minister to move fast unlike his railways which are deplorably slow, for the construction of this line. In this connection I may point out that during the first 3 plans only two new lines have been constructed in Tamilnad. I found that Madhya Pradesh, Bihar and Gujarat got 8 lines each, Orissa and Rajasthan 4 new lines each, Maharashtra, Bengal and Assam got 4 new lines each. I would ask the Railway Minister whether this is not a blatant discrimination against the South.

If the Chingleput Chinna Selam Rail cannot be constructed all in one stretch, initially Chinna Selam and Thiruvannamalai may be linked. This partial link also justifies the requirements laid down by the Railways for the construction of new lines.

Another proposal on which I would like to lay stress is that Madras Egmore Station and Madras Central Station should be connected by a line. Both the Railway Stations are situated at places where further

expansion is not possible. Hence I would like the Ministry to consider whether a new terminus may not be opened somewhere near Island Grounds of Madras or any other place and the Egmore and Central stations merged into one. This would mean a direct link between Delhi and Kanyakumari, if the proposed line to Kanyakumari is laid.

The Villupuram-Thambaram line has been electrified but the trains cannot be speeded up unless there is double track. When more trains are introduced on single line it mean more crossings and consequently more delay in the movement of trains. Hence the doubling of the line between Villupuram and Thambaram should be given high priority.

The need for a passenger shed at Tirukoilur Station is urgent. I hope the Minister will look into it. An outagency for Vadakanandal in Kallakurichi Taluk may also be established. A direct Bogie in some trains from Madras Egmore to Tiruvanna-malais should be introduced in view of having traffic to that town.

More third class compartments should be introduced in all trains starting from Madras Egmore.

The Janatha Express to Madras should be dieselised to increase its speed. This Government which is supposed to think in terms of socialism, should see that such trains as Janatha trains which carry more third class compartments are speeded up. Incidentally I may mention that during the summer vacation there is heavy rush for the trains going South. Reservations are made by passengers after standing in the queue for 15 to 20 hours. I beg to submit that no person can stand for 15 to 20 hours in queue. I should say that they stand, sit, lie, sleep and eat in the queue. It will be worthwhile to find out how many valuable man hours are lost by this waiting. So to relieve the hardship, additional trains should be introduced not just three or four for the entire season but at least at the rate of one additional train a day.

Catering in railways is anything but good. The rates are exorbitant and the quality, in indirect proportion, is bad. The only grievance I have of having become a Member of Parliament is that I have no other go but to take two or three meals in the trains.

during my journey from or to Delhi. After every travel my stomach gets upset, thanks to the railway meals, and to my beloved Minister. The dining car uses only milk powder. I think with a little planning fresh milk can be arranged to be supplied to the dining car at selected stations on the way.

I learn that there is some zonal system about the movement of ordinary common salt. Among the few things that are sufficiently produced in this country salt is one. The railways put impediment in the movement of salt by such restrictions. Let there be free movement of salt. Let the Panjabi meal be made from the salt of Tuticorin.

The Ministry in one of its hand-outs, says that passenger fare per kilometre obtaining in other countries is very much higher than that obtaining in India. To say the least, such a justification is simply absurd. What is the standard of living of those countries? What is the *per capita* income in those countries? Why not the Railway Minister also publish this information while they make tall claims of low fare. Let me say to our Railway Minister, please let us have better jokes.

While our Railway Minister is averse to any proposal involving a financial outlay, he seems to be equally averse to such small proposals like changing the name of a station. I do not want to talk in a language of threat, but I would sincerely inform the Railway Minister that if the name of Dalmiapuram is not changed as Kallakudi he will give rise to discontentment among the people.

With these words I conclude my speech.
Vanakkam.

डा० महोदय प्रसाद (महाराजगंज) : ममापति महोदय, मैं चाहता तो यह था कि रेल मन्त्रालय की रीति और नीति के विषय में कुछ विस्तार से कहूँ किन्तु रेल बजट पर हुई सामान्य बहस के दौरान मुझे अवसर नहीं मिल पाया। अब जब समय इतना थोड़ा है तो मैं रेलवे के विषय में छोटी-छोटी बातों की ओर ही मन्त्री महोदय का ध्यान दिलाना चाहूंगा। यद्यपि मुझे कम विश्वास है कि जिस प्रकार से रेलवे का कार्य चल रहा

है उस में मन्त्री महोदय कुछ अधिक कर सकेंगे फिर भी मैं उन से प्रार्थना करूंगा कि जहां वह बड़ी-बड़ी बातों की ओर ध्यान देते हैं वहां उससे ज्यादा और उससे कहीं अधिक आवश्यकता इस बात की है कि वह छोटी-छोटी बातों की ओर भी ध्यान दें। इस प्रकार इन बातों की ओर ध्यान देने से रेलों की कार्यक्षमता में बढ़ि होगी और साथ ही साथ अधिक क्या बिल्कुल भी पैसा खर्च करने की जरूरत आपको नहीं पड़ेगी।

इस सदन में पिछले पांच साल से और एक आध कमेटी में जहां कहीं भी मुझे कुछ कहने का मौका मिला है बराबर कुछ छोटी-छोटी बातों की ओर ध्यान में दिलाता रहा है। किन्तु मुझे दुख है कि उन छोटी-छोटी बातों पर भी ध्यान नहीं दिया गया है और लोगों की तकलीफें ज्यों की त्यों बनी हुई हैं।

पहली बात तो मैं यह कहना चाहता हूँ कि आप किराया बढ़ाते हैं और शायद यह वक्त का तकाजा भी है कि किराया बढ़ाया जाए लेकिन उसके साथ-साथ लोगों की सुविधायें भी तो बढ़े। मैंने कितनी ही बार कहा है रेलवे यूज़न कमेटी में और इस सदन में रेल बजट की बहस के दौरान कि रेल के डिब्बों में पानी की व्यवस्था, रोशनी की व्यवस्था करते ही नहीं लेकिन इसके ऊपर कोई ध्यान नहीं दिया गया है। मैं आपको अभी 18 फरवरी की बात बताता हूँ। मैं आनन्दनगर से, गोंडा से जाने वाली जो 186 डाउन गाड़ी है उससे आ रहा था। एक भी डिब्बे में उस गाड़ी के रोशनी नहीं थी। आप समझ सकते हैं कि रात के वक्त अगर डिब्बों में रोशनी न हो तो किस प्रकार से आदमी मुकर कर सकता है। इस कारण से भी कई प्रकार की दुर्घटनायें हो जाती कई बार इसके बारे में शिकायत की गई लेकिन रेलवे के अधिकारियों के कान पर जूतक नहीं रेंगती है। यह बहुत ही अफसोस की बात है तथा निन्दनीय बात है।

[डा० महादेव प्रसाद]

बाय रूम में अगर आप चले जायें तो वहां आपको फ्लावर रोज भी नहीं मिलेगा, वहां उस में पानी गिरता रहेगा, बहता रहेगा और गन्दा पानी डिव्वे में आता रहेगा। एन० ६० रेलवे में मैंने कितनी ही जगह गांड की किटाब लेकर उस में शिकायतें लिखी हैं। उन शिकायतों की आप जांच करें और देखें कि उन पर क्या कार्रवाई की गई है। सिवाय इसके कि मेरे पास एक चिट्ठी लिख कर आ जाती है कि बहुत खेद है कि आपको तकलीफ हुई, और कुछ नहीं किया जाता है। मेरी तकलीफ की तो कोई बात नहीं है और मुझे कोई एतराज भी नहीं है लेकिन लोगों को तकलीफ तो नहीं होनी चाहिए और लोगों को तकलीफ तब नहीं होगी जब उस तरफ व्यापक रूप से ध्यान दिया जाएगा, उस बुराई को दूर करने का इंतजाम किया जाएगा। बहुत शोर मचाया, बहुत अगड़ा किया और उसका नतीजा यह निकला है कि लखनऊ स्टेशन पर और गोरखपुर स्टेशन पर एक केबिन सा बना कर रख दिया है कि गाड़ी में कोई खराबी हो तो दर्ज करायें। यह कौन सा तरीका है। माड़ी को ठीक रखने की जिम्मेदारी किस की होनी चाहिए। जो सोम इस काम के लिए रखे गये हैं उनको इन भीजों को देखना चाहिए। किन्तु अफसोस की बात है रेलवे यूजर्ज कमटी में जहां जनरल मैनेजर था, सी० सी० एस० था, सी० बी० पी० एस० था, उनको मैंने कहा कि किसी बक्त थोड़ा समय निकाल कर इस्पैशन के लिए चले जाया करो, तीन मिनट में वे जा सकते हैं और देख सकते हैं कि क्या हो रहा है लेकिन कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। मैं जब आ रहा था तो मैंने कहा कि गाड़ियों की छतों पर आदमी चलते हैं।

लेकिन उन को यकीन नहीं आता है। 29 नवम्बर को माननीय मन्त्री, श्री अशोक मेहता, कार में फर्टीलाइजर फेक्टरी जा रहे थे। मैं भी उनके साथ था। इतिहास की बात है कि जब हमारी कार क्रासिंग

पर रुकी, तो वहां से एक गाड़ी जा रही थी। मैंने श्री अशोक मेहता को कहा कि वह इस बात के गवाह है कि गाड़ी की छत पर आदमी बैठ कर जा रहे हैं। मैं माननीय मन्त्री, श्री पुनाचा, से कहूँगा कि वह श्री अशोक मेहता से पूछें कि क्या यह बात सही है या नहीं।

जब हम यह बात रेलवे के अधिकारियों से कहते हैं, तो वह जबाब देते हैं कि स्टेटिस्टिक्स के अनुसार तो भीड़ मालूम नहीं होती है। अगर कोई मुझे हिन्दुस्तान में कोई भी ऐसी गाड़ी दिखा दें जहां भीड़ नहीं है, तो मैं उसकी ताराफ करूँगा। इन तथा-कथित छोटी छोटी बातों पर ध्यान देना बहुत आवश्यक है। आज स्थिति यह है कि हम मन्त्री महोदय को कोई चिट्ठी लिखते हैं, वह उस चिट्ठी को अपने अफसरों के पास भेज देते हैं और वे जो जबाब देते हैं, उस को हमें पास आन कर देते हैं। मैं कहना चाहता हूँ कि या तो रेलवे मन्त्रालय को खत्म कर दिया जाए या रेलवे बोर्ड को खत्म कर दिया जाये, ताकि किसी की तो सीधी जिम्मेदारी हो। आज रेलवे प्रशासन में जिस तरह का घपला है, उस में तो काम ठीक तरह से नहीं हो सकता है। एक बड़ी फौज बैठी हुई है, लेकिन काम नहीं होता है।

SHRI SONAVANE (Pandharpur) : He says either the Railway Ministry should be abolished or the Railway Board should be abolished. What is his preference.

अभापति महोदय : माननीय सदस्य कोई पायंट आफ आर्डर नहीं उठा रहे हैं। वह बैठ जायें।

डा० महादेव प्रसाद : मुझे न शिकायत रेलवे बोर्ड से है और न रेलवे मन्त्रालय से है। मैं चाहता हूँ कि ऐसी स्थिति नहीं रहनी चाहिए कि रेलवे प्रशासन में एक दूसरे पर जिम्मेदारी फैकी जाये और हम रेलवे मन्त्रालय को पूरी तरह से जिम्मेदारन ठहरा सकें।

इसी तरह से मैं पांच सालों से रेलवे के कर्मचारियों की तकलीफ़ सुनते-सुनते आजिज आ गया हूँ । बदकिस्तमती से मैं उस जगह से आता हूँ, जहां एन० ई० रेलवे का हैडक्वार्टर है । जब रेलवे कर्मचारी यूनियन के पास अपनी बात रख रख कर यक जाते हैं, तब वे हमारे पास आते हैं । अगर मैं उन की सब कठिनाइयों को बताने लगे तो कोई बहत नहीं बचेगा । उदाहरण के लिए उन की एक सीनियारिटी लिस्ट बनती है, लेकिन तीन दिनों के बाद वह पलट दी जाती है । यही किस्सा प्रामोशन और एप्यार्टमेंट का है । रेलवे प्रशासन में इस प्रकार की समस्याओं का एक जाल सा विला हुआ है । समझ में नहीं आता कि हमारे सीधे-सादे मन्त्री कैसे उस को खत्म कर पायेंगे ।

मैंने एक आध केस के बारे में रेलवे मन्त्री को लिखा । मैं जानता हूँ कि अगर वह अकेले बैठ कर केस की फाइल को देखें, या हमारे साथ बैठ कर उस पर विचार करें, तो वह इस नतीजे पर पहुँचेंगे कि उन के अफसरों ने केस को जिस रूप में उस के सामने रखा है, वास्तव में वह उस से भिन्न है । लेकिन हम जिस किसी केस के बारे में लिखें, उस का एक पिटा-पिटाया जवाब आ जाता है । अगर जेनेरल मैनेजर, सी० सी० एस० या पर्सोनल आफिसर ने किसी तरह से एक गलती कर ली है और किसी केम की एक फाइल बन गई, तो उस फाइल में कर्मचारी के हित में कोई तबदीली हो जाए, यह नहीं हो सकता है ।

मुझे यह कहते हुए अफसोस होता है कि मैं एक केस को पर्सू कर रहा था, जिस के बारे में हाल दी में मैंने एक पत्र भी लिखा है, मुझे नाल्म दुआ है कि डिपुटी रैंक के एक अधिकारी ने सम्बद्ध कर्मचारी के फेवर में एक नोट लिखा; हम ने उस के बारे में जेनेरल मैनेजर को लिखा, लेकिन जब अधिकारियों को यह शुब्हा हो गया कि इससे केस उल्टी शब्द में आ जायेगा, तो फाइल में से वह नोट निकाल दिया गया । जब मुसाफिरों को सुविधाएं उपलब्ध करने पर ठीक ध्यान नहीं

दिया जाता है और रेलवेज में काम करने वाले कर्मचारियों को संतुष्ट नहीं रखा जाता है, तो फिर रेलवेज की क्षमता कैसे बढ़ सकती है ?

मैंने रेलवे अधिकारियों का ध्यान कई बार इस बात की ओर दिलाया है कि फरेन्टा आनन्दनगर में हजारों कर्मचारी रहते हैं । नोरखपुर में जगह नहीं मिलती है । आनन्दनगर को कलकत्ता ट्रेन जाती है । आनन्दनगर में कर्मचारी इस लिए रहते हैं, क्योंकि वहां पर सस्ता मकान मिलता है और वहां पर रहन-सहन सस्ता है । मैंने कहा कि वहां पर एक अस्पताल खोल दिया जाये, लेकिन जबाब आया कि क्या जरूरत है, एक अस्पताल सत्तर किलोमीटर पर है और दूसरा चालीस पर है । इस युग में सत्तर किलोमीटर पर एक अस्पताल हो और चालीस किलोमीटर पर दूसरा अस्पताल हो और यह समझा जाये कि इसी से काम चल जाएगा, इस से ज्यादा हैरत की बात और क्या हो सकती है ? मैं मन्त्री महोदय से निवेदन करूँगा कि वह इस बारे में मानवीय दृष्टि से विचार करें ।

इसके अलावा यह भी नियम है कि अगर आनन्दनगर के किसी आदमी को किसी बीमारी का सर्टिफिकेट लेने के लिए जाना हो, तो उस को सत्तर किलोमीटर पर स्थित अस्पताल में जाना पड़ेगा, चालीस किलोमीटर पर स्थित अस्पताल से उस को सर्टिफिकेट नहीं मिलेगा । अगर इन लोटी बातों पर ध्यान नहीं दिया जायेगा, तो काम नहीं चलेगा ।

हमारे भेत्र में नोतनवा एक स्टेशन है । 1963 में वहां पर सारे कस्बे में बिजली आ गई । हम लिखते लिखते यक गए हैं कि उस स्टेशन पर भी बिजली लगा दी जाए । वहां पर नेपाल से लोग आते हैं, बड़ी भीड़ होती है, रात को जेव कटी होती है, टिकट देने में गड़बड़ होती है, लेकिन अभी तक वहां पर बिजली नहीं लगाई गई है । पता नहीं इस में क्या कठिनाई है । कहा जाता है कि हाइडल डिपार्टमेंट में कोई ज़ंजर है । जो भी कारण हो, लेकिन अभी तक स्टेशन पर बिजली नहीं

[डा० महादेव प्रसाद]

लग पाई है, जब कि सारे कस्बे में और सब स्टेशनों पर बिजली लग चुकी है। बिजली न होने से वहां पर बड़ी परेशानी होती है।

चेन-पुर्लिंग से मुसाफिरों को दिक्कत होती है, उन का बक्त जाया होता है और कमं-चारियों का ओवरटाइम एलांड्स बढ़ता है। मैंने इस बारे में एक सुझाव गोरखपुर में एन० ई० रेलवे के जेनरल मैनेजर को दिया कि वह चेन-पुर्लिंग को रोकने के लिए आर० पी० एफ० के दो तीन सौ ट्रेनीज को सादी बर्दी में एक ट्रेन में बिठा दें, जो यह अपराध करने वालों को पकड़ें। रेलवे प्रशासन की ओर सेक्हरिटरी दिया गया है कि चेन-पुर्लिंग के लिए 250 रुपए जुर्माना होगा और जो कोई इस बारे में सूचना देगा, उस को पचास रुपए इनाम दिया जायेगा। मैं मन्त्री महोदय से यह पूछना चाहता हूं कि जब से यह इनाम की घोषणा की गई है, तब से आज तक कितने लोगों ने इनाम हासिल किया है। प्रश्न यह है कि किस की हिम्मत है कि वह यह अपराध करने वाले को पकड़े। लेकिन मेरी यह सीधी सी बात उन की समझ में नहीं आई।

रेलवे मिनिस्टर साहब ने रेल की तुलना रोडवेज से की है। बहुत अच्छी बात है। रोडवेज की बसिंज जगह जगह पर रुकती है और ट्रेन दूर जा कर रुकती है। मैं सुझाव देना चाहता हूं कि जहां भी दो स्टेशनों के बीच में आठ मील का फासला है, उन के बीच में तीन, चार या पांच पाल पर हाल्ट स्टेशन जाए।

मुझे खुशी है कि मानीरांस और पीपीजंज के बीच में कोई हाल्ट स्टेशन बनाने पर विचार किया जा रहा है। नईकोट और नोतनवा के बीच में नौ दस मील की दूरी है। उन के बीच में कहीं पर, जहां भी मुनासिब हो, एक हाल्ट स्टेशन बनाया जाये।

जो लाइनें आर्थिक तौर पर कायदा पहुंचाने वाली नहीं हैं, रेलवे प्रशासन उन को खत्म कर रहा है, लेकिन ऐसी लाइनें बनाने पर भी विचार करना चाहिए, जो आर्थिक तौर पर कायदा दे सके। हमारे सेवा में महाराजगंज एक तहसील का हैडक्यार्टर है। वह नेपाल बांडर के निकट स्थित है। वहां पर धान और गन्ने की अच्छी पैदावार होती है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि महाराजगंज निचलोल को सिसवा से रेल द्वारा जोड़ने की कोशिश की जाए। पहले एक सर्वेक्षण हुआ था, जिस में सिसवा और भेसालीटन को रेल द्वारा जोड़ने का विचार किया गया था। शायद कुछ अन्तर्राष्ट्रीय दिक्कतों की वजह से इस में कोई कठिनाई है। अगर वह कठिनाई दूर नहीं होती है, तो महाराजगंज निचलोल को सिसवा या धुधेली में रेल द्वारा जोड़ सकते हैं।

आनन्दनगर स्टेशन पर दो दो गाड़ियां एक साथ आ जाती हैं। गोरखपुर से आनन्दनगर के बीच में सब स्टेशनों पर दो दो प्लैटफार्म बने हुए हैं। आनन्दनगर एक जंक्शन स्टेशन है, लेकिन वहां पर अधीक्षी तक दूसरा प्लैटफार्म नहीं बन पाया है। पता नहीं, इस का क्या कारण है, जब कि इस का प्रोपोजल कई बरस पहले हुआ था। यात्रियों को अपना सामान लेकर गिरते पड़ते एक गाड़ी से दूसरी गाड़ी को जाना पड़ता है। इस लिए मेरा निवेदन है कि यात्रियों की कठिनाइयों को दूर करने के लिए वहां पर दूसरा प्लैटफार्म बनाया जाये।

रेलवे में घाटा होने के बहुत से कारण हो सकते हैं, लेकिन एक कारण की ओर मैं रेलवे मन्त्री का ध्यान दिलाएं बिना नहीं रह सकता हूं। एक कमेटी बना कर रेलवेज के कारखानों के बारे में जांच करनी चाहिए कि उन के उत्पादन की जो क्षमता है, क्या उतना उत्पादन हो रहा है। मेरी निजी जानकारी है कि गोरखपुर में लोको वर्कशाप और सिग्नल वर्कशाप, ये जो दो कारखाने हैं, उन दोनों में रेलवे का सामान नहीं बनता है, पिछले

पांच सात महीने से उन में शायद ही कोई प्रशासन हो रहा है। आज उन में अफसरों की अल्मारियां और बक्स बनते हैं। जब उन में अफसरों की अल्मारियां और बक्स बनते हैं, तो छोटे मुलजिम भी अपने लिए लोहे की अंगिलियां और छोटे चाकू बनाते हैं। जब कभी इस बारे में कोई कार्यवाही की जाती है, तो उन छोटे कर्मचारियों को पकड़ लिया जाता है, लेकिन जो अल्मारियां और बक्स आदि बनवाते हैं, उन को नहीं पकड़ा जाता है। जैसा कि मैंने कहा है, रेलवे के कारखानों में जो उत्पादन हो रहा है, उस की जांच करने के लिए एक कमेटी बनाई जाए और इस तरफ ध्यान दिया जाये कि उम्र में किस प्रकार से उन्नति की जा सकती है।

श्री स० मो० बैनजी (कानपुर); सभापति महोदय, मुझे अफसोस है कि आज जब कि रेलवे अनुदानों पर मैं बोल रहा हूँ कि मैं विरोध करना चाहता हूँ इस मन्त्रालय का। अभी मेरे पूर्व वक्ताओं ने काफी तफसील के साथ यह सदन में जिक्र किया कि आखिर वह क्यों इस का विरोध कर रहे हैं। हर साल तक रीवन हम यह देख रहे हैं कम से कम दो तीन सालों से कि किराया मुत्तवातिर बढ़ता जा रहा है और हमारे रेल मन्त्री यह कहते हैं कि रेलवे में काफी धाटा हो रहा है। सभापति महोदय, आज किसी भी गाड़ी में अगर हम लोग सकर करें, भूल जाइए दो मिनट के लिए कि मेरे पास या आप के पास पास है फस्ट क्लास का, थर्ड क्लास का या क्लास सेकेंड में हम लोग ट्रेवल करना चाहें तो मुश्किल है कि हम लोगों को जगह मिले। मुझे मालूम नहीं है कि हिन्दुस्तान में इस से ज्यादा ब्लैक मार्केटिंग और हो सकता है जो रेलवे में हो रहा है। 44 आदमी की जगह बैठने की ओर 144 आदमी उस में भरते हैं। ऐसा मालूम होता है कि जैसे भेड़ बकरी चल रहे हैं। 144 आदमियों से पैसा ले कर 60 आदमियों के कम्पार्टमेंट में लोगों को बैठाया जाए और उस के बाद भी यह कहा जाय कि देश

के अन्दर रेलों में धाटा हो रहा है इसलिए किराया बढ़ाना पड़ेगा तो मैं समझता हूँ कि जरूर कुछ न कुछ गड़बड़ी है। हम लोगों को एक पास और दिया गया है नेशनल रेलवे यूजसं कन्सल्टेटिव कमेटी का और मुझे कहा यह गया है कि मैं स्टेशन मास्टर को बुला कर या टिकट चेकर को बुला कर या टिकट कलैक्टर को बुला कर चेकिंग कर सकता हूँ कितने आदमी बिना टिकट जा रहे हैं। सोचिए जरा सी गाड़ी में धुसने की गुजाइश अगर नहीं है तो कौन चेकिंग करेगा? जो आदमी एक दफा अन्दर चला गया वह जब तक दो चार आदमियों से मुक्का मुक्की न करे तब तक बाहर आ नहीं सकता। इतनी भीड़ जहां चल रही हो मारे हिन्दुस्तान में चाहे किसी भी रेलवे में हो तो मेरी समझ में नहीं आता कि यह रेवेन्यू कम क्यों हो रहा है। इस से साफ जाहिर है कि चोरी बढ़ती जा रही है, पिलफेज बढ़ता जा रहा है और उस का कोई प्रतिकार नहीं हो रहा है। रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स हैं, मैं उन के ऊपर कोई आरोप नहीं लगाता हूँ लेकिन कभी कभी पूछने को दिल चाहता है कि आखिर वह किस को प्रोटेक्ट कर रहे हैं? रेलवे प्राप्टी की, इन्सानों की, पैसेंजर्स की या अपने हितों की प्रोटेक्शन वह करते हैं या किस चीज़ की प्रोटेक्शन करते हैं, यह मुझे मालूम नहीं। इसलिए मैं ऐसा समझता हूँ कि रेलवे के अन्दर आज जो नुकसान हो रहा है उस के बारे में जांच बिठानी चाहिए ताकि हमें मालूम हो कि उस की जिम्मेदारी किस के ऊपर है। क्या बाकई में यह रुप्या जो धाटा दिखाया जा रहा है यह वास्तविक रूप में धाटा है या इन की नेशनल जेस की बजह से, केयरलेसेनेस की बजह से, पिलफेज की बजह से या चोरी की बजह से यह धाटा हो रहा है, इस की एक सही जांच होनी चाहिए।

दूसरी बात मुझे यह कहनी है कि रेलवे के कम्पार्टमेंटों ने हमेशा यह मांग की कि उन को बेज बोर्ड मिलना चाहिए। मन्त्री

[श्री स० मो० बैनर्जी]

महोदय वार बार कहते रहे कि क्योंकि रेलवे कोई अलग नहीं है, सारे सरकारी कर्मचारियों के बारे में पे कमीशन या बेज बोर्ड बैठे तो रेलवे मंत्रालय के लिए भी मुमिन हो सकता है कि कर्मचारियों के लिए भी कोई बेज बोर्ड बैठाया जाय। लेकिन रेलवे को एक कार्मशयल थार्गेनाइजेशन समझें, रेलवे अगर ज्यादा से ज्यादा पैसा सरकार को दे रही है तो वह प्लानिंग करने के लिए हो या दूसरी चीजों के लिए हो तो में समझता हूँ कि रेलवे कर्मचारियों की डिमांड कि उन के लिए बेज बोर्ड बैठना चाहिए, विलकुल जायज है और वह पूरी होनी चाहिए। आज भी आप देखें कि वाहे द्वेन एक्सामिनर हों, चाहे गार्ड हों वाहे कार्मशयल डिपार्टमेंट के लोग हों या और भी किसी कैटेगरी के लोग हों, हर एक कार्केस में आम तौर से वह बातचीत इस के लिए करते हैं और कहते हैं कि पहले पे कमीशन की रिपोर्ट जो हुई थी, आज महंगाई के आंकड़े उस से इतने बढ़ गए हैं कि उन महंगाई के आंकड़ों से और उन की तनखाह से कोई निस्वत नहीं है, कोई सम्बन्ध नहीं है। जिस तरीके से चीजों के दाम बढ़े हैं, उस को देखते हुये मैं यह निवेदन करूँगा कि रेलवे के कर्मचारियों के लिए एक बेज बोर्ड बैठेगा इस बात का एलान मन्त्री महोदय आज करें।

तीसरी चीज जो मुझे कहनी है वह है कैजूअल एम्प्लायीज के बारे में। मैं साउथ ईस्टन रेलवे यूनियन का सभापति हूँ। आज जो रेलवे बोर्ड के चेयरमैन है खंडेलवाल साहब वह उस दक्षत जनरल मैनेजर थे साउथ ईस्टन रेलवे के तो अक्षर हम लोग मिलते थे, तो बातचीत किया करते थे कि यह जो हजारों की तादाद में लोग चले आ रहे हैं, एक महीने बाद, दो महीने बाद, छः महीने बाद, चार साल, पांच साल या छः साल बाद कव वह रेगुलर होंगे या निकाल दिए जायेंगे कुछ उन को मालूम नहीं। कब उन की नौकरी जाने वाली है इसका कोई पता नहीं। तो आखीर इस चीज का अन्त होगा या नहीं? मुझे खुशी है कि पुनाचा

साहब या परिमल थोप साहब जब भी वह बात करते हैं तो कम से कम बातचीत के दौरान वह तसल्लीबुश जवाब देने की कोशिश करते हैं। उस से मुझे शिकायत नहीं। भले आदमी हैं। मंत्रियों में भले आदमी कम ही मिलते हैं लेकिन दो आदमी हैं। बातचीत में तसल्ली तो हो जाती है लेकिन मुश्किल यह होती है कि तसल्ली से पेट लोगों का नहीं भरता है। पेट भरने के लिए तो आटा और चावल चाहिए। तो इसलिए मैं उन से निवेदन करूँगा कि इस बारे में एक नीति होनी चाहिये एक साल से अगर किसी की सविस ज्यादा हो गई है तो वह किर टेम्पोरेरी या कैजूअल नहीं होना चाहिए बल्कि रेगुलर सर्विस उस की होनी चाहिए।

चीयी चीज मुझे कहनी है आटोमेशन के बारे में। आटोमेशन के बारे में माननीय मंत्री पुनाचा साहब ने कहा था कि आटोमेशन के फलस्वरूप मशीनीकरण के फलस्वरूप कोई आदमी निकाला नहीं जायगा। यह आश्वासन जान केनेडी साहब ने भी दिया था। अमेरिका के लोगों को, लेकिन बाद में जब आटोमेशन का नतीजा नजर आया तो उन्हीं की किताब पढ़िये, बाद में उन्होंने एक नई कमेटी का निर्माण किया था एफेक्ट्स एंड डिफेक्ट्स आफ आटोमेशन की जांच करने के लिए। आज वह नहीं रहे लेकिन अभी तक वह कमेटी बैठी हुई है। गल०आई०सी० के कर्मचारियों को विन मंत्री ने हमेशा यह आश्वासन दिया कि एलेक्ट्रानिक कम्प्यूटर्स लाने के बाद, आटोमेशन के बाद किसी आदमी की छंटनी नहीं होगी। लेकिन अगर किसी आदमी की छंटनी नहीं होगी, अगर तादाद वही बढ़ी रही तो आटोमेशन करने की जरूरत क्या है? इसलिए मैं कहूँगा कि रेलवे में तमाम कर्मचारी आटोमेशन के खिलाफ हैं चाहे वेस्ट जोन ले लीजिए, चाहे साउथ ले लीजिए, चाहे ईस्टन ले लीजिए, सब उसका विरोध कर रहे हैं और मैं उन से हाथ जोड़ कर निवेदन करना चाहता हूँ कि आटोमेशन लाने के पहले या तो तमाम आल इंडिया रेलवे मेन फेडरेशन को बुला कर बात

करें…… (व्यवहार)…… अगर वह उसका विरोध करते हैं तो वह विरोध हो सकता है कि बाद में टोकेन स्ट्राइक या हड़ताल में बदल जाय। आटोमेशन इस देश के अन्दर जहाँ बेकारी और भुखमरी में होड़ हो रही है जहाँ कि यह हालत है कि एक आदमी की अगर कहीं जरूरत है तो चार सौ आदमी खड़े रहते हैं, जहाँ पर बेकारों की तादाद दिन पर दिन बढ़ती जा रही है वहाँ पर इन एफियेंसी के नाम पर आटोमेशन करना और बेकारी और बढ़ाना किसी तरह मुनासिब नहीं है और उस का विरोध हम लोग करेंगे।

पांचवीं चीज जो मुझे कहनी है वह लाइट रेलवेज के बारे में है। लाइट रेलवे का राष्ट्रीयकरण होना चाहिए। अभी मैं सहारनपुर गया था। मैं भंती महोदय से निवेदन करूँगा कि वह कभी लाइट रेलवेज में चढ़ कर उसका मजा देवें। अजीव हालत है। दिल्ली शाहदरे से स्टार्ट कीजिए। आप स्टार्ट तो कर ले जायेंगे लेकिन पहुँचना न पहुँचना भगवान के हाथ में है, वह न रेलवे मंत्रालय के हाथ में है न रेलवे बोर्ड के हाथ में है। इसी सदन में एक पेटीशन दी गई थी हावड़ा आमता लाइट रेलवे के बारे में। उस पेटीशन कमेटी की रिपोर्ट को भी मन्त्रालय ने नहीं माना, उस को भी ठुकरा दिया रेव्वरे भंत्रालय ने।

छठी चीज मुझे कहनी है चितरंजन लोको-मोटिव के बारे में। चितरंजन में एक यूनियन है और उस यूनियन के पीछे 90 प्रतिशत लोग हैं। लेकिन बार-बार भंती बदलते रहे, और उनके आश्वानन भी बदलते रहे। स्वर्णीय लाल वहाँ-दुर शास्त्री ने यह कहा था कि यहाँ, अगर यूनियन ऐसी होगी तो उस को मान्यता प्रदान करेंगे। पाटिल साहब ने भी भाषण देते हुए, जब उन को टोका गया तो कहा कि हम जहर रेकमीशन देने के लिए तैयार हैं। उस के बाद वह भी चले गए। और आज दूसरे भंती आये। अब भी हम लोगों ने निवेदन किया था कि पुनाचा साहब से और परिगल घोष

साहब से कि चितरंजन लोको-मोटिव आखिर वह कोई मिलिटरी आर्मेनाइजेशन नहीं है, एयर फोर्स आर्मेनाइजेशन नहीं है। वहाँ पर हजारों मजदूर काम करते हैं। उनकी यूनियन को मान्यता क्यों नहीं दी जाती? अब की एक दिन की हड़ताल हुई थी उस हड़ताल को कुचलने की कोशिश की गई। लोगों को गिरफतार किया गया। लेकिन फिर भी मैं कहता हूँ कि आप से आज भी कि वह लोग रेकमीशन चाहते हैं। 11-12 भाई आज भी वहाँ सर्सेंडे हैं। अगर वह आई-एन-टी-०००००१० की संडी गली यूनियन को मान्यता देना चाहते हैं और उस को मान्यता देने की कोशिश करते हैं तो मैं कहना चाहता हूँ कि उस के पीछे 11 परसेंट लोग भी नहीं हैं। हमारी यूनियन जो है वह अगर 90 प्रतिशत से अधिक बोट ले तो उस को मान्यता दीजिये और यह अगर 11 प्रतिशत से ज्यादा 12 प्रतिशत भी बोट ले जायें तो उन को दीजिये। लेकिन उन के पीछे कोई ताकत नहीं है तो व्यांग उसे मान्यता देने की बात करते हैं? मैं कहना चाहता हूँ अगर वहाँ शांति चाहते हैं तो इस यूनियन को मान्यता देना पड़ेगा वरना वहाँ पर शांति नहीं हो सकती है।

आखरी चीज मैं केवल दो छोटे-छोटे शब्द आपके सामने कहना चाहता हूँ। एक तो है बेज-बोर्ड और उस के बाद चीप-प्रेनशाप्स की डिमाण्ड। हमारे रेलवे कर्मचारियों की यह डिमाण्ड बहुत दिनों से चली आ रही है। लोग कहते हैं कि तुम हिन्दुस्तान के नागरिक हो, अलेहशा प्रेन-शाप क्यों चाहते हो। मुझे याद है एक जनरल मैनेजर साहब में मेरी बात हुई—जिस बक्त बंगाल में खाद्य की चीजें नहीं मिल रही थीं, लोगों में बहुत ज्यादा परेशानी थी, उस बक्त मैने उन में कहा था—बी बांट चीप गेन शाप। उन्होंने हंसते हुए कहा—बी कैन गिब यू ए शाप, बट नो भेन्ज। खाली शाप लेकर हम सोग क्या करेंगे? अगर लड़ाई के जमाने में लिटिश हुकूमत चीप-प्रेन-शाप दे सकती थी तो आज क्या दिक्कत है।

[धी स० मो० बनर्जी]

आज रेलवे कर्मचारी चाहते हैं कि उन के लिये 5 ह०, 6 ह० या सात रुपये महंगाई भत्ते न को बढ़ा कर उन को सस्ता गेहूं दीजिये, सस्ता चावल दीजिये, जो 20-25 चीजें पहले उन को दी जाती थीं, वे उन को अब भी मिलनी चाहिये, इससे आपको कोई नुकसान नहीं होने चाला है, इसलिये ये चीजें उन को मिलनी चाहिये। इसलिये मैं रेल मंत्री महोदय से कहना चाहता हूं कि रेलवे कर्मचारियों की वेज-बोर्ड की डिमाण्ड और चीप ग्रेन शाप की डिमाण्ड पर वे गौर करें और इनकी व्यवस्था करें।

अन्त में मैं एक बात कह कर अपने भाषण को खत्म करना चाहता हूं। आज जो गाड़ियों के किराये और प्लेट फार्म टिकट के दाम बढ़ाये गये हैं, मैं चाहता हूं, कि इन को कम किया जाय। इसलिये कम किया जाय कि आज लोगों में ज्यादा किराया देने की ताकत नहीं है और अगर बाकई रेलवे को नुकसान हुआ है, तो उस के बारे में जांच की जाय, एक जांच कमेटी बैठे और जांच करे कि जब देश में इतना ज्यादा ट्रेफिक बढ़ा है, जब इतना ज्यादा गुड़स ट्रेफिक बढ़ा है, तब भी रेलवे को अगर नुकसान हो रहा है, तो क्यों हो रहा है, जरूर इस में कुछ गड़बड़ी होती है। इस की सही जांच होनी चाहिये—इसलिये मेरा निवेदन है कि एक कमीशन नियुक्त करें।

धी द्वा० ना० तिवारी (गोपालगंज) : सभापति जी, अभी बैठे-बैठे में जब भाषणों को सुन रहा था, तो मुझे ऐसा महसूस हुआ कि इन में अधिकतर भाषण ऐसे हुए, जिनका निवटारा कन्सलटेटिव कमेटी में हो सकता था और यहां पर कुछ और महत्वपूर्ण बातें हो सकती थीं। इसलिये मैं कहना चाहता हूं कि कन्सलटेटिव कमेटी का फँक्शन क्या है, क्यों इस को बनाया गया और यदि इस कमेटी से कोई काम नहीं चलता है तो फिर इस के बनाये रखने की क्या जरूरत है—मैं इस कन्सलटेटिव कमेटियों की भीटिंग में

शामिल हुआ हूं—वहां पर जो अफसर आते हैं, उन का एप्रोच बुड़न होता है। पिपुल्ज रिप्रेजेन्टेटिव जब भी कोई बात उन के सामने लाते हैं, तो उन का पहला रिएक्शन यह होता है कि इस के खिलाफ कुछ कहा जाय—यह ठीक नहीं है। वह समझते हैं कि यहां कन्सलटेटिव करने से शायद डिमाण्ड्स और ज्यादा बढ़ती चली जायेगी—यह एटीचूड जब तक रहेगा, कन्सलटेटिव कमेटी से कोई कायदा नहीं होगा; इसलिये यदि आपको कन्सलटेटिव कमेटी को रखना है, यदि आप को ये सब बहस हाउस में कम करना है और यदि उस कमेटी को उपयोगी बनाना है, तो आप कन्सलटेटिव कमेटी को रिआर्गेनेइशन कीजिये और जो छोटे छोटे मसले यहां पेश किये जाते हैं, उन का बहीं निवटारा कर दीजिये। किसी स्टेशन पर गाड़ी को ठहरा देना, कहीं हाल्ट बना देना, कहीं सड़क बना देना, कहीं प्लेट-फार्म बना देना, ये सब ममने कन्सलटेटिव कमेटी के हैं, न कि हाउस में लाये जायें और इसी लिये कन्सलटेटिव कमेटी बनाई गई थी? लेकिन मैं देखता हूं कि ये सब बातें यहां बहस की जा रही हैं। इस लिये उठाई जा रही हैं कि मेम्बरों के पास इस के अलावा कोई चारा नहीं है, वे समझते हैं कि चूंकि कन्सलटेटिव कमेटी में मेरी बात नहीं मानी जाती है, इस लिये हाउस में कहूं तो शायद कुछ हो जाय।

इसलिये मैं पुनराचा साहब से कहूंगा कि जब कन्सलटेटिव कमेटी की भीटिंग करें, तो कम से कम अपने रेलवे के अफसरों को हिदायत करें कि जब सदस्य कोई सवाल सामने रखते हैं, तो उन पर पूरा गौर किया जाय। ऐसा नहीं होना चाहिये कि किसी छोटे अफसर को एकबायरी करने के लिये दे दिया और उन्होंने जो लिख दिया, उसी को मान लिया जाय। मुझे यह कहते हुये दुख होता है कि रिजर्वेशन के बारे में जब कोई चिट्ठी निखता हूं कि वहां गड़बड़ी होती है—आप जानते हैं कि लखनऊ इस के लिये बहुत बदनाम है, वहां काफी गड़बड़ी होती है और वह गड़बड़ी कभी मिट नहीं

सकती—राम सुभग सिंह के टाइम से आज तक लखनऊ कभी सुधर नहीं सका—और जब उन को इस के लिये लिखा जाता है तो वे ऐसा जवाब दे देते हैं कि जिसमें फिर आगे बात चल ही नहीं सकती। ये सब बातें इस कमटी में तय हो सकती हैं, लेकिन यह तब ही हो सकता है जब आप इस को रिआर्गेनाइज़ करें, अपने अफसरों को हिदायत दें कि इन पर अधिक ध्यान दें, किसी इंस्पैक्टर के लिखने ही पर उस का सारा दारोमदार न समझा जाय।

इसी सदर्भ में मैं रेलवे बोर्ड और रेलवे मंत्रालय का क्या सम्बन्ध होता है—वह कहना चाहता हूँ। रेलवे बोर्ड एक सुप्रीम बोर्ड है, बहुत पावरफुल बोर्ड है। शायद जब किंवर्द्ध साहब थे, और जब लाल बहादुर शास्त्री जी मिनिस्टर थे, उन्होंने कहा था कि हम कन्ट्रोल नहीं कर सकते, कोई रिजाइन करने को थे टेन करता है कि मैं रिजाइन कर दूंगा और जब रेलवे बोर्ड के अफसरान देखते हैं कि मिनिस्टर साहब ज़रा गफलत में हैं, तो उनसे कोई भी काम करा लेते हैं, संवेशन करा लेते हैं, इस पर आपको ज़रा के अरफुल रहना चाहिये। मैं यह नहीं कहता कि सब दुरे लोग हैं, लेकिन एक सिस्टम ऐसा बन गया है—इसमें आदमी के अच्छे या बुरे होने की बात नहीं है, एक ढर्रा बन गया है, उसको वे चेन्ज नहीं करना चाहते, वे पब्लिक व्यू के एप्रिशियेटिव नहीं हो सकते हैं। मैं चाहता हूँ कि आपको यह पब्लिक यूटिलिटी सर्विस कैंडर दरअसल में पब्लिक यूटिलिटी सर्विस होना चाहिये और यह तभी हो सकता है, जब आपके अफसरान या आपका मंत्रालय या रेलवे बोर्ड पब्लिक व्यूज का एप्रिशियेटिव हो, उसको रेजिस्टर करने की बान उसमें न आवे और वह देखें कि जो जायज बात है, उसको माना जाय।

मान लीजिये कि किसी आदमी ने कहा कि यहां हॉल्ट होना चाहिये, एक दूसरे स्टेशन से आठ मील का डिफरेंस है—तो आपके अफसरान का पहला रिएक्शन यह होता है कि

इसमें खर्च बढ़ जायगा, टाइमिंग बदल हो जायेंगी, ट्रेन्ज लेट चलने लगेंगी—यह जवाब हमको मिलता है। अगर रात को गाड़ियां उस हाल्ट पर ठहराई जायेंगी तो हमें बत्तियों का इन्तजाम करना पड़ेगा—इस लिये हाल्ट क्यों बने। आज हाल्ट्स के बारे में इकल डिस्ट्रीब्यूशन आफ माइनेज तो कहीं भी नहीं हैं, कहीं पर तीन मील पर स्टेशन है तो कहीं पर आठ मील पर है, कहीं 6 मील पर है। आज होता क्या है कि एक गाड़ी इधर से आती है और दूसरी उधर से आती है, तो एक को ठहरना पड़ता है, लेकिन यदि बीच में हाल्ट कर दिया जायगा, तो उससे लेट रनिंग-आफ-ट्रेन्ज बहुत कम हो जायगा। अगर आप ऐसा नहीं करते तो क्या होता है—लोग चेन पुल करते हैं, गाड़ियां ज्यादा रुकती हैं, लोग बिना टिकट उतर जाते हैं, गाड़ियां ज्यादा लेट हो जाती हैं। इसलिये मैंने आपसे निवेदन किया कि जरा पब्लिक व्यूज का एप्रिशियेटिव होना चाहिये ताकि लोग महसूस कर सकें कि रेलवे बास्टर्स में पब्लिक यूटिलिटी सर्विस है, इससे हम लोगों को फायदा हो रहा है। आज लोग यह समझते हैं कि जैसे दूसरे डिपार्टमेंट्स हैं—पुलिस का डिपार्टमेंट है, मिलिट्री का डिपार्टमेंट है, व्यूरोकेटिक ढंग का, वैसा ही रेलवे का ढंग है। मैं नहीं चाहता कि हमारी पब्लिक यूटिलिटी सर्विस इस प्रकार की हों।

तीसरी बात यह है रेलवे के मुलाजिम असन्तुष्ट रहते हैं? इस लिये नहीं कि उनको पांच रुपया कम देते हैं, उनके साथ हायर-आफिसर्ज का जो व्यवहार होता है, उससे वे ज्यादा असन्तुष्ट होते हैं। अभी मेरे मिव ने कहा कि रेलवे बोर्ड के मकुलर्स निकलते हैं, किन्हीं लोगों पर तो वे लागू हो जाते हैं और किन्हीं पर लागू नहीं होते, बीसियों पचड़े लगा कर, पिछले सकुलर्स का एकजाम्पल दे कर उनको खल कर दिया जाता है—ऐसा नहीं होना चाहिये। आपके लिये सब बराबर होने चाहिये—कोई नौकर प्रिय हो और कोई दुश्मन हो, ऐसा नहीं होना चाहिये। अगर

[श्री द्वादश नाम तिवारी]

उनके साथ एक-सा बताव किया जायगा, उनके साथ भलमनसाहत का व्यवहार किया जायगा, यदि उनको ठीक तरह से समझा दिया जाय, तो इतनी दिक्कत आपको नहीं होगी, जितनी आज होती है। जब वे आपके एम्प्लाइज़ हैं, आपके यहां काम करते हैं तो उनकी सुविधाओं का व्यान आपको रखना होगा। मैं किसी व्यक्ति विशेष के बारे में नहीं कहना चाहता कि किसको आप क्या दीजिये या न दीजिये, लेकिन आपका एक-सा व्यवहार होना चाहिये, सब के लिये एक-सा निर्णय होना चाहिये। आज हम किसी को दुलारते हैं तो किसी को इगनोर करते हैं, और किसी को डांटते हैं तो दिल में बौखलाहट शुरू होती है और उस बौखलाहट का रूप यह होता है कि किसी दूसरी बात को लेकर स्ट्राइक बगैरह होती है या आपकी वे अवहेलना करते हैं, आपकी बेइज्जती करने की कोशिश करते हैं, दूसरे ढंग से सीधे सामने नहीं आते हैं। यह बात नहीं है कि उनकी डिमाण्ड नहीं मानी गई तो ऐसा होता है, वह चीज़ तो सामूहिक होती है, लेकिन छोटे छोटे व्यवहार का बहुत असर होता है, उसका इम्पैक्ट होता है। अगर आपका व्यवहार अच्छा होता है तो उसका इम्पैक्ट अच्छा होता है, उससे भावना भी अच्छी होगी। मैं यह बातें डस लिए कह रहा हूं ताकि सभी लोगों को मुविधा मिल सके। यह कोई बड़ी-बड़ी बातें नहीं हैं, छोटी-छोटी बातें हैं। स्टेशनों पर रेलवे की जो एंप्रोच गोड़ ते हैं उनकी हालत आप जाकर देखें तो ऐसा मानूम होता है कि उनका कोई मां-बाप नहीं है। किसी वेहिकुलर ट्रैफिक से आप जाएं तो ऐसा लगता है कि कहीं गाड़ी न टूट जाए, कहीं गिर न जाएं। अपनी कांस्टीटुट्यून्सी में मैंने इन मढ़कों की हालत देखी है, पता नहीं उन मढ़कों की रिपोर्ट के लिए कोई सैक्षण भी होती है या नहीं। एक मर्तबा एक सड़क बना दी गई तो किर शायद ऐसा समझा जाता है कि बाबा आदम के जमाने तक वह चलेगी। एक एक, दो दो फिट के गड्ढे उनमें पड़े हुए हैं।

इन सब बातों का ख्याल आपको होना चाहिए। आखिर रेलवे यूनिस के लिए है, रेलवे जिनिस्ट्री, उसके इतने सारे आफिसर्स और कर्मचारी इसलिए नहीं हैं कि वे पब्लिक पर हुकूमत करें बल्कि इसलिए हैं कि पब्लिक को सुविधा पहुंचाएं। यदि पब्लिक रेलवे का इस्तेमाल करना छोड़ दे तो न आप रहेंगे, न रेलवे मिनिस्ट्री रहेंगी और न गाड़ियां रहेंगी। इसलिए आपका दृष्टिकोण इस प्रकार का होना चाहिए कि पब्लिक आपकी बाह बाही करे, गाली न दे। कम से कम आप स्टेशन्स पर इतनी सुविधा तो दीजिए कि पीने का पानी मिल सके, आने जाने के लिए अच्छी सड़कें मिल सकें और स्टेशन्स पर मुक्का रहे।

एक बात मैं यह कहना चाहता हूं कि फुएल का कंजम्जान दिन व दिन बढ़ता जा रहा है। इसका कारण यह नहीं है कि आपने ज्यादा गाड़ियां चला दी हैं। इसका क्या कारण है, इसको आपने कभी समझने की कोशिश नहीं की है। दो तीन स्टेशन्स तो मैं स्वयं जानता हूं जहां पर कि ईंटों के भट्ठे रेलवे के कोल से नगते हैं। पहलेजा घाट, सोनपुर और योरख-पुर और दूसरे स्थानों पर धर में जलाने के लिए या ईंटों के भट्ठों के लिए बाहर से कोयला नहीं आता है। जो इंजन चलाते हैं उनका पैसा बंधा हुआ है, लोगों ने पैसे दे दिए और उन्होंने इंजन से नीचे कोयला गिरा दिया, लोग उसको उठा ले जाते हैं। यही बजह है कि फुएल का खर्च बढ़ता चला जाता है। इन सब बातों को आप रोकिए क्योंकि इसका नतीजा यह होता है कि पसेन्जर्स पर बरडेन बढ़ता है। आपका खर्च नहीं चलना है तो आप टिकट के दाम बढ़ा देते हैं।

इसके अलावा 25 परसेन्ट पसेन्जर्ज फी मफर करते हैं। इससे कम नहीं। इसी प्रकार 25 परसेन्ट चार्जिएबिल गुड्स, जिस पर कि भाड़ा लगना चाहिए, फी जाता है। कुछ यहां टिप किया, कुछ वहां टिप किया और चले गए। इससे रेलवे की आमदनी कम होती है। इसका बोझ उन ईमानदार पसेन्जर्स पर जो कि भाड़ा देने वाले हैं, जाकर पड़ता है

और जो नहीं देने वाले हैं उनके लिए, आप एक रूपए की जगह पर दस रुपए कर दीजिए, कोई मुजायका नहीं। जो देने वाले हैं उन्हीं पर भार पड़ता चला जा रहा है, जो की चलने वाले हैं उनको आपके टिकट के दाम बढ़ाने की भी कोई परवाह नहीं है। इस तरफ भी अगर आप ध्यान दे सकते हैं तो ध्यान दीजिए। आपने दाम बढ़ाए, मैं ज्यादा तो नहीं कहना चाहता लेकिन मैं समझता हूँ अगर आप किफायत की तरफ ज्यादा ध्यान रखते तो बहुत सी मद्दें आपको मिलेंगी जिनमें आप किफायत कर सकते हैं। आप रेलवे के करोड़ों रुपए बचा सकते हैं। जो रेलवे बोर्ड है, उसको बैठ कर स्टडी करना चाहिए कि किन-किन चीजों में लूपहोल्स हैं, कहां कहां छिद्र हैं, उनको बन्द किया जाए। आप इन सब बातों को देखिए।

आप मुलाजिमों की तरफ भी ध्यान दीजिए। हजारों शिकायतें आती हैं कि उनको परमानेन्ट नहीं किया जाता। केंजुअल लेवर के सम्बन्ध में एक और बात है। शायद ऐसा कोई रूल है कि अगर वे बरस डेढ़ बरस लगातार काम करें तो उनको परमानेन्ट बना दिया जाता है। इसलिए उनको 3-4 महीने ही काम पर रखा जाता है, फिर हटा दिया जाता है ताकि उनकी सर्विस की कन्टीनुइटी न रहे।

श्री स० मो० बनर्जी : एक दिन ब्रेक करके फिर ले लेते हैं।

श्री द्वा० ना० तिबारी : यही होता होगा। तो इसीलिए धाटा होता है कि छिद्र आप बन्द नहीं कर सकते। यह आपकी इनकैपेसिटी है कि आप इन छिद्रों को बन्द नहीं कर सकते और लोगों पर भार बढ़ाते हैं। जो लेवरसं हैं उनके साथ धोखा होता है। इन्हीं सब बातों से डिस्ट्रिफेक्शन बढ़ता है। इन छिद्रों को आप प्लक कीजिए और बैठ कर देखिए कि कहां-कहां आप बचा सकते हैं। आपको बहुत सी ऐसी मद्दें मिलेंगी। आप डी० एम०

और जी० एम० के दफ्तरों में जाइए, वहां तीन घंटे से ज्यादा कोई काम नहीं करता है। बनर्जी साहब शायद बुरा माने, क्योंकि वे किसी यूनियन के प्रेसीडेन्ट हैं, किसी के सेक्रेटरी हैं...

श्री स० मो० बनर्जी : मैं 18 साल तक खुद मजदूर का काम करता रहा, मैं कोई पैदायशी लीडर नहीं हूँ।

श्री द्वा० ना० तिबारी : वहां पर एक लकड़ की जगह पर दो हैं क्योंकि वे काम ही नहीं करते हैं। मैंने देखा कि इंडिया आफिस, लंदन में 1100 आदमी हैं और काम कोई नहीं है। कोई भी अपनी रेसाप्रिविलेजी नहीं समझता है कि हमको कुछ करना है। तो आप इन आफिसेज में जाकर देखिए। मैं यह नहीं कहता कि आप लोगों को रिट्रेन्च कर दीजिए बल्कि जो आगे बहाल होने वाले हों उनको न रखिए। आज तो यह होता है कि जनरल मैनेजर किसी आदमी को चाहता है या किसी को ओब्लाइज करना है तो आदमी रख लेता है। इस प्रकार से कभी भी एकोनामी नहीं हो सकती है। अगर इन सब बातों को आप बन्द कर दीजिए तो फिर धाटे की नौबत नहीं आएगी। फुएल कंजम्प्शन, स्टाफ और रनिंग एक्सपेसेज, इनमें बहुत सारी किफायत हो सकती है।

कभी-कभी ऐसा भी होता है जैसा कि रोड-वेज्ज में है कि जरा-सा डिफेंट गाड़ी में आ गया तो गाड़ी बन्द कर दी, अगर किसी कम्पनी में रिपेयर के लिये गाड़ी गई तो हजारों रुपए का बिल आएगा। वैसे ही आपके यहां भी होता है कि इंजन में थोड़ी सी खराबी आ गई तो छोड़ दिया। एक दोस्त ने यहां पर जैसा कहा कि रेलवे के कारखानों की प्रोडक्शन कैपेसिटी मिसमूज की जाती है। मैं नहीं जानता कि कोई अफसर इलमारी बनवाता है या नहीं क्योंकि मैंने देखा नहीं सकिन इस शीष को तो आप देख सकते हैं कि उस कारखाने की

[श्री द्वादश नाम तिवारी]

कितनी प्रोडक्शन कैपेसिटी है, उस कैपेसिटी तक वह काम करता है या नहीं कितना प्रोडक्शन हो रहा है, कितनी आमदानी हो रही है और कितना खर्च हो रहा है। बिना इन सब बातों को देखे हुए आपका काम नहीं चलेगा। जब आप देखेंगे कि कितनी कैपेसिटी है, कितना प्रोडक्शन हो रहा है तभी आपको मालूम होगा कि कितना और बढ़ा सकते हैं। यदि आप इन सब बातों पर ध्यान देंगे तो मैं समझता हूं आपको घाटे का बजट पेश करने की नीत नहीं आएगी और लोगों का विश्वास भी आप पर जमेगा।¹ अधिक समय न लेकर मैं समाप्त करता हूं।

श्री देवन सेन (आसनसोल) : श्रीमन्, रेलवे बजट पढ़ने से मालूम होता है कि एक नयी बीमारी रेलवे में आ गई है जो कि पहले नहीं थी। वह घाटे की बीमारी¹ है। प्रथम पंचवर्षीय योजना में कोई घाटा नहीं, द्वितीय पंचवर्षीय योजना में भी कोई घाटा नहीं। तृतीय पंचवर्षीय योजना में भी शुरू में कोई घाटा नहीं। 1966-67 से घाटा होता है। फिर 1967-68 और फिर 1968-69 में भी घाटा आया। क्या ग्रास ट्रॉफिक घट गया? नहीं। 1956 के मुकाबले में ट्रॉफिक डबल हो गया। पहले 583 करोड़ रुपए था जो कि 1967 में 1141 करोड़ रुपए हो गया। क्या ट्रैन फेर घट गया, पेसेन्जर फेर या गुड्स ट्रॉफिक फेर घट गया? यह भी नहीं घटा। मैं देखता हूं कि ट्रैन फेर जो पहले 1.28 रु. था वह बढ़ कर 1.80 रु. हो गया। हाल की जो इंक्रीज हुई है, उसको इसमें गिना नहीं है।

16.00 hrs.

रेलवे में घाटा क्यों होता है यह मेरी समझ में नहीं आता है। जब से यह रेलवे चालू हुई है उससे पहले रेलवे में कभी घाटा नहीं होता था। रेलवे में सब मिला कर कुल इनवैस्टमेंट 3470 करोड़ रुपये का है। कितना इनवैस्टमेंट पब्लिक सेक्टर में है सब

मिला कर रेलवे में इनवैस्टमेंट ज्यादा है इसलिए रेलवे का घाटा हमें तकलीफ देता है। रेलवे के घाटे पर हमें सोचना पड़ता है। उसकी इनकायारी होनी चाहिए। मैंने देखा है कि रेलवे के घाटे का प्रधान कारण यह है कि रेलवे में कॉप्टिल इनचार्ज विनियोग पर कोई कंट्रोल नहीं है। पहली पंचवर्षीय योजना में 29 करोड़ रुपये का विनियोग हुआ, दूसरी पंचवर्षीय योजना में 110 करोड़ रुपये का विनियोग हुआ और तीसरी में विनियोग हुआ 228 करोड़ रुपये का लेकिन 1966-67 में विनियोग हुआ 275 करोड़ रुपये का। 1966-67 से ही रेलवे को घाटा हुआ। इन दोनों का सम्बन्ध होता है। जितना कैपिटल इनवैस्ट किया जा रहा है उसके मुताबिक नफा, उसके मुताबिक ट्रैफिक और उसके मुताबिक काम नहीं होता है इसलिए रेलवे में घाटा होता है। इसकी जांच होनी चाहिए। मैं डिमांड करता हूं कि एक इनकायारी कमेटी हो जो कि इस बात को देखे कि रेलवे में यह घाटा क्यों होता है। उसकी इनकायारी¹ की जाय।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे में घाटे का एक और कारण है और वह कारण यह है कि बहां पर होने वाली पिल्कैज रोकी नहीं जा रही है। मैंने पार्लियामेंट के इसी सेशन में एक प्रश्न किया था कि आसनसोल डिवीजन में यह डैम्रेज कितना लिया जाता है? इस का उत्तर देते हुए रेलवे मंत्री महोदय ने बतलाया था कि 6 महीने में 72 लाख रुपये बतौर डैम्रेज के दिया गया। यह 6 महीने का उन्होंने बतलाया था तो आप समझ सकते हैं कि एक वर्ष में वह कितना होगा? दूसरे एक आसनसोल डिवीजन में यह रकम 1 करोड़ रुपये की हो तो समूचे देश के लिए रेलवे को डैम्रेज के लिए कितना रुपया देना पड़ता होगा?

अब मैं थोड़ा-सा अपने इलाके की बाबत अर्ज करना चाहूंगा। आसनसोल में हाल में एक आर्डर दिया गया है कि 1000 क्लास 3 और

4 स्टाफ में छंटाई करो। मैंने इस बारे में एक प्रश्न किया था लेकिन मंत्री महोदय ने उसका जवाब नहीं दिया लेकिन मैंने अपने दंग से यह सुन्न निकाली कि हाल में ऐसा आँडर दिया था कि 1000 आदमियों की बहां पर छंटाई कर दी जाय। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय यहां पर उस बारे में जवाब दें।

मैं यह भी बतलाना चाहता हूँ कि आसन-सोल स्टेशन में ईस्टर्न साइड और वैस्टर्न साइड में दो रेलवे लिंग हैं। यह दोनों रेलवे लिंग तंग हैं रूफ प्लैट नहीं है, ऊंचाई भी कम है और जब पानी बरसता है तो लिंग का फ्लोर ढूँढ़ जाता है। उनमें सुधार कीजिये। उन दोनों लिंगज को आप बड़ा कीजिये। वहां पर लाइट दीजिये। रूफ को प्लैट कीजिये।

कुलटी एक बड़ा जंक्शन है। कुलटी रेल लाइन उसको दो हिस्सों में बांट देती है और होता यह है कि अगर उधर आना हो तो उनको तकलीफ होती है क्योंकि वहां पर कोई ओवर-लिंग नहीं है और हमेशा वहां आपका आना जाना बंद रहता है। एक, एक दो घंटे लग जाते हैं। मेरी वह अपनी कांस्टीटुएंसी है और हासिल यह है कि इस पार से उस पार जाने के लिए 1, 2 घंटे इंतजार करना पड़ता है।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि मैं उस इलाके का एम० पी० हूँ लेकिन मैं यूनियन के मैम्बर के नाते चितरंजन में घुस नहीं सकता। एक एम० पी० होने के नाते मैं घुस सकूँगा या नहीं यह तो मैं ठीक से नहीं कह सकता, शायद बतौर एम० पी० के मैं घुस सकूँ लेकिन यूनियन के मैम्बर होने के नाते मैं चितरंजन में नहीं जा सकता। वहां पर मनाही है और कोई यूनियन का आदमी वहां पर नहीं जा सकता है। यह चितरंजन की हिन्दुस्तान में सिंपं एक ही निराली मिसाल है कि जहां पर कोई भी बाहर का आदमी नहीं जा सकता है। रुकेता में सब जा सकते हैं, दुर्गापुर में सब जा सकते हैं, चिलाई में सब जा सकते हैं, लेकिन चितरंजन में कोई आदमी नहीं घुस सकता है। इसलिए

वहां पर बहुत अन्याय व अत्याचार होता है। हाल में वहां पर एक घटना हुई, हड़ताल हुई थी, कुछ आदमियों की छंटाई हुई थी, कुछ आदमियों को मजा हुई थी। उसको देखने के लिए हम नहीं जा सकते हैं इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि रेलवे ऐडमिनिस्ट्रेशन पर बड़े पैमाने पर एक इनकावायरी बैठा दी जाय सिंपं इसको देखने के लिए कि रेलवे जैसे घाटा क्यों होता है? मेरा शक है कि शायद रेलवे अफसरात में ऐसे आदमी हैं जो कि प्राइवेट सैक्टर की तरफ झुके हुए हैं और चाहते हैं प्राइवेट सैक्टर पर जाय क्योंकि अगर वैसा होता है तो प्राइवेट सैक्टर की पोड़ीशन अच्छी हो जायगी। हिन्दुस्तान जिसके लिए कहा जाता है कि यहां पर भिस्टेड एकोनामी बलती है। दरअसल उसमें प्राइवेट सैक्टर ज्यादा बड़ता है और वह प्राइवेट सैक्टर बढ़ना एक जायगा। अगर प्रशासन प्राइवेट सैक्टर की तरफ झुका, यह भी मेरे दिल में शक होता है।

चूंकि मेरा समय खत्म हो गया है इसलिए मैं और ज्यादा नहीं बोलना चाहता। इतना ही कह कर मैं अपने कटमोशन रखता हूँ।

SHRI G. S. REDDI (Miryalguda) : Mr. Chairman, I had no occasion to speak in the general debate on the Railway Budget. Now I will take this opportunity to speak about the need for a railway line in Nalgonda district which is my constituency. Excepting for a few miles, there is no railway line throughout the whole of Nalgonda district. As you know, the Nalgonda district was once a communist-affected district, and it is for the first time that the Congress Party has won in a great majority there. Therefore, the people expect that some thing should be done to that district. I plead that something should be done in the matter of laying a railway line.

I say this not only for this reason. The Nagarjunasagar project is in my constituency. The produce from this project is able to feed many of the States, with the latest improvement in the ayacut producing paddy. In this way, most of the produce of the aya-cut under the Nagarjunasagar project has

[**Shri G. S. Reddi**]

to be exported from the district to other parts of the country, specially Kerala, Maharashtra, Bihar and others. All these States are getting rice exported from Nagarjunasagar. Therefore, the importance of a railway line in this district and in my constituency cannot be overstressed. Hence I plead with the Railway Minister to do this as early as possible.

There is a railway line from Guntur to Macherla. From Macherla to Kazipet via Nagarjunasagar and Nalgonda will bring any quantity of the produce under the Nagarjunasagar project to other parts of the country. The railway line between Macherla and Kazipet passes through my district and constituency. By laying a railway line as I have suggested, not only will be providing railway communication in a place where there is no such communication now, but it will also help in exporting easily all the produce from the district and from Nagarjunasagar to other parts of the country where it is greatly needed.

With this object, I have also addressed the Railway Ministry in this matter. The Railway Minister is favourable to laying this railway line...

SHRI RANGA (Srikakulam) : Is he favourable or is it still in correspondence?

SHRI G. S. REDDI : ...excepting the fact that the bridge over the Krishna which has to be put up costs very much. He says it will cost Rs. 20-30 lakhs. Even an expenditure of Rs. 20 to Rs. 30 lakhs is nothing compared to the huge produce that will be exported to other parts of India, compared to the profit that will accrue to the other parts of India as well as Andhra Pradesh.

SHRI RANGA : Let him extend it from Macherla to Nagarjunasagar.

SHRI G. S. REDDI : There is already a line. That is a goods line. The Railway Ministry can, to begin with, start passenger traffic between Macherla and Nagarjunasagar. The Ministry says that the railway line has been put up by the Andhra Government. It can be acquired by the Railway Ministry and open to passenger traffic. There are a number of buses plying between Macherla and Nagarjunasagar, making huge profits. So, it is not that there is no traffic. Actually, the traffic is heavy,

and it can be tapped by the railway if the Railway line that is already there is opened to passenger traffic.

The railway line can be started from Kazipet, and by the time it reaches Nagarjunasagar, the railways will be in a position to take up the bridge over the Krishna river. The Andhra Pradesh Government is very anxious, and therefore, this is the solution. The railway can be extended up to Krishna river from Kazipet to begin with, and for the present a boat or steamer can ply across the river till the bridge is constructed.

There is another line, Ongole to Kazipet. Ongole to Macherla can be easily connected, thereby lessening the distance between Madras and Hyderabad. This will be of the greatest advantage to the Railway Ministry and this Government, if they have this line between Ongole and Kazipet. Therefore, I propose that the Railway Ministry take up this line between Ongole and Kazipet, or even Macherla to Kazipet to begin with, and the line can be started from the Kazipet end.

There is also great traffic between Manmad and Secunderabad. This is a metre gauge line. There is the Ajanta Express going on this line. There is an archaeological centre and tourist centre, and this tourist traffic can be tapped by means of laying a broad gauge line between Hyderabad and Manmad.

With these words, I support the Demands of the Ministry.

SHRI DINKAR DESAI (Kanara) : I am very sorry to say that I am not in a position to congratulate the Railway Minister on the Supplementary demands.

Last year, when the railway budget was presented by the Minister, he ended with a small deficit of Rs. 2 crores for the current year, and now he has come forward with the suggestion that we should vote an additional Rs. 21 crores. That means, a small deficit of Rs. 2 crores has increased to Rs. 23 crores. I would like to know what kind of budgeting this is.

I would have certainly understood if the deficit of Rs. 2 crores had gone up to Rs. 4

crores or Rs. 5 crores, but it has become nearly Rs. 23 crores. So, I would like to know how this can be called a budget at all. This is absolutely wrong. This is happening because the Ministry is not applying its mind properly to the preparation of the budget. This is a fundamental question. When you go on spending without the approval of Parliament, and at the end of the year you come and say. "We have already spent Rs. 25 crores more" or in the case of the general budget "Rs. 300 crores more", and so "Please vote for this also", is this democracy ? It is absolutely undemocratic to do so. You ignore the Parliament, you do whatever you like without approval of Parliament, and then, at the end of the year you come and say, "We have already spent this much and vote for more." You are putting us in a very embarrassing situation. And thus, the preparation of the budget has become practically a farce in this country, and it is a fraud on Parliament ; your budget has nothing to do with the realities in the country.

16·15 Hrs.

[MR. SPEAKER *In the Chair*]

I know that the Minister has given two main reasons for this increased deficit. The first reason that he has given is economic recession. Everybody knew about the recession. Why did you not take that into consideration ? I would like to know that. How much have you lost in goods traffic. You have said that it is Rs. 17 crores. In your last budget you had said that the goods traffic would increase in spite of the fact that you knew that there would be a recession. This shows that you only depend on the Railway Board, and there was some criticism of the Railway Board. They also do not apply their mind to this. They just take the old figures and put in the same figures and this is how they prepare the budget.

The second reason given is increased dearness allowance. I think it is about Rs. 10 crores more. That is the figure you have given in your speech. You knew that you will have to pay more dearness allowance because the prices had gone very high and they are still rocketing. These things were anticipated. Not only that. In spite of your giving increased dearness allowance, you

are not giving enough to our workers. That shows that as long as the price spiral is there and the inflation in this country continues, all our undertakings, not only the railway which is the biggest undertaking of the Government of India, but also other nationalised undertakings will not give profits. They are not giving profits, they are giving only losses. That is what is happening. That is why I would like the Railway Minister to bear this in mind in future and see that when the budgets are not properly prepared it is very unfair to Parliament to come forward at the end of the year and say, "Please give us additional amounts", which amounts to crores of rupees.

Then, I feel honestly that our railways will have no financial future at all. Please do not blame the recession only. Unless fundamentally the whole mentality of the Railway Ministry and the Government of India changes with regard to efficiency and economy in our railways I do not think there is any future for our railways. We have many advantages. We are one of the biggest railway systems in the world, and compared with the system of railways in the United States and the Soviet Union, we have got also an advantage over those two railway systems because our country is very densely populated as a result of which every day 60 lakhs of people travel on our railways. You cannot get such a huge figure either on the American or the Soviet Union railways, because those countries are sparsely populated. If we take the route mileage of our country and distribute it according to the population, certainly our railways, are the most crowded in the whole world. In a way that is an advantage : not that I say that overcrowding should be encouraged ; it must be less. But from the financial point of view you have got so much of revenue from those passengers. This does not happen in the American railways or in the railways of the Soviet Union. It has a great advantage. But, in spite of those advantages, our railways are showing huge losses. I would like the Railway Minister to consider why that is happening.

Coming to goods traffic, please don't be under the impression that the economic position of goods traffic will improve

[Shri Dinkar Desai]

even if there is no economic recession. I will tell you why. After some years, we are not going to import foodgrains from America, because we are given to be self-sufficient in food. To that extent, the railways will learn less. Secondly, the competition from road transport is very severe. Road transport has 2 or 3 advantages over the railways. Firstly, it is cheaper; then there is no pilferage and there are no delays in road transport. Here to get a waggon, you have to wait for months, as a result of which a large proportion of goods traffic is being diverted to road transport. Three years ago the Chairman of Hindustan Levers, one of the biggest concerns in India, made a statement that by diverting their consumer goods from railways to road, they have saved more than Rs. 1 crore annually. That is from one company alone. That shows the severe competition from road transport. Except for five or six items like iron and other ores, coal, salt, cement and steel, a time will come when all the other consumer goods will not be carried by the railways but by road transport.

Unless you reduce your cost of running the railways, I do not think it would be possible to improve its economy. The old days are over. During British days there was no road transport and no diesel revolution. Hereafter, there will be more roads in the country, particularly in the rural areas. Therefore, unless the railway improve their economy and efficiency, they will have no future.

Railways have other functions also from the point of view of defence regional development, etc., which are also important. If you see the railway map of India, you will find that our railways are not properly distributed over all the regions. We want every part of the country to be developed economically and industrially. It is not possible unless there are railways and other transport facilities there, because the railways are the fore-runner of industrialisation. I can give any number of instances. Bangalore is the head-quarters of Mysore State and Poona is very near Bombay. Still, the Bangalore-Poona line is not broad gauge, with the result the region between them is not industrially developed and transit cost is very heavy. I know the Railway

Board is broadening the line from Poona to Miraj only, which is the boundary of Maharashtra. Why not extend it upto Bangalore? If the Minister is charged that this is discrimination, he has no answer. I consider India as one whole, but unless you make the wholeline broad gauge, that region will not develop. It is a region rich agriculturally and in minerals and hydro-electric potentiality. I come from that part of the country. There are four rivers in my district having a hydel potentiality of 3½ million KW.

Huge quantity of electricity can cheaply be produced. There is the Sheravati project, the Kali project, the Gangavali project and the Aghanashini project. This is a very rich region. There must be the Hubli-Karwar railway line, because you cannot develop that rich agricultural and mineral area unless there is railway connection. Hubli-Karwar is only 88 miles. I have worked out with the help of an expert what will be the cost for that railway. It will be about Rs. 19 crores. For the iron ore from Bellary District Karwar is the nearest port. If it is taken to Karwar port on each ton of this ore we are going to save Rs. 16 and every year if you carry two million tons you will be saving more than Rs. 3 crores. That means within six years you will get back the capital which you will spend on the Hubli-Karwar railway.

Sir, I can give any number of instances like this, but there is no time. I do not want to say that only the region from which I come should be developed. If you see the history of development, what has happened during the British days? They developed only three ports—Bombay, Calcutta and Madras. Those three regions have been further developed industrially. Most of the factories you will find in Bombay and Calcutta regions and to some extent in Madras also.

SHRI NAMBIAR : Only Madras City.

SHRI DINKAR DESAI : It is a very wrong policy. Even from the defence point of view all parts of the country must be developed. That is why I request the Railway Minister to have a ten-year plan and not a five-year plan because all this cannot

be done in five years. I know very well that the problems are very vast when he has to consider where the new railway lines should be constructed. They should be constructed in those regions which are economically backward today and potentially rich. That is in the interest of the whole country. We should not take a parochial view. That would be very wrong. I would not be sorry if any other part of India which is really backward is to be connected by railways. If you consider that a railway line should be constructed there, I will agree to that and I will wait to get a railway line in my region if I am convinced that my necessity is not so urgent when compared to the other areas. We must think from an all-India point of view.

Sir, if you take into account the current year's deficit and the deficit for the next year it comes to about Rs. 50 crores. I think hereafter we are going to have only deficit budgets. That has been the impression of so many people in this country. In this connection I would like to recite four lines of poetry which has been composed in my own language. I am very happy to say that the Minister knows my language because he also comes from Mysore. These are the four lines :

*Poorna khota agi railina bajettu
Sancharigala hunege hachichdaru bottu
Kotigattale korathe prathiyondu sarthi
Janara kise Kattarisi madidaru bharthi.*

It means that in order to fill up these deficits we have to cut the pockets of the common man. I would request the Railway Minister not to cut the pockets of the common man hereafter. We have to find Rs. 50 crores. You may say that we are increasing the freight on goods traffic. But ultimately it is the common man who will have to pay because he will be purchasing consumer goods and other things transported through the railways the prices of which will go up if the freights go up. Please do not forget the common man. After all, Railways is the biggest national undertaking. If that undertaking does not give reasonable profits and becomes a white elephant then the mentality will not be good for nationalisation also. Then everybody will say that socialism is also a failure because nationalisation is a part of socialism and Congress has accepted the pattern of socialism. We know what kind of pattern we have got.

You take any nationalised industry, not only the railways are they earning any profits ? That will result in our losing faith in nationalisation. Our railways certainly have some achievements to their credit. I have read with great interest the book which the railways have distributed about the achievements of the railways. Certainly, there are some achievements. But they will not be able to achieve anything in future unless they are economically successful. So, they should try to increase their efficiency and achieve economy so that the railway system will be come more and more successful.

SHRI R. S. ARUMUGAM (Tenkasi):
While supporting the supplementary demands and Demands for Grants of the railways, I want to say a few words on some specific matters. I am glad to note that the Railway Minister has agreed to reconsider the levy of surcharge for third-class sleeper accommodation.

There is a proposal to construct a railway line from Tirunelveli to Cape Comorin, which is the southern-most part of India. The people of Tamilnad expected this railway line to come up this year. But, it has not found a place in this year's railway budget. Cape Comorin is a very important place. Hundreds of thousands of tourists go there every year, both from inland and abroad. Whenever we ask a question about this railway line the reply from the railways is that the survey of the line is going on I want to know from the Minister how long the survey will go on. I want the Railway Minister to give an assurance in this House that this railway line will be taken up this year.

I read in the papers that there is a proposal to convert the metre-gauge line from Tirunelveli to Madras into broad-gauge. Now that Tuticorin port has become a major port, unless the railway line is made fit for heavy traffic, we cannot achieve the object for which that port was constructed. Therefore, connecting Tuticorin with Madras and Cochin by broadgauge is inevitable. I hope the conversion of this line into broad-gauge will be made as soon as possible.

[Shri R. S. Arumugam]

While Shri Ganguli was the General Manager of Southern Railways he introduced two day-express trains, one from Trichinopoly to Madras and another from Trivandrum to Madras. I am thankful to him for that. In spite of the addition of these two trains, there is so much of over-crowding in the trains from Tirunelveli to Madras. So, I would request the hon. Minister to introduce one more day-express train from Tirunelveli to Madras to reduce the over crowding in that line.

Then, the coaches in most of the trains in those lines are jerking too much. I hope they will be rectified and modernised.

In the Tirunelveli-Shencottah railway line there is a level-crossing near Katteripatti. Formerly, it was used only as a cart track. Now buses have started plying through that level-crossing. The panchayat union authorities have represented many times for widening that. I have also represented this matter to the hon. Minister. He had agreed that he would do it but the work has not started so far. The panchayat union cannot afford to spend the money required for this work. So, I would request the railway authorities to take up this work at their own expense as a special case.

There is a level-crossing near Tharapuram nearly two miles north of Tirunelveli Junction. Formerly there was no gate. Now recently a gate has been provided with a sole gatekeeper. Practically most of the time it is being closed. Whenever the gatekeeper is out, sometimes for more than six hours and sometimes throughout the night, the gate is closed. The people of that area are cursing the railway authorities. I know they are suffering too much.

SHRI NAMBIAR : It is a 24-hour gate.

SHRI R. S. ARUMUGAM : I have already represented this matter in the Consultative Committee meeting. I request the hon. Minister to provide one more gatekeeper at least in that place.

In my constituency Pottalputhur is a very important Muslim religious centre where thousands of pilgrims are coming every year. Every month there is some festival. The nearest railway station is Ravanasamudram which is without adequate facil-

ties to the travelling pilgrims. I request that Ravanasamudram railway station may be improved with more facilities.

Tenkasi is a taluka headquarters and near Tenkasi there is a place Courtalam which is a very good health resort. Thousands of persons from all over India are coming during season months but Tenkasi railway junction requires some improvement. I request the hon. Minister that it must also be rectified.

I wonder to hear that our railway department is going to close down the Mhettupallayam-Ooty railway line considering this as an unremunerative one. This line is a historical line and Ootacamund is a historical place. In view of its importance I request the Railway Minister that he should not think of closing down this railway line.

The railway guards are representing their grievances. They contend that though their workload is more than that of other employees of the railways, they are getting less pay than others. Their grievances are long pending. I request that their grievances should be redressed as early as possible.

Finally, the railway authorities should take steps to avert the frequent train accidents. Sometimes hon. Membrs try to fix responsibility on the Railway Minister and ask him to resign if any accident happens. The other day my hon. friend, Shri Kandappan, while he spoke in the House regarding the accident which took place at Luckeserai railway station, demanded of the Railway Minister to resign because he is having that portfolio. He cited an example, the resignation of the late Lal Bahadur Shastri in connection with the Ariyalur incident.

I want to bring to the notice of the hon. Member, through you, that he could not forget the incident which took place at Namakkal in Madras State. One bus carrying more than 45 passengers, while it was running on the road, ran into a drinking well killing all the passengers on the spot.

AN HON. MEMBER : The private bus owner should resign.

SHRI R. S. ARUMUGAM : Shri Karunanidhi is having the transport portfolio in the Madras Ministry.

SHRI NAMBIAR : There is no comparison.

SHRI R. S. ARUMUGAM : There are licensing inspectors. Every six months they check up. Is it not their duty to see to all these things? I ask whether Shri Kandappan asked Shri Karunanidhi to resign or will he ask him to resign. The people are demanding :—

Karunanidhi, Andathu Podhadha?

Makkal mandathu Podhadha?

That is that Karunanidhi should resign, but he turned his ears the other side.

Not only that, more than 200 persons died by drinking varnish. Permits for that varnish were issued by the Madras Ministry.

I want to know whether the hon. Chief Minister, Shri Annadurai, is going to resign.

MR. SPEAKER : Nobody will resign. He should conclude now.

Neither Mr. Poonacha nor Mr. Karunanidhi will resign.

SHRI R. S. ARUMUGAM : With these words, I conclude.

श्री दिविजय नाथ (गोरखपुर) : श्रीमान् अध्यक्ष जी, मैं ने बहुत गौर से तमाम मेम्बरों के भाषणों को सुना। मैं उस जनपद से आ रहा हूँ जो पूर्वी उत्तर प्रदेश में है मेरे कुछ सुझाव हैं। यों तो बहुत सी आलोचनाएं लोगों ने कीं लेकिन रचनात्मक सुझाव जब तक न दिया जाय, यह पांच चीजें ही की बात रहेगी तो देश की उन्नति हो नहीं सकती। गोरखपुर एक ऐसी जगह पर है जो नेपाल की सीमा से लगा हुआ है और नेपाल सीमा से करीब 60 मील दक्षिण की तरफ है। चीन और गोरखपुर के बीच में नेपाल है जिसे बफर स्टेट हम कह सकते हैं। मुजफ्फरपुर तक हम ब्रोडगेज लाइन ले आये हैं और रक्षात्मक उद्देश्यों के लिए अगर गोरखपुर को ब्रोडगेज लाइन से मिला दिया जाय तो उस में कोज के लाने में हमें अधिक सुविधा होगी। दूसरे, एक वहां फार्टिलाइजर फैक्ट्री है। नापता लाने

की खाद बनाने के लिए बड़ी आवश्यकता है। परिवहन सुविधायें मिल सके और ट्रांशिपमेंट जिसमें न करना पड़े उस में भी इस से सुविधा रहेगी। गोरखपुर एक बाम्बर स्टेशन भी है। वहां किसी समय यदि ऐसा भगवान न करे कि चीन और हमारे देश में युद्ध छिड़ जाय तो उसके बचाव के लिए कोज के आने की बहुत आवश्यकता है। अगर इस को ब्रोडगेज से जोड़ दें तो हम समझते हैं कि प्रतिरक्षा समस्या को हम काफी दूर तक हल कर सकेंगे। गोरखपुर हेडकाटर एन० ई०आर० का है। गोरखपुर में यूनिवर्सिटी है, इंजीनियरिंग कालेज है और वहां हमारा कोज का अडडा भी है, हम वहां नेपाली लोगों की भर्ती भी करते हैं। इसलिए भेरा पहला सुझाव यह है कि गोरखपुर को ब्रोडगेज लाइन से मिला दिया जाये।

दूसरी चीज, आप से मुझे यह कहनी है, जैसे हमारे मिल डाक्टर महादेव प्रसाद ने भी सुझाव दिया, जहां से वह आते हैं छितौनी स्टेशन से महाराजगंज मिला कर और आनन्दनगर मिला दिया जाय तो वह सरप्लस एरिया है। वहां से धान हम बाहर भेजते हैं और इतना धना बसा हुआ क्षेत्र है कि आपकी आमदनी भी बहुत बढ़ जायगी। केवल एक सड़क है जो महाराजगंज जाती है। इसलिए वहां के मुसाफिरों के लाने में भी आप की आमदनी बढ़ सकती है। इसका सर्वे तो एक मर्टबे हो चुका था लेकिन धन के अभाव में इस काम को अधूरा छोड़ दिया गया।

दूसरी चीज, मुझे आपसे यह प्रार्थना करनी है कि आपने गत वर्ष भेरे सुझाव पर एक पर्सन स्टेशन पीपीगंज और मानीराम के बीच में खोला। यह बहुत अच्छा हुआ। लेकिन साथ-साथ एक सुझाव और मैं ने दिया था कि बोर्डर लाइन पर तुलसीपुर एक बड़ी मशहूर जगह है जहां पर देवी भगवती का 15 रोज तक का मेला लगता है। वहां पर केवल एक प्लैटफार्म है। मैं ने कहा था कि लाखों आदमी वहां आते हैं इसलिए वहां आवश्यकता

[स्त्री दिव्यजय नाम]

है कि एक व्हैटफार्म और बनाया जाय और उसको ओव ट्रिज से जोड़ दिया जाय। इनकमिंग एंड आउट गोइंग ट्रेस के लिए उसमें सुविधा होती और यातायात में लोगों को अधिक से अधिक लाभ पहुंचेगा। यह भी मैंने आप से थोड़े रोज पहले कहा था।

दूसरा मेरा मुझाव यह है कि इलाहाबाद सिटी स्टेशन तक एन०ई०आर० जाती है। उसको जंकशन से कनेक्ट कर दिया जाय। वहां आप को सुविधा यह है कि वहां आलेरेडी ब्रोडगेज लाइन इलाहाबाद फोर्ट को जाती है। उस के साथ ही एक लाइन और बिछा दी जाय तो जब चाहे भीटर गेज को जंकशन पर ले जा सकते हैं और जब चाहे ब्रोडगेज को किले तक ले जा सकते हैं। इसलिए बहुत सा पैसा जो आप का नुकसान होता है और जो मुसाफिर सिटी स्टेशन से वडे स्टेशन को जाना चाहते हैं उनको चार मील या पांच मील सवारी से जाना पड़ता है। कभी-कभी उनको गाड़ी भी नहीं मिलती है। इसमें खुचां बहुत ज्यादा नहीं है। केवल एक रेल अगर आप ब्रोडगेज के बीच में डाल दें जैसे पहले बाराबंकी से चौका घाट तक यह व्यवस्था थी और अब वह समाप्त कर दी गई है, ऐसी ही एक लाइन वहां पर और रख दें तो बहुत लाभ पहुंचेगा।

मेरा एक मुझाव और है कि तुलसीपुर से जो गाड़ी गोंडा को जाती है यह जैसा पहले कहा गया है उसमें बिल्कुल रोशनी नहीं होती है, उसमें से लोग बल्कि चुरा लेते हैं और इसकी वजह से बहुत सी दुर्घटनायें होती हैं, इस पर बिशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। चोरी होती क्यों है? इसका एक कारण है और वह यह है कि हमीं लोगों में से लोग चोरी कर के बाजार में तो बेचने वाली चीज नहीं है लेकिन रिप्प्लेस करने के बक्त में कहां कहां ले जाते हैं और किस को देते हैं यह भी एक जांच करने की समस्या आपके सामने उपस्थित होती। इस पर आप विशेष रूप से ध्यान दें।

दूसरी चीज जो बाटा आप को हो रहा है इस के कारणों की जांच करने का आप ने प्रयत्न नहीं किया। उसका कारण यह है कि जो भी वर्कशाप से इंजन बन कर निकलता और बहां से आता है तो उसमें कुछ तो पीतल का सामान और तांबे का सामान कोयले के अन्दर डाल कर बाहर लाया जाता है और बाजार में बेच दिया जाता है। मैं जानता हूं कि किस प्रकार से यह चारी होती है। दूसरी बात यह है कि रेलवे प्रोटेक्शन पुलिस जब से आप ने रखा तब से और ज्यादा चोरियां होने लगीं। पहले जी०आर०पी० यी और हम ने यह सुना है कि इसे रीआर्गनाइज करने आप जा रहे हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि यदि आपने रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को भी पुलिस के अधिकार दे दिए तो और अधिक चोरियां होनी प्रारम्भ हो जायेंगी। इस पर विशेष ध्यान दीजिएगा। ऐसी गलती कभी मत करिएगा कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को पुलिस के भी अधिकार दे दीजिए। मेरा मुझाव है कि इस पर आप पुनः विचार करें।

रेलवे भाड़े के बारे में मुझे आपने यह कहना है कि सब से ज्यादा पैसा आप को यह क्लास पैसेन्जर्स से आता है और आप पैसा उन्हीं पर बढ़ा रहे हैं। फ्स्ट क्लास पैसेन्जर्स जो चलते हैं उनको अधिक पैसा देना चाहिए क्योंकि वह धनी हैं। लेकिन गरीब तबके के जो लोग हैं जिन से ज्यादा पैसा आता है उनके ऊपर यह बढ़ाना इस बक्त कहां तक उचित है इस पर आप विचार कीजिए। स्लीपर कोचेज के लिए आप ने घटाया है। लेकिन स्लीपर कोचेज जिनके पास पैसा है उनको उस से आराम करने की सुविधा जरूर मिल जाती है, उनके लिए वह है। लेकिन जो बैठ कर जाते हैं उनके बारे में आप ने कुछ नहीं सोचा है। इस पर आप को विचार करना चाहिए वह क्लास के क्षेत्र को घटाने की आवश्यकता है। कगैर इस के बिना काम नहीं चलेगा।

दूसरी चीज मुझे यह कहनी है कि ओवर कार्डिंग जो हो रही है उसकी रोकने के लिए

उतने ही टिकट आप इश्यू करें जितने को आप थांड क्लास में जगह प्रोवाइड कर सकते हैं। आपको पैसा लेने की ज्यादा चिंता है लेकिन ऐमेनिटीज कम देना चाहते हैं। ज्यादा ट्रेन आप चला दें वह अधिक अच्छा है बनिस्बत इसके कि ओवर क्राउडिंग कर के लोगों को तकलीफ में डालें। न तो उनको सोने की जगह मिलती है न बैठने की जगह मिलती है। इस बात पर भी आप को ध्यान देना चाहिए।

ग्वालियर में एक नैरो गेज लाइन आप ने महाराजा ग्वालियर में नी थी। जिस बक्त महाराजा ग्वालियर ने यह ट्रांसफर किया उस बक्त 70 लाख रुपये भी आप को मिले। और आज उस ग्वालियर लाइन को, जो कि नैरोगेज, है, आप देखें तो आपको मालूम होगा कि उस के डिब्बे ट्रॉट-फूटे हैं, इंजिन की स्थिति भयंकर है, उससे आपको पैसा बहुत कम आता है। इसनिये उस को या नो आप उन को वापस कर दें और कहें कि आप ही चलाइये, लेकिन यदि आप चलाते हैं तो उसको ब्रीडगेज में कन्वर्ट कर दीजिये और उस की हालत को सुधारिये। वह लाइन ऐसी जगहों में चलती है, जहां दूसरी लाइनें नहीं जा सकती हैं।

आज जो हैल्डी-कम्पीटीशन रेलवे के साथ वस-ट्रांस्पोर्ट का और गुड्स ट्रांस्पोर्ट का हो रहा है, उस पर गंभीरता से विचार करना चाहिये। आप जनता को वे सुविधायें नहीं दे पाते हैं, जो वस और गुड्स ट्रांस्पोर्ट वाले दे रहे हैं। आपके यहां चीजें चोरी जाती हैं, स्टेशन पर कुली टीक से माल नहीं उतारते हैं, जिससे बहुत डेमेज होता है। जब कि ट्रॉक वाले व्यापारी के स्थान से माल को उठाते हैं और डेस्टीनेशन पर टीक से पहुंचा देते हैं। जब तक आप ट्रेडर्स को सुविधायें नहीं देंगे, तब तक आप हमेशा धाटे में रहेंगे, चाहे कितनी ही आप कन्टेनर सर्विस चलायें। इस लिये मेरी विनती है कि इस पर आप विशेष ध्यान दें।

एक्सीडेन्ट्स के बारे में भी एक बात आपको बताना चाहता हूं। एक्सीडेन्ट्स क्यों होते हैं? एक्सीडेन्ट्स होने का कारण यह है कि आपके बहुत से गेट्स अन-मैन्ड हैं। वसवाला चाहता है कि हम जल्दी से निकाल ले जायें और ट्रेन से टकरा जाता है। इस कारण से कितने एक्सीडेन्ट्स हुए हैं, उस पर आपने गौर किया होगा। दूसरी चीज यह है कि ड्राइवर्स से निर्धारित समय से बहुत ज्यादा समय तक काम लिया जाता है, उन को आराम का समय कम मिलता है, जिसकी बजह से वे सो जाते हैं इस बजह से भी एक्सी-डेन्ट्स होते हैं। जितने आराम के वे एन्टाइटल्ड हैं उतना आराम उनको दिया जाना चाहिए तथा जितने भी आपके अन-मैन्ड गेट्स हैं, उन पर आदमी का प्रबन्ध करें, ताकि गाड़ी आये तो वह उस गेट को बन्द कर दे और जब चली जाय तो खोल दे। यदि आप ऐसा करेंगे तो हम समझते हैं कि एक्सीडेन्ट्स बहुत कम हो जायेंगे।

आपका बहुत धन्यवाद है कि इतना समय आपने हमें बोलने के लिये दिया।

16-52 hrs.

RE: ARREST OF MEMBERS

SHRI SAMAR GUHA (Contai) : Mr. Speaker, Sir, I want to draw your attention to one point. Two hon. Members of this House, Shri Kundu and Shri Ram Charan have been arrested just a few hours back. In Delhi, Sir, they have been arrested and it has not been reported here. They have been arrested while they were proceeding to present a memorandum to the British High Commissioner.

MR. SPEAKER : I am told just now....

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) : Sir, this is in connection with the hangings in Rhodesia.

SHRI SAMAR GUHA : I want to draw your attention to one point. They have been arrested in Delhi and it has not been....

MR. SPEAKER : I have called Mr. Ahirwar.

SHRI SAMAR GUHA : Sir it has not been reported....

MR. SPEAKER : I am not going to allow it. We shall discuss what should be done.

SHRI NAMBIAR : It is the Negroes and blackmen who are being hanged, Sir.

16.53 hrs.

**DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS)
1968-69 AND DEMANDS FOR SUP-
PLEMENTARY GRANTS (RAIL-
WAYS), 1967-68—Contd.**

श्री नाथूराम अहिरवार (टीकमगढ़) : अध्यक्ष महोदय, आज जो रेलवे बजट सदन के सामने प्रस्तुत है, मैं उस का समर्थन करने के लिये बड़ा हूँ। अभी कई माननीय सदस्यों ने रेलवे के ऊपर प्रकाश डाला और हर वर्ष हम यह देखते हैं कि रेलवे में घाटा बढ़ता चला जा रहा है और उसकी बजह से भाड़ा बढ़ाया जाता है—पेसेन्जर्स का और माल का। लेकिन हम कभी इस बात पर गौर नहीं करते हैं कि यह घाटा क्यों होता है, इसकी बुनियाद में क्या खामी है, इसका मूल कारण क्या है—इस दृष्टि से हम इस पर विचार नहीं करते।

अध्यक्ष महोदय, मैं एक ऐसे क्षेत्र से आता हूँ, एक ऐसे प्रांत से आता हूँ जो देश का मध्य कहलाता है। जैसे शरीर में पेट होता है, अगर पेट खूबा रहे तो शरीर स्वस्थ नहीं रह सकता। मध्य प्रदेश एक ऐसा प्रांत है, जहां पर सब प्रकार के रिसोर्स हैं—मिनरल्ज हैं, लोहा है, कोयले का भंडार है, ऐसी निदियां हैं, जहां विद्युत उत्पन्न की जा सकती है, जिन से देश का बाहरी विकास हो सकता है, लेकिन मुझे दुख है कि जहां देश के अन्य क्षेत्रों में रेलों का जाल बिछा हुआ है, वहां मध्य प्रदेश में रेल एक इस किनारे से निकाली गई है और एक दूसरे किनारे से निकाली गई है, लेकिन जहां पर कोयले का भंडार पड़ा हुआ है, वहां पर कोई रेलवे लाइन नहीं है। जैसे बस्तर के क्षेत्र को ले लीजिये—वह ऐसा क्षेत्र है जहां पर लोहे का 150 मील लम्बा पहाड़

पड़ा हुआ है, हमारी राज्य सरकार बहुत समय से वहां पर रेलवे लाइन की मांग कर रही है कि वहां पर रेलवे लाइन डालकर उस क्षेत्र को एक्सप्लायेट किया जाय, ताकि वहां पर लोगों को रोजी मिले और उस क्षेत्र का विकास हो।

इसके साथ ही साथ मं माननीय मंत्री जी का व्यान बुन्देलखण्ड क्षेत्र की ओर भी दिलाना चाहता हूँ, जो मध्य प्रदेश का उत्तरी हिस्सा है तथा पिछले सत्र में मैंने एक प्रश्न भी किया था, जिसके उत्तर में माननीय मंत्री जी ने बताया था कि ललितपुर-टीकमगढ़-छतरपुर-पन्ना से सतना तक की रेलवे लाइन की एक योजना शासन के विचाराधीन है, लेकिन अर्थ के अभाव में अभी हम उस योजना को ले नहीं सकते। मुझे समझ में नहीं आता है कि जब दिल्ली के चारों ओर एक रेलवे लाइन इस लिये बना रहे हैं कि कर्मचारी लोग अपने दफ्तरों में काम करने आ सकें, तो दूसरी ओर जहां काफी तादाद में सवाजियां, ईमारती पत्थर, जंगलान की लकड़ी आदि सामान पैदा होता है, उस क्षेत्र का विकास सरकार क्यों नहीं करना चाहती। वहां पर गरीबी इस लिये बढ़ रही है कि आज तक उस क्षेत्र का विकास नहीं किया गया है। अगर वहां पर रेलवे लाइन बना दी जाय, तो उससे वहां का व्यापार बढ़ेगा, लोगों को रोजी-रोटी मिलेगी, उस क्षेत्र का विकास होगा। इस लिये वहां पर रेलवे लाइन का होना अत्यन्त आवश्यक है, लेकिन हमारी सरकार जो समाजवाद का नारा लगाती है—लेकिन वास्तव में हम देखते हैं कि शहरों को स्वराज्य मिल रहा है, देहाती क्षेत्र बराबर पीछे पड़ते जा रहे हैं। कहीं भी देख लीजिये—फरीदाबाद में जाइये, पूरा औद्योगिकरण हुआ है। लेकिन हमारे यहां एक इलेक्ट्रिसिटी कम्पनी को लाइसेन्स दिया गया है, उस का बोर्ड वहां पर लगा हुआ है और उस को जमीन एक्वायर कर के दी गई है, उस में कारखाना खोलने के बजाय गेहूँ की खेती हो रही है।

किसानों को थोड़ा पैसा देकर जमीन ले ली है और उस से पैदा कर रहे हैं। मैं चाहता हूँ कि ऐसे क्षेत्रों में कारबाने खोले जायें, जहां बंजर जगहें हैं, जहां पहाड़ी इलाके हैं तथा उन क्षेत्रों की तरक्की और विकास के लिये रेलवे लाइनें डाली जायें।

हमारे यहां एक निवाड़ी रेलवे स्टेशन है—हमारे टीकमगढ़ जिले ने एथ्रीकलचर में इस साल इतनी उन्नति की है कि 12 हजार टन फर्टिलाइजर हमारे यहां इस्तेमाल किया गया है, 60 हजार एकड़ भूमि में हमारे यहां मैक्सिकन गेहूँ बोया गया है—यह सब काम निवाड़ी स्टेशन से हुआ है, लेकिन इस स्टेशन का प्लेटफार्म इतना नीचा है कि डिब्बे की जो सीढ़ी होती है, उससे भी नीचा है, रोजाना बुड्डे मर्द और औरतें, बच्चेवाली औरतें, बीमार आदमी गाड़ी से गिर जाते हैं। मैंने मालूम किया था—500 पैसेन्जर्स वहां रोज आते जाते हैं, केवल दो टाइम रेलगाड़ी आती है, एक मुद्रह और दूसरी शाम को, रात को जो पैसेन्जर्स मोटरों से आते हैं, उन को कोई गाड़ी नहीं मिलती है, रात को दो-दो सौ पैसेन्जर्स वहां पर पड़े रहते हैं, बेटिंग रूम को तो थोड़ा आपने बढ़ा दिया है, लेकिन वहां पर पानी की कोई व्यवस्था नहीं है।

एक तरफ बुआसागर में तो आप पन्जीस हजार रुपये लगा कर फ्लश की लैट्रीन्ज बना रहे हैं, जब कि लोगों के रहने के लिये वहां क्वार्टर्स नहीं हैं, चूंकि कांट्रेकर्ट्स को पचास प्रतिशत मूनाफा होता है, इसलिये ऐसी बात हो रही है। एक तरफ आप सुविधायें देने के लिये किराये बढ़ाते हैं, लेकिन दूसरी तरफ शायद चार-छ़: नौकर होंगे जिनके लिये आप ये फ्लश की लैट्रीन्ज बना रहे हैं। जहां पर 500 पैसेन्जर्स रोजाना आते हैं, उनकी सुविधा के लिये दो-चार हजार रुपये प्लेटफार्म को ऊंचा करने के लिये खर्च नहीं कर सकते—ऐसा नहीं होना चाहिये। वहां पर इतना माल आता है—पूरे इलाके भर की सब्जियां वहां से ट्रकों में लद कर बम्बई और सूरत भेजी

जाती हैं। दालें आती हैं, अदरख, पुहरां आदि बहुत सा सामान आता है, जब लोग वहां पर माल लेकर जाते हैं, सब्जी तुलवाते हैं तो स्टेशन मास्टर एक बोरे का एक रुपया लेता है। अगर आप भी भेस बदल कर वहां जायें, तो आपसे भी एक रुपया मांगेगा, 100-200 बोरा रोज वहां से लदता है, इस तरह से सौ-सौ रुपया उनकी जेब में जाता है, अगर नहीं देते तो माल बुक नहीं करते। मजबूर हो कर उन लोगों को माल ट्रकों से भेजना पड़ता है और ट्रकवाले उनका माल वहां से उठा कर सही स्थान पर भेज देते हैं। वास्तव में हम गहराई में नहीं जाते हैं कि घाटा किस कारण से हो रहा है। जनरल मैनेजर साहब ने एक मर्तबा लिखकर दे दिया तो फिर रेल मंत्रालय पोस्ट आफिस की तरह से काम करता है। कम से कम आप यह तो सोचें कि वहां की जनता की सुविधा के लिए क्या चाहिए। चूंकि एक मर्तबा जनरल मैनेजर साहब ने लिखकर दे दिया कि अन-इम्पर्टेन्ट स्टेशन है तो फिर आप फैसले को बदल नहीं सकते। प्राण जांहि पर बचन न जाहीं। फाइल काफी भोटी हो गई है। आप उस प्लेटफार्म को ठीक करा दीजिए।

17 hrs.

चूंकि मेरे गांव के पास से रेलवे लाइन निकली है इसलिए मैं बचपन से देख रहा हूँ। हजारों आदियों के गेंग लगे रहते हैं। पी०डब्लू०आई० का हर मजदूर से 12 रुपया बंधा रहता है। दो रुपया मेट लेता है और 10 रुपए पी०डब्लू०आई० के पास जाते हैं। एक दिन में एक मजदूर को आप एक रुपया 75 पैसे देते हैं। इस प्रकार की बातें होती हैं। मानिकपुर से जांसी के लिए जो गाड़ी आती है वह रोजाना जांसी के आउटर स्टेशन पर एक घंटा बड़ी रहती है। जो बिना टिकट पैसेन्जर्स होते हैं वे उत्तर जाते हैं, उनको कोई पकड़ने वाला नहीं है। बांदा से लोग गल्ला लेकर आते हैं और उत्तर कर चले जाते हैं। तो मैं आपसे निवेदन करना चाहता

[बी नायराम अहिरलाल]
 हूँ कि आप नेवाड़ी स्टेशन के प्लेटफार्म को ऊंचा करा दीजिए और गुडस की साइडिंग बना दीजिए। मजदूरों की जो समस्यायें हैं उनको दूर कीजिए। रेलवे कर्मचारियों को इंक्रीमेंट्स नहीं मिलते हैं। एक पर्सनल विभाग है, उसके इस्टेंविलिशमेन्ट क्लर्क से सीदेवाजी होती है। अगर किसी के 500 रुपए इंक्रीमेंट के रहते हैं तो वह कहता है 200 दे दीजिए। तो आपको तुरन्त मिल जाएगा। इसी तरह से अगर कोई मेडिकल लुट्टी पर चला जाय तो उसको पे स्लिप नहीं मिल पाती है। इसलिए आप भेष बदल कर दफ्तर में जायें और देखें कि रेलवे विभाग में क्या गोल-माल होता है। कानपुर से व्यापारी आते हैं और टूट वाले वैगन्स को कम दाम पर उनके हाथ बेच दिया जाता है। इन सारी बातों की जानकारी मंवीं महोदय करेंगे और ऐक्षण लेने की कृपा करेंगे।

इन गवांदों के साथ में आपकी मांग का समर्थन करता हूँ।

श्री अब्दुल गनी दार (गुडगांव) : जनाव स्थीकर सास्व, में खुश होता अगर हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब ऐसी मूरत में आदा दिखाने कि जब पाकिस्तान ने काश्मीर में हम पर मन् 1965 में हमला किया तो उम बक्त रेलवे के बहां न होने की बजह से बड़े टैक नहीं ले जाये जा सके और उसमें काफी तकलीफ हुई—अगर इस तरफ ध्यान दिये होते और उस में रुपया खर्च होता और उसकी बजह से आदा हुआ होता तो मैं खुशी से उसको कुबूल करता। मध्येक साहब जैसा कि कहते हैं कि फिर खतरा है और इंदिरा जी ने कल जवाब दिया कि खेड़ अब्दुल्ला के कहने पर उन्हें बड़ा रंज है, तो फिर जब खतरा है तो रेलवे मिनिस्टर साहब को देख लेना चाहिये कि आया वहां पर टैक जा सकेंगे या नहीं। वैसे तो हमारी प्राइम मिनिस्टर ने वह दिया कि हम पहले से ज्यादा मुंहोड़ जवाब देंगे लेकिन बातों से तो जवाब होता नहीं। कोई ऐसी बात न हो कि मुश्किल हमारे सामने आये।

हमारे भरहम पंडित जी ने कहा था कि घबके मार कर चीनियों को निकाल दो, लेकिन ताकत तो थी नहीं, हमारे अफसर और सिपाही पीछे भागे। एक-एक दिन में 60 मील पीछे आये। अगर रेलवे मिनिस्टर साहब इस तरफ देखें कि मुल्क में डिफेंस के लिये कहां-कहां बांडर के साथ-साथ रेलवे को बढ़ाना है तो मैं समझता हूँ ज्यादा अच्छा होगा।

17.05 hrs.

[MR DEPUTY-SPEAKER in the Chair]

दूसरी बात में यह अर्ज करना चाहता हूँ कि हमारे रेलवे मिनिस्टर साहब ने—जैसा एक भाई ने कहा कि उन्होंने कभी भी पैदेखा नहीं होगा। मेरी कांस्टीचूपान्सी विल्कुल दिलती के साथ लगती है। गुडगांव कास्टी-चूएन्सी उसे कहते हैं। गुडगांव में लेकर अलवर तक 80 मील का टुकड़ा है, इसके बायशन्डों को रेलवे का एक इंच टुकड़ा भी नसीब नहीं हुआ। उन्हें अगर जाना होता है तो 30 मील एक तरफ म्टेजन है और दूसरी तरफ जाना होता है तो उधर भी 30 मील जाना पड़ना है। लेकिन कभी भी इस तरफ तब्जजह नहीं दी गई। बदकिस्मती में वहां जो लोग बसते हैं वे बैकवर्ड हैं, मुमलमान है। वे ज्यादा योर नहीं करते, इस लिये वह 30 मील का टुकड़ा उसी तरफ पड़ा हुआ है। अगर उस तरफ ध्यान दिया गया होता तो मैं बड़ा खुश होता।

डिप्टी स्पीकर साहब, बड़ी बदनसीदी की बात है कि जब भी फलं आया तो उसमें सबसे ज्यादा नुकसान गुडगांव जिले को हुआ। उसका कारण यह था कि जो बेचारे मुसीबत में फंस गये उन के लिये रेल का कोई रास्ता नहीं और सड़क कोई चलती नहीं। इसलिये वे विल्कुल तबाह और बरबाद हो गये। मैं समझता हूँ कि रेलवे मिनिस्टर साहब इस तरफ जरूर तब्जजह देंगे।

एक बात में यह अर्ज करना चाहता हूँ कि हिसार जिला में, जहां तक खुराक का

मसला है, उस में वह बहुत ही मददगार है। पहले उस में सब से कम पैदावार होती थी लेकिन अब हिन्दुस्तान के बेहतरीन खितां में वह एक खिता समझा जाता है। हिसार के लिये मैंने कई बार अर्जे किया कि अगर उसको रोहतक के साथ वजर्या रेल मिला दिया जाय, तो वह सीधे दिल्ली से मिल कर 50 मील का एरिया बड़ा मुकीद साबित होगा। रिवाड़ी की तरफ से रेल के जरिये करीब 100 मील सफर करना पड़ता है, जाहे गल्ले को लाना हो या इंसानों का आना-जाना हो, उस में भी बड़ी आसानी हो जायेगी।

अब देखना यह है कि हम इस बात के कहने में कहां तक हक्कबजानिब हैं कि थर्ड क्लास के पैसेन्जर्स पर बोक्सा डालें अगर आप उन को कुछ आसानियां देते हैं तो फिर थर्ड क्लास पैसेन्जर्स यह समझ लेंगे कि अब हमारे मुक्के में न कोई फर्स्ट क्लास है और न कोई थर्ड क्लास है क्योंकि जैसे फर्स्ट क्लास बालों को आसानियां मुहिया हैं, थर्ड क्लास बालों को भी वही आसानियां मुहिया हैं। तब वह यकीनन पुनाचा साहब के शुक्रगुजार होंगे और ममझेंगे कि देश में इकलाव आया है। लेकिन सच्चाई यह नहीं है। सच्चाई यह है कि अगर थर्ड क्लास में घुसना हो तो यापी मुश्किल पड़ जाती है। इसलिये आप थर्ड क्लास बालों को ऐसी आसानियां दें कि वे आराम से सफर कर सकते हैं। बरना में आपके जरिये से अर्जे करना चाहता हूं कि आज की इस मुल्क की इकानामी को आप देखें। हमारा देश जो दुनियां में सोने की चिड़िया कहलाता था, जिसमें दूध और शहद की नदियां बहती थीं, उस की हालत आज क्या है। छोटे छोटे जो कमज़ोर मुल्क हैं, जैसे कि पाकिस्तान, जिसमें कोई इण्डस्ट्री नहीं, हमारे मुकाबले में वहां तरकी को कोई जरिये नहीं, उसकी भी पर्कैपिटा इन्कम हमारे मुकाबले ज्यादा है। ऐसी सूरत में भी क्या हम हक्कबजानिब हैं कि थर्ड क्लास पैसेन्जर्स पर बोक्सा डालें।

किसी को सफर करने का शौक नहीं है। हमारे बुजुगों ने तो शायद रेल देखी भी नहीं थी। आज तो रोटी-रोजगार का मसला ऐसा टेढ़ा हो गया कि हर शख्स को नफर करना पड़ता है, भाग दौड़ करती पड़ती है। अपने और अपने बच्चों की जिनदगी को कायम रखने के लिये वह मजबूरन सफर करता है कुछ लोग शायद भैर बनने के लिये सफर करते हैं, लेकिन ज्यादातर वे ही हैं जो रोजी कमाने के लिये जाते हैं। दिल्ली की आवादी पहले माड़े चार नाख थी, आज तीस लाख से ज्यादा हो गई है। यह क्यों हो गया है? वजह यह है कि यहां लोगों को रोजी, रोटी मिलती है और दूर-दूर से लोग आकर यहां बसते चले जाते हैं। लेकिन यह बात आप को ज़रूर महसूस होगी कि दिल्ली जोकि अब दूर-दूर तक फैल गयी है और 12, 12 मील के फ़ासले पर हम ने लोगों को आवाद कर दिया है उन के लिए ट्रान्सपोर्ट की माकूल मुविधा न होने से उन्हें कितनी मुश्किल होती होगी? मैं चाहूँगा कि हमारे रेलवे मंत्री महोदय इस ओर ध्यान दें और ट्रेनों वर्गरह की माकूल व्यवस्था लोगों के लिए करें।

जहां ट्रेनों की रफ्तार बढ़ाने के बारे में सरकार कदम उठा रही है वहां उसको इस तरफ भी ध्यान देना चाहिए कि थर्ड क्लास के मुसाफिरों को हम ज़रूरी सहूलियतें पहुंचायें। चूंकि अभी तक हम थर्ड क्लास के रेलवे मुसाफिरों को ज्यादा आसानियां नहीं दे पाये हैं इसलिए रेलवेज को कोई हक नहीं है कि उन का रेल का किराया वह बढ़ाये।

एक बड़े मशहूर शायर अल्लामा इक़बाल ने हिन्दुस्तान के जहन की तारीफ में यह कहा है : “शुकूहे तर्कमानी जहने हिन्दी नुत्के ईरानी।”

हिन्दुस्तान के जहन की तारीफ दुनिया के बड़े-बड़े लोगों ने की है और सारी दुनिया

[श्री अद्वृत गती दार]

मानती है कि हिन्दुस्तान के जो बुजुंग ये उन्होंने बहुत पहले यह हवाई जहाज कहिये, कुछ कहिये, वह भारत का जमाना या महाभारत का जमाना कहिये, उस जमाने में उन्होंने बड़ी तरक्की की थी। लेकिन आज जहां दूसरे मुल्कों में ट्रेनों की रफ्तार बहुत तेज है अपने देश में ट्रेनों की रफ्तार बहुत कम है। अगर कहीं उन्होंने रफ्तार तेज भी की है जैसे डीलक्स गाड़ी में तेज की है जोकि अमृतसर से बम्बई तक जाती है तो उस में मैं ने खुद सफर किया है और मैं उस की बाबत बतलाना चाहता हूँ कि वह दिल्ली से 25 मील तक तो इतनी तेजी में आती है कि तकरीबन एक घण्टे में वह 40 मील से ज्यादा निकाल लेती है लेकिन सोनीपत से लेकर दिल्ली तक आने में उस की रफ्तार बहुत धीमी पड़ जाती है और उस बारे में अगर वह अपने अफसरान से रिपोर्ट तलब करें तो उन को पता चलेगा कि कई दफे डेढ़-डेढ़ घंटा उस रेलगाड़ी को सिर्फ़ इस 27 मील के टुकड़े को तय करने में लग जाता है। इतना टाइम क्यों लग जाता है? जाहिर है कि उस में कोई न कोई मिस्ट्रेनेजमेंट है, खराबी है और मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय उधर ध्यान देकर उस खराबी को दूर करे।

जहां मैं ने यह ट्रेनों की रफ्तार के बारे में मंत्री जी का ध्यान दिलाया है वहां रेलवे बोर्ड की तरफ़ भी उनका ध्यान दिलाना चाहूँगा। रेलवे बोर्ड एक बहुत ताकत वाला बोर्ड है। रेलवे बोर्ड को बहुरत है या नहीं यह पुनाचा साहब बेहतर जानें लेकिन हम देखते हैं कि आज इन के रेलवे के अफसरान इतने बेनियाज हो गये हैं कि कुछ कहना नहीं है। दूरन जाकर यहां दिल्ली में ही आप देख लीजिये कि जो गुड़स कलर्क हैं कई तो 12, 12 साल से यहां लगे हुए हैं क्योंकि यहां पर ऊपर की आमदानी का बड़ा जरिया है और वह यहीं पर जमे रहना चाहते हैं। उन्हें कोई बदलने वाला नहीं है। कई रेलवे मुलाजिम

बड़ी परेशानी में और फिक्र में हैं। उन के मां बाप बूढ़े हों, अधे हों, लूले हों, लंगड़े हों, वह अपील पर अपील कर चुके हैं लेकिन उन की कोई सुनवाई नहीं होती है।

आप सुन कर हीरान होगे। “एक छोटी सी बात मैं कहता हूँ कि मैंने रेलवे के मिनिस्टर साहब को लिखा था कि फलां एक बेबा लड़की है उस को क्वार्टर नहीं मिला हुआ है और उसे बारट आफ्टर्टर्न पर क्वार्टर मिलना चाहिए। मुझे जबाब मिला कि नहीं ऐसा नहीं हो सकता है। हम चूँकि किसी को इस तरह नहीं देते इसलिए इसको भी नहीं दे सकते हैं। अब जिस बेबा लड़की के लिए मैंने लिखा था वह एक हिन्दू बेटी है लेकिन उन्होंने कह दिया कि हम उस के लिए कुछ नहीं कर सकते। इस पर मैंने उन्हें दुबारा लिखा कि तीन केसेज में इस तरीके से आप के बहां पर किया गया है। इस के बाद डिप्टी मिनिस्टर साहब ने मुझे लिखा कि हम उस के बारे में गौर करेंगे लेकिन अभी तक वह गौर ही चल रहा है और मामला वहीं का वहीं पड़ा हुआ है ...

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य का समय समाप्त हो रहा है।

श्री अद्वृत गती दार : मैं आप का शुक्रिया अदा करता हूँ कि आप ने मुझे टाइम दिया और मैं चूँकि हमेशा चेयर को ओवे करता हूँ इसलिए फक्त एक बात कह कर मैं अपनी जगह पर बैठ जाऊँगा।

मैं कहना चाहता हूँ कि सिवाय इनकी नेकी के बारे कोई बजह इस के लिए नहीं हो सकती है। बिला शक मंत्री महोदय नेक आदमी हैं। पहले वाले रेलवे मिनिस्टर्स मसलन पाटिल साहब और दीगर मिनिस्टर्स होशियार शख्स थे और वह शायद गरदन भी पकड़ते होंगे और वहां किसी को फ़ायदा पहुँचाना चाहते होंगे फ़ायदा पहुँचाते होंगे लेकिन उन के बक्त में बाटा नहीं पड़ा तो अब यह बाटा या तो इन की नेकी की बजह से

पड़ता है या रेलवे बोर्ड की इन के साथ बनती नहीं है और बोर्ड बाले ऐसे नेक आदमी को मिनिस्टर बने नहीं देखना चाहते इसलिए यह घाटा दिखाया जाता है। मेरी भी श्री स० म० बनर्जी की राय से राय मिलती है कि बहुत कम मिनिस्टर इस त्रियत के देखे हैं जैसे कि हमारे यह पुनाचा साहब हैं। ज़रूरत इस बात की है कि वह अपने आप को बदलें और रेलवे बोर्ड और रेलवे अफसरान की गलतियां पर परदा न डालें और इस बात की कोशिश करें कि उन की वह गलतियां दूर हों और रेलवे में जो घाटा हुआ वह घाटा न हो क्योंकि घाटा हो ही नहीं सकता। इस के ऊपर गौर करना चाहिए और उस के लिए एक कमेटी बनाइ जानी चाहिए कि रेलवेज में यह घाटा क्यों हुआ ?

(شیع عبدالغئی ڈار (گورکاؤں) :

جناب سپیکر صاحب - میں خوش ہوتا اگر ہمارے ریلوے منسٹر صاحب ایسی صورت میں گھٹاٹا دکھاتے کہ جب پاکستان نے کشمیر میں ہم پر 1965 میں حملہ کیا - تو اس وقت ریلوے کے وہاں نہ ہونے کی وجہ سے بڑے ٹینک نہیں ہے جائے جا سکے اور اس میں کافی تکلیف ہوئی - اگر اس طرف دھیان دئے ہوتے اور اس میں روپیہ خرچ ہوتا اور اس کی وجہ سے سے گھٹاٹا ہوا ہوتا - تو میں خوشی سے اس کو قبول کرتا - مددوک صاحب جیسا کہ کہتے ہیں کہ ہر خطہ ہے اور اندر اسی نے کل جواب دیا کہ شیع عبداللہ کے کہنے پر انہیں

بڑا رنج ہے - تو ہر جب خطہ ہے - تو ریلوے منسٹر صاحب کو دیکھ لینا چاہئے کہ آیا وہاں پر ٹینک جا سکنے کے نہیں - ویسے تو ہماری پرائم منسٹر نے کہہ دیا کہ ہم پہلے سے زیادہ منہ توڑ جواب دینے کے لیکن باتوں سے تو جواب ہوتا نہیں - کوئی بھی بات نہ ہو کہ مشکل ہمارے سامنے آئے - ہمارے مرحوم پنٹ جی نے کہا تھا کہ دھکے مار کر چینیوں کو نکال دو - لیکن طاقت تو تھی نہیں ہمارے افسر اور سپاہی پیچھے بھاگے - ایک ایک دن میں ساتھ میل پیچھے آئے - اگر ریلوے منسٹر صاحب اس طرف دیکھیں کہ ملک میں ڈیفینس کے لئے کہاں کہاں باڑھ کے ساتھ ریلوے کو بڑھانا ہے - تو میں سمجھتا ہوں کہ زیادہ اچھا ہو گا -

17.05 hrs.

[MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair]

دوسری بات میں یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ ہمارے ریلوے منسٹر صاحب نے - جیسا ایک بھائی نے کہا - کبھی میپ دیکھا نہیں ہو گا - میری کانسٹیچووائیسی بالکل دہلی کے ساتھ لکھی ہے - گورکاؤں کا نسٹیچووائیسی اسے کہتے ہیں - گورکاؤں سے لیکر الور تک 80 میل کا تکڑا ہے - اس کے باشندوں کو ریلوے کا ایک

[شی عبدالغفار ڈار]

انج تکڑا نصیب نہیں ہوا۔ انہیں اگر جانا ہوتا ہے۔ تو ۳۰ میل ایک طرف سیشن ہے اور دوسری طرف جو جاتا ہے۔ تو ادھر بھی ۳۰ میل جانا پڑتا ہے۔ لیکن کبھی بھی اس طرف توجہ نہیں دی گئی۔ بدقدستی سے وہاں جو لوگ بستے ہیں۔ وہ بیکوڑہ ہیں۔ مسلمان ہیں۔ وہ زیادہ شور نہیں کرتے۔ اس لئے ۸۰ میل کا تکڑا اسی طرح پڑا ہوا ہے۔ اگر اس طرف دھیان دیا گیا ہوتا۔ تو میں پڑا خوش ہوتا۔

ذیشی سپرکر صاحب۔ پڑی بدنصیبی کی بات ہے کہ جب بھی فلڈ آیا۔ تو اس میں سب سے زیادہ تھمان گوڑکاؤں ضلع کا ہوا۔ اس کا کارن یہ تھا کہ جو بیچارے محیت میں پہنس گئے۔ ان کے لئے ریل کا کوئی راستہ نہیں اور سڑک کوئی چلتی نہیں۔ اس لئے وہ بالکل تباہ اور برباد ہو گئے۔ میں سمجھتا ہوں کہ ریلوے منسٹر صاحب اس طرف ضرور توجہ دینگے۔

ایک بات میں یہاں پر عرض کرنا چاہتا ہوں کہ حصار ضلع میں۔ جہاں تک خوراک کا مسئلہ ہے۔ اس میں بہت ہی مددگار ہے۔ پہلے اس میں سب سے کم پیداوار ہوتی تھی۔ لیکن اب ہندوستان کے بہترین خطون میں وہ ایک خطہ سمجھا جاتا ہے۔

عمار کے لئے میں نے کئی بار عرض کیا کہ اگر اس کو روہتک کے ساتھ بذریعہ ریل ملا دیا جائے تو وہ سیدھے دہلی سے مل کر ۰۰ میل کا ایریا بڑا مفید ثابت ہو گا۔ ریواڑی کی طرف سے ریل کے ذریعہ سے قریب ۱۰۰ میل سفر کرنا پڑتا ہے۔ چاہے غلے کو لانا ہو۔ یا انسانوں کا آنا جانا ہو۔ اس میں بھی پڑی آسانی ہو جائے گی۔

اب دیکھنا یہ ہے کہ ہم اس بات کے کہنے میں کہاں تک حق بجانب ہیں کہ تھرڈ کلاس کے پیسینجرز بر بوجہا ڈالیں۔ اگر آپ ان کو کچھ آسانیاں دیتے ہیں۔ تو پھر تھرڈ کلاس پیسینجرز یہ سمجھو لینگے کہ اب ہمارے ملک میں نہ کوئی فرست کلاس ہے اور نہ کوئی تھرڈ کلاس ہے۔ کیونکہ چیزیں فرست کلاس والوں کو آسانیاں مہیا ہیں۔ تھرڈ کلاس والوں کو بھی وہی آسانیاں مہیا ہیں۔ تب وہ یقیناً پناچہ صاحب کے شکر گزار ہونگے اور سمجھنگے کہ دیش میں انقلاب آیا ہے۔ لیکن سچائی یہ نہیں ہے۔ سچائی یہ ہے کہ اگر تھرڈ کلاس میں گھستا ہو تو کافی مشکل پڑ جاتی ہے۔ اس لئے آپ تھرڈ کلاس والوں کو اپسی آسانیاں دیں کہ وہ آرام سے سفر کر سکیں اور پھر آپ کرایہ بھی پڑھا سکتے ہیں۔ ورنہ میں آپ کے ذریعہ سے عرض کرنا چاہتا ہوں۔

کہ آج کی اس ملک کی اکانومی کو آپ دیکھیں - ہمارا دیش جو دنیا میں سونے کی چڑیا کھلاتا تھا - اس میں دودھ اور شہد کی ندیاں بہتی تھیں - اس کی حالت آج کیا ہے - چھوٹی سے چھوٹا جو تحریر ملک ہے - جیسے کہ پاکستان - جس میں کوئی انٹری نہیں - ہمارے مقابلے میں وہاں ترقی کے نوئی ذریعے نہیں - اس کی بھی برپیٹا انکم ہمارے مقابلے میں زیادہ ہے - ایسی صورت میں بھی نیا ہم حق بجانب ہیں کہ تھڑا کلاس پیسینجرز پر بوجھا ڈالیں - کسی کو سفر کرنے کا شوق نہیں ہے - ہمارے بزرگوں نے تو شاید ریل دیکھی بھی نہیں تھی - آج تو روٹی روزگار کا مسئلہ ایسا ٹیڑھا ہو گیا کہ ہر شخص کو سفر کرنا پڑتا ہے - بھاگ دوڑ کرنے کی پڑتی ہے - اپنے اور اپنے بچوں کی زندگی کو قائم رکھنے کے لئے وہ مجبوراً سفر کرتا ہے - کچھ لوگ شاید سیر کرنے کے لئے سفر کرتے ہوں - لیکن زیادہ تر وہ ہی ہیں - جو روزی کمانے کے لئے جاتے ہیں - دہلی کی کبھی آبادی سائز ہے چار لاکھ تھی - آج تیس لاکھ سے زیادہ ہو گئی ہے - یہ کیوں ہو گیا ہے - وجہ یہ ہے کہ یہاں لوگوں کو روزی روتی ملتی ہے اور دور سے لوگ آ کر یہاں بستے چلے جاتے ہیں - لیکن یہ بات آپ کو ضرور محسوس

ہو گی کہ دہلی جو کہ اب دور 12-12 تک پہلی گئی ہے اور میل کے فاصلے پر ہم لوگوں نے لوگوں کو آباد کر دیا ہے ان کے لئے ٹرانسپورٹ کی معقول سوویڈہا نہ ہونے سے انہیں کتنی مشکل ہوتی ہو گی - میں چاہوں کا کہ ہمارے ریلوے منٹری مہودئے اس اور دھیان دین اور ترینوں وغیرہ کی معقول ویوستہا لوگوں کے لئے کریں -

جہاں ترینوں کی رفتار بڑھانے کے بارے میں سرکار قدم انہا رہی ہے وہاں اس کو اس طرف بھی دھیان دینا چاہئے کہ تھڑا کلاس کے مسافروں کو ہم ضروری سہولیتیں پہنچائیں - چونکہ ابھی تک ہم تھڑا کلاس کے ریلوے مسافروں کو زیادہ آسانیاں نہیں دے پائے ہیں اس لئے ریلویز کو کوئی حق نہیں ہے کہ ان کا ریل کا کرائہ وہ بڑھائے -

ایک مشہور شاعر علامہ اقبال نے ہندوستان کے زہن کی تعریف میں یہ کہا ہے -

”شکر ہے ترکانی زہنے
ہندی منطقے ایرانی“

ہندوستان کے زہن کی تعریف دنیا کے بڑے بڑے لوگوں نے کی ہے اور ساری دنیا مانتی ہے کہ ہندوستان کے جو بزرگ تھے انہوں نے بہت بہلے یہ ہوائی جہاز کہئے - کچھ

[شروع مدد الغنی ڈار]

کہئے وہ بھارت کا زمانہ یا مہابھارت کا زمانہ کہئے اس زمانے میں انہوں نے بڑی ترقی کی تھی۔ لیکن آج جہاں دوسرے ملکوں میں ٹرینوں کی رفتار بہت تیز ہے اپنے دیش میں ٹرینوں کی رفتار بہت کم ہے۔ اگر کہیں انہوں نے رفتار تیز بھی کی ہے جیسے ڈیلکس کارڈی میں تیز کی ہے جو کہ امر تسر سے بہتی تک جاتی ہے تو اس میں میں نے خود سفر کیا ہے اور میں اس کی بابت بتلانا چاہتا ہوں کہ وہ دلی سے ۲۵ میل تک تو اتنی تیزی سے آتی ہے کہ تقریباً ایک گھنٹے میں وہ ۳۰ میل سے زیادہ نکال لیتی ہے لیکن سونی پت سے لیکر دلی تک آئے میں اس کی رفتار بہت دھیمی ہڑ جاتی ہے اور اس بارے میں اگر کرنے میں لگ جاتا ہے۔ اتنا نام کیوں لگ جاتا ہے۔ ظاہر ہے کہ اس میں کوئی نہ کوئی مسینیجنٹ ہے خرایی ہے اور میں چاہتا ہوں کہ مستری مہودتی ادھر دھیان دے کر اس خرایی کو دور کریں۔

جہاں میں نے یہ ٹرینوں کی رفتار کے بارے میں مستری جی کا دھیان دلا یا ہے وہاں ریلوے بورڈ کی طرف۔

بھی ان کا دھیان دلانا چاہونگا۔ ریلوے بورڈ ایک بہت بڑی طاقت والا بورڈ ہے۔ ریلوے بورڈ کی ضرورت ہے یا نہیں یہ پناچا صاحب بہتر جانیں لیکن ہم دیکھتے ہیں کہ آج ان کے ریلوے کے افسران اتنے بیناز ہو گئے ہیں کہ کچھ کہنا نہیں ہے۔ دور نہ جا کر بہاں دلی میں ہی آپ دیکھو یجئے کہ جو گلہ کلرک ہیں کئی تو ۱۲-۱۲ سال سے بہاں پر لگئے ہوئے ہیں کیونکہ بہاں پر اوپر کی آمدنی کا بڑا ذریعہ ہے اور یہ یہیں پر جسمی رہنا چاہتے ہیں۔ انہیں کوئی بدلتے والا نہیں ہے۔ کئی ریلوے ملازم بڑی پریشانی اور فکر میں ہیں۔ ان کے ماد باپ۔ بورڈ ہوں۔ اندھے ہوں لوے ہوں۔ لنگڑے ہوں وہ اپل پر اپل کر چکر ہیں لیکن ان کی کوئی سنوائی نہیں ہوتی ہے۔

آپ سن کر حیران ہونگے۔ ایک چھوٹی سی بات میں کہتا ہوں کہ میں نے ریلوے کے منشیر صاحب کو نکھا تھا کہ فلاں ایک بیوا لڑی میں اس کو کوارٹر نہیں ملا ہوا ہے اور اسے آٹھ آف ٹرن پر کوارٹر ملنا چاہئے۔ مجھے جواب ملا کہ نہیں ایسا نہیں ہو سکا ہے۔ ہم چونکہ کسی کو اس طرح نہیں دیتے اس لئے اس کو بھی نہیں دے سکتے

ہیں۔ اب جس بیوا بڑی کے لئے میں نے لکھا تھا وہ ایک ہندو بیٹی ہے لیکن انہوں نے کہہ دیا کہ ہم اس کے لئے کچھ نہیں کر سکتے۔ اس پر میں نے انہیں دوبارہ لکھا کہ تین کیسیز میں اس طریقے سے آپ کے وہاں پر کیا گیا ہے۔ اس کے بعد ڈپٹی منسٹر صاحب نے سمجھ لکھا کہ ہم اس کے بارے میں غور کر یونگر لیکن ابھی تک وہ غور ہی چل رہا ہے اور معاملہ وہیں کا وہیں پڑا ہوا ہے.....

اپاڈھیکش مہودئے : مانیہ سدھیہ کا سਮئے سماںت ہو رہا ہے۔

شری عبدالغنی ڈار : میں آپ کا شکریہ ادا کرتا ہوں تھے آپ نے مجھے ثائم دیا اور میں جو نکہ ہمیشہ چیز کو اوبی کرتا ہوں اس لئے فقط ایک بات کہہ کر میں ابھی جگہ پر یعنی جاؤں گا۔

میں کہنا چاہتا ہوں نہ سوائے ان کی نیکی کے اور نوئی وجہہ اس کے لئے نہیں ہو سکتی ہے۔ بلا شک مسٹری مہودئے ایک نیک آدمی ہیں۔ پہلے وائے ریلوے منسٹر مثلا پائلٹ صاحب اور دیگر منسٹر ہوشیار شخص تھے اور وہ شاید کردن بھی پکڑتے ہوئے لیکن ان کے وقت میں گھاٹا نہیں پڑا تو اب بے گھاٹا یا تو ان کی نیکی کی وجہہ سے پڑتا ہے یا ریلوے بورڈ کی ان کے ساتھ بتی

نہیں ہے اور بورڈ والے ایسے نیک آدمی کو منسٹر بنتے نہیں دیکھنا چاہتے اس نے یہ گھاٹا دکھلایا جاتا ہے۔ میری بھی شری بترجی کی رائے سے رائے ملتی ہے کہ بہت کم منسٹر اس طبیعت کے دیکھنے میں جیسے کہ ہمارے پناجہ صاحب ہیں۔ ضرورت اس بات کی ہے کہ وہ اپنے آپ کو بدھیں اور ریلوے آسراں کی غلطیوں ہر پرده نہ ڈالیں اور اس بات کی کوشش کریں کہ ان کی وہ غلطیاں دور ہوں اور ریلوے میں جو گھاٹا ہوا وہ گھاٹا نہ ہو کیونکہ گھاٹا ہو ہی نہیں سکتا۔ اس کے اور غور کرنا چاہتے اور اس کے لئے ایک کمیٹی بنائی جانی چاہتے کہ ریلویز میں یہ گھاٹا کیوں ہوا۔

SHRI S. M. BANERJEE : Sir, ~~may~~ I know when the Minister is likely to speak?

MR. DEPUTY-SPEAKER : Tomorrow.

17-16 hrs.

ARREST AND RELEASE OF MEMBERS

MR. DEPUTY SPEAKER : Now, two Members of the House, Shri S. Kundu and Shri Ram Charan, were arrested but they have been released. The information will be given in the bulletin.

SHRI SAMAR GUHA (Contai) : Sir, this is some sort of insult to the House, to the Speaker, and to the Deputy-Speaker also. They were arrested in Delhi. It takes only just an hour to inform you; they have been arrested and tried and fined and they were kept till the rising of the court and they have now come. Now you are giving the information. I think this thing should not continue in future.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Hardly two hours have passed. It takes time to get information.

SHRI SAMAR GUHA : Early in the morning they were arrested. This thing should be taken note of.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I am told that information was received regarding the release. We are seeing them here now.

SHRI SAMAR GUHA : Information about their arrest was not communicated to the House. (*Interruption*).

DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS), 1968-69 AND DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 1967-68—*Contd.*

SHRI SRINIBAS MISRA (Cuttack) : What about cut motions 169 and 170 ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : They are there, Hon. Members may now move the cut motions to the Demands for Grants in respect of Railway Budget for 1968-69, subject to their being admissible.

SHRI MOHAMMAD ISMAIL (Barakpore) : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Reduction of perquisites of senior and top officials in view of high expenditure of Railway Administration (10)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to abolish the post of Staff Members of the Railway Board. (11)].

SHRI RAMAVATAR SHASTRI (Patna) : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to arrive at quick decision on the grievances of and representations of All India Guards Council adequately. (12)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to safeguard the lives of Railway Guards having been murdered and/or attacked brutally while working in trains. (13)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to abolish the Railway Board. (14)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to reduce the fat salaries drawn by the Railway Board officials. (15)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Maltreatment of railway employees by the Railway Board. (16)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to pay any attention towards amenities for the public. (17)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Squandering money on Railway Board. (18)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to pay any attention to the suggestions given by M.Ps. (19)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to stop arbitrary action and irregularities of Railway Board. (20)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to stop bureaucratic attitude of the Railway Board. (21)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to give more facilities to ordinary employees of the Railway Board. (22)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to limit the pay of Members of the Railway Board to not more than Rs. 1000/- (23)]

SHRI CHANDRA SEKHAR SINGH (Ichanabad) : I beg to move:

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Increase in the passenger fares. (24)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced to Re. 1."

[Failure to abolish the Railway Board. (25)]

SHRI Y. S. KUSHWAH (Bhind) : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced by R. 3,21,000."

[Need to pay not more than Rs. 1,000 per month as pay to each member and officer of Railway Board in view of the deficit Railway Budget. (26)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Question of increasing the platform fee, third class passenger fare and depriving the long journey third class passengers of the sleeping facilities. (43)]

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to prevent the railway accident at Lakhisarai Station (Bihar). (11)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to prevent railway accidents. (78)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to reduce the pay of the members of the Railway Board. (79)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to reduce the pay of additional members of the Railway Board. (80)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to reduce the pay of other higher officers of the Railway Board. (81)]

SHRI CHANDRA SEKHAR SINGH : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to reconstitute the Railway Board. (83)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to reduce the salaries of the officers of the Railway Board. (84)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to give representation to the Railway workers in Railway Board. (85)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to provide potable water in each railway compartment. (86)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to increase efficiency in Railway Administration. (87)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to improve the conditions of Railway Hospitals. (88)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Irregularity in allotment of quarters to Railway employees. (89)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Shri Chandra Sekhar Singh]

[Increase in third class passenger fare. (90)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to provide more amenities to third class passengers. (91)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to discontinue air-conditioned coaches. (92)]

SHRI Y. S. KUSHWAH : I beg to move :

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to speed up the construction work of Guna-Maksi line. (109)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to speed up the work of doubling the line on Bine-Jhansi-Agra line. (110)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to conduct a survey for construction of a rail link between Bhind (Madhya Pradesh) and Etawah (Uttar Pradesh). (111)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to conduct a survey for having a rail link between Bhind (Madhya Pradesh) and Chirgaon (Uttar Pradesh). (112)]

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : I beg to move :

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to reduce the expenses in the name of "Miscellaneous Expenditure." (116)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to pay proper attention towards survey of new lines in Bihar. (117)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need for a survey with regard to providing broad gauge line in North Bihar. (118)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need for surveys for providing new lines in Patna and Gaya District of Bihar. (119)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need for a survey for providing new line from Bihta Station, Eastern Railway to Jahanabad via Bikram, Pali, Arval Kurtha and upto Rajgiri from there. (120)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need for survey for providing new line from Bihta Station (Eastern Railway) to Daudnagar and Aurangabad via Arval. (121)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to complete expeditiously the survey in regard to providing broad gauge line in the area served by Arrah-Sasaram Light Railway. (122)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to provide broad gauge line from Samastipur to Darbhanga, N.E. Railway, (123)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide broad gauge line from Barauni to Katihar, N.E. Railway. (124)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to introduce electric trains in Eastern Railway. (125)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to pay proper attention towards medical services. (126)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to increase the expenditure being incurred on health and welfare of employees. (127)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs.

[Need to increase facilities to employees. (128)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Need to check mismanagement of canteens for employees. (129)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced Rs. 100."

[Need to make arrangements for better education of the children of employees. (130)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to reduce administrative expenditure. (131)]

SHRI MOHAMMAD ISMAIL : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Over-staffing of senior officials in various departments of the Railway Administration. (154)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Negligence of the senior officials leading to growing railway accidents. (155)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Growing over-crowding of trains as a result of failure to arrange sufficient number of trains and proper adjustment of timing. (156)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Late running of trains consequent of non-attendance to their duties by senior officials. (157)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure of the Administration to give a patient hearing to the genuine grievances of the employees. (158)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to shift the Head office of Railway Electrification from Delhi to Calcutta. (159)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to stop saloon facilities for high railway officials and convert them into regular bogies. (160)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Shri Mohammad Ismail]

[Need to prepare uniforms for railway employees on zonal basis departmentally instead of giving it to contractors. (161)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to stop creation of special posts for officers. (162)]

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to reduce the salaries the officials of the Railway Service Commission, Bombay. (163)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to reduce the salaries of officials of the Railway Service Commission, Calcutta. (164)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to reduce the salaries of officials of the Railway Service Commission, Allahabad. (165)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to reduce the salaries of officials of the Railway Service Commission, Madras. (166)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to increase the salaries of class III and class IV employees of various Railway Service Commissions. (167)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to improve the service conditions and extension of other facilities to ordinary employees of various Railway Service Commissions. (168)]

SHRI SRINIBAS MISRA (Cuttack) : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Failure of the Administration to provide for a direct express service from Orissa to Delhi via Bina, Katni, Bilaspur, Jharsuguda, Kharagpur, Puri. (169)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Lack of provision for any fast moving train in day time in the State of Orissa. (170)]

SHRI CHANDRA SEKHAR SINGH : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to provide separate waiting rooms to the passengers of all categories. (171)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to provide a hospital for the employees of Kishanganj Railway Station. (172)]

SHRI Y. S. KUSHWAH : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Expenses—Repairs and Maintenance be reduced Rs. 100."

[Need to pay attention to repairs in trains running on narrow gauge lines between Gwalior and Bhind, Gwalior and Sholapur, Kalan and Gwalior and Shivpuri. (174)]

"That the demand under the head Ordinary Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Need to make arrangements for sanitation, fans, electricity in trains running on narrow gauge lines between Gwalior and Bhind, Gwalior and Sheopur Kalan and Gwalior and Shivpuri. (175)]

"That the demand under the head Ordinary Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Need to change old rickety engines and trains running on narrow gauge lines between Gwalior and Bhind, Gwalior and Sheopur Kalan and Gwalior and Shivpuri. (176)]

"That the demand under the head Ordinary Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Question of slowing down the speed of trains running on narrow gauge lines between Gwalior and Bhind, Gwalior and Sheopur Kalan and Gwalior and Shivpuri. (177)]

"That the demand under the head Ordinary Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Need to attach more bogies to trains running on narrow gauge lines between Gwalior and Bhind, Gwalior and Sheopur Kalan and Gwalior and Shivpuri. (178)]

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Failure to protect railway property. (180)]

"That the demand under the head Ordinary Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Failure to check theft of railway property. (181)]

"That the demand under the head Ordinary Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Need to check increasing number of thefts of railway property. (182)]

"That the demand under the head Ordinary Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Need to check wastage of money in the name of repairs to railway buildings. (183)]

"That the demand under the Head Ordinary Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Need to pay attention to repairs to be made in railway employees' quarters. (184)]

SHRI K. M. ABRAHAM (Kottayam) : I beg to move :

"That the demand under the Head Ordinary Expenses and Maintenance be reduced by Rs. 100."

[Failure to introduce direct trains from Bombay to Cochin. (191)]

SHRI MOHAMMAD ISMAIL : I beg to move :

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to absorb the workers of the construction work after its completion. (193)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Lack of promotion facilities to the traffic accounts clerks grade II. (194)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to take into consideration the service of an employee from the date of recruitment in the case of candidates for Railway Service Commission (195)]

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : I beg to move :

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide facility of earning their livelihood to Railway porters. (196)]

"That the demand under the Head Ordinary Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to regularise the services of Railway porters. (197)]

"That the demand under the Head Ordinary Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need to increase the present pay scale of Rs. 110—180 of Loco Mechanical Staff. (198)]

(Shri Ramavtar Shastri)

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need to restore the pay-cut effected in respect of mechanical staff of Jamalpur Loco shed. (199)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to increase the pay scales of loco mechanical staff. (200)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to accede to the demands of Eastern Railway Zonal Mechanical Staff Committee of Indian Railways Mechanical Staff Association made at its Jhajha meeting. (201)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide work on a permanent basis to substitute labourers. (202)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need to avoid engaging outside labourers while substitute labour is available. (203)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need to improve the conditions of loco-running staff. (204)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need to accede to the demands for ward by loco running staff Committee. (205)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to check the atrocities and irregularities committed by the Foreman in loco-sheds. (206)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need for immediate transfer of loco foremen working in Jamalpur (Eastern Railway). (207)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to withdraw police cases against loco staff of Gaya (Eastern Railway). (208)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to re-open fair-price grain-shops for Railway employees. (209)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to fix pay scales of Railway Employees according to their responsibilities. (210)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to raise the living standard of signalmen and gaugeman. (211)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to check maltreatment of Railway employees at the hand of their officials. (212)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to lighten the work load of loco mechanical staff. (231)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need to give special facilities to employees working on steamers and ports. (214)]

"That the demand under the Head Ordinary Operating Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need to avoid retrenchment of forty per cent of train clerks of Danapur, Eastern Railway. (215)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to upgrade the post of Railway Guards. (216)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to accept the demands of All-India Railway Guards Association. (217)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to give increased D.A. to Railway employees in proportion to increase in price-index. (218)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to accede to the demand put forward by All India Railwaymen's Federation. (219)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need to withdraw the circular issued by Div. Supdt. regarding change in the duty of conductors of Allahabad working in I, II and III class sleeper-coaches. (220)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation (Fuel) be reduced by Rs. 100."

[Failure to purchase all required coal from National Coal Development Corporation. (222)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operating (Fuel) be reduced by Rs. 100."

[Need to discontinue purchasing coal from private collieries at higher rates. (223)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation (Fuel) be reduced by Rs. 100."

[Failure to prevent pilfering of die oil. (224)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation (Fuel) be reduced by Rs. 100."

[Failure to prevent large-scale theft of coal. (225)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation (Fuel) be reduced by Rs. 100."

[Failure to prevent corruption rampant in the purchase of coal. (226)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation (Fuel) be reduced by Rs. 100."

[Failure to purchase 4-inch coal fixed as a fuel for the engine. (227)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation (Fuel) be reduced by Rs. 100."

[Failure to prevent more use of coal in the engine because of big pieces of coal. (228)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation (Fuel) be reduced by Rs. 100."

[Failure to prevent the practice of selling coal and cinder ash to the contractors at a very nominal price. (229)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation (Fuel) be reduced by Rs. 100."

[Failure to check large scale theft of coal. (230)]

SHRI MOHAMMAD ISMAIL : I beg to move :

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel be reduced to Re. 1."

[Ban the introduction of electronic computers in all the Railways. (231)]

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : I beg to move :

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel be reduced by Rs. 100."

[Failure to prevent wastage of stationery and forms. (233)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel be reduced by Rs. 100."

[Failure to prevent theft of goods. (234)]

[Shri Ramavtar Shastri]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel be reduced by Rs. 100/-."

[Need to exercise necessary caution in the loading and unloading of goods. (235)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel be reduced by Rs. 100/-"

[Need to prevent misuse of money in the name of compensation. (236)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel be reduced by Rs. 100/-"

[Need to supply uniforms to all the Railway employees. (237)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel be reduced by Rs. 100/-"

[Need to bring about improvement in the supply of uniforms. (238)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel be reduced by Rs. 100/-"

[Need to supply the required length of cloth to the employees instead of ready-made uniforms. (239)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to supply woollen uniforms to all the employees. (240)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Operation other than Staff and Fuel be reduced by Rs. 100/-"

[Need to supply woollen uniforms to Railway porters. (241)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Miscellaneous Expenses be reduced by Rs. 100/-"

[Need to pay full compensation to the families of the persons killed in Lakhisarai Railway accident. (246)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Miscellaneous Expenses to reduced by Rs. 100/-"

[Need to increase the amount to the passengers injured as a result of Railway accidents. (247)]

SHRI MOHAMMAD ISMAIL : I beg to move :

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Inadequate housing facilities for class III employees. (251)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Inadequate housing facilities for class IV employees. (252)]

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : I beg to move :

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to improve the unsatisfactory condition of medical services. (253)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Need to bring about further improvement in the diet of the patients in Railway hospitals. (254)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to check the theft of the food supplied to the patients in Railway hospitals. (255)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Need to supply patent medicines to the patients in Railway hospitals. (256)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Need to supply milk and fruit in adequate quantity to the patients in Railway hospitals. (257)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to check theft and black-marketing in medicines in Railway hospitals. (258)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to end mismanagement of the Railway Health Centres and the Dispensaries. (259)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to provide facilities for the treatment of females and to provide beds to them in all the Railway Health Centres. (260)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to make adequate arrangements of male and female doctors in all the Railway Health Centres. (261)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to check supply of inferior food in the Railway Health Centres and hospitals. (262)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Total absence of cleanliness on the stations. (263)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Unsatisfactory sanitary condition of the waiting rooms. (264)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Need for immediate transfer of the Doctors at Samastipur Railway Hospital. (265)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to take action against the doctors meting out ill-treatment to the sanitary staff of the Samastipur hospital. (266)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Need to give adequate living allowance to the employees of Samastipur Hospital who have been suspended. (267)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to ensure sanitation in the lavatories of the Jamalpur Station of Eastern Railway. (268)]

"That the demand under the Head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to ensure sanitary conditions in the Railways. (269)]

SHRI M. K. NANJA GOWDER (Nilgiris) : I beg to move :

"That the Demand under the Head Dividend to General Revenues be reduced by Rs. 100/-"

[Unremunerative lines. (270)]

SHRI MOHAMMAD ISMAIL : I beg to move :

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced to Rs. 1/-"

[Need to abolish contract system and give the work to labour co-operatives. (271)]

SHRI Y. S. KUSHWAH : I beg to move :

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to convert narrow gauge line between Bhind and Gwalior into broad gauge. (289)]

SHRI MOHAMMAD ISMAIL : I beg to move :

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to double the railway line from Dum Dum to Basirhat. (291)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to construct railway line from Malda to Balwahat and Hilli. (292)]

SHRI CHANDRA SEKHAR SINGH : I beg to move :

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"]

[Need to provide a new line from Dehri-on-Sone, Eastern Railway to Arrah Junction via Nasriganj Sahar, Narayanpur and Agiano. (306)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Need to provide a manned level crossing near Muther on Patna-Gaya line, Eastern Railway. (307)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Need to provide a narrow gauge line from Makdumpur Station, Eastern Railway to Rajgir via Khidar Sarai and Sabahda. (308)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Need to provide a new line from Gaya Junction, Eastern Railway to Hazaribagh City via Sherghati. (309)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Need to renovate the first and second class waiting rooms at Jahanabad Station on Patna-Gaya line, Eastern Railway to provide adequate furniture therein. (310)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Need to provide first and second class waiting rooms at Jahanabad Court Station on Patna-Gaya line, Eastern Railway. (311)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Need to provide a new railway line from Arwal to Bihar sarif via Jahanabad on Eastern Railway. (312)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Need to provide a new railway line from Bihta Station, Eastern Railway to Barun Junction via Daudnagar. (313)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Need to connect Rafiganj with Bihta Junction via Tikari and Kinjar, Eastern Railway. (314)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Need to provide a new railway line from Gaya Junction to Goh, Daudnagar via Tekari City on Eastern Railway. (315)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Need to provide a narrow gauge line from Aurangabad Road to Navi Nagar City on Eastern Railway. (316)]

SHRI SRINIBAS MISRA : I beg to move :

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to construct an overhead bridge at the southern level crossing at Cuttack station. (317)]

SHRI K. M. ABRAHAM : I beg to move :

"That the demand under the Head construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to construct a broad gauge line in Kerala State between Ernakulam and Trivandrum *via* Kottayam by discarding the existing metre gauge line. (318)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to construct a new line between Trivandrum, Kerala State and Cape Comorin, Madras State. (319)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to construct a new line between Punoloor and Tiruvalla, Kerala State. (320)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to construct a new line between Cochin and Quilon *via* Alleppey, Kerala State. (321)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to construct a new line between Kottayam, Kerala State and Madurai, Madras State, parallel to Kottayam Kumali Road. (322)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to construct a new line between Cochin, Kerala State and Bodinaikannoor, Madras State *via* Munnar, Kerala State. (323)]

SHRI CHANDRA SEKHAR SINGH : I beg to move :

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Need to construct another bridge on Yamuna river. (324)]

"That the demand under the Head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserved Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Need to convert metre gauge lines into broad gauge on all Railways. (325)]

SHRI K. M. ABRAHAM : I beg to move :

"That the demand under the Head Open Line Works—Capital Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to construct a Railway station at Neelimangalam near Kottayam, Kerala State. (337)]

"That the demand under the Head Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to construct a railway station at Kaduthuruthy, Kerala State. (338)]

SHRI NAMBIAR : I beg to move :

That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Unsatisfactory working of the Railway Board. (391)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Need to reconstitute the Railway Board by delegating more powers to the General Managers. (392)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Evolution of a formula to grant recognition to Employees Trade Union and to remove the present state of affairs of showing favouritism and political discrimination. (393)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by the Rs. 100/-"

[Need to place the Chairman, Railway Board and the Financial Commissioner, Railways on equal pay-scale. (394)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Need to set up an Appellate Tribunal at the Railway Board level to hear the final appeals by the affected employees particularly in the case of dismissals, removals, compulsory retirements and termination of services. (395)]

[Shri Nambiar]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Need to reorganise the Divisional personnel set-up in Zonal Railways by taking away all the workmen and employees from the Divisional Personnel Officer and putting the Divisional Officers incharge of the personnel side. (396)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Inadequate supply of mail vans resulting in the usage of third class compartments for carrying Mail. (414)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Inadequate lighting arrangements in the mail vans. (415)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Removal of the alarm-chain in the Mail vans thereby endangering the safety of the personnel. (416)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Need to construct buildings for the Railway Mail service in important Railway junction stations. (417)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Need to introduce eight hours working for all categories of railwaymen in accordance with the I.L.O. directive and to terminate the obsolete Rajadhiyaksha Award. (418)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Need to take up the Erode-Sathyamangalam-Samaraj Nagar new line. (419)]

SHRI A. SREEDHARAN (Badagara) : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Need to take up survey of the Telli-cherry-Mysore Railway (420)]

SHRI NAMBIAR : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Need to take up the work of Kannya Kumari railway link immediately as the survey has been completed. (421)]

SHRI A. SREEDHARAN : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Need to make Mangalore-Hassan railway link to be a broad guage instead of the present metre gauge proposal. (422)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Need to drop the proposal regarding introduction of charges for III class sleeper berths for distant travellers. (423)]

SHRI NAMBIAR : I beg to move :—

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Need to drop the proposal regarding increase in the fares and freights. (424)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration—be reduced by Rs. 100/-"

[Serious threat of retrenchment of temporary employees and casual labour on all Railways. (441)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration—be reduced by Rs. 100/-"

[Need to construct either an over-bridge or an under-bridge at the Avanasi Road level crossing in Coimbatore city (S. Railway) (442)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration—be reduced by Rs. 100/-"

[Need to build a pucca station with all passenger amenities at Irugur Station (S. Railway) near Coimbatore (443)]

SHRI A. SREEDHARAN : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration—be reduced by Rs. 100/-"

[Need to arrange to stop the West Coast Express at Tirupur Railway Station on the S. Railway. (444)]

SHRI NAMBIAR : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration—be reduced by Rs. 100/-"

[Need to give quarters to the sweepers and cleaners of Coimbatore Railway Station. (445)]

SHRI A. SREEDHARAN : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration—be reduced by Rs. 100/-"

[Need to increase third class travel accommodation from Coimbatore towards Madras side and Mangalore side. (446)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration—be reduced by Rs. 100/-"

[Neglect shown in covering of platforms of many railway stations of the Southern Railways on the West Coast despite the heavy monsoons. (447)]

SHRI NAMBIAR : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration—be reduced by Rs. 100/-"

[Need to repair, remodel and reconstruct many of the old railway quarters particularly on the West Coast line of the Southern Railway. (448)]

SHRI A. SREEDHARAN : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration—be reduced by Rs. 100/-"

[Need to revise the time-table of the West Coast Express of the Southern Railway to suit the passengers from the West Coast area. (449)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration—be reduced by Rs. 100/-"

[Need to provide a stoppage of Mangalore-Madras Mail, Mangalore-Cochin Express and West Coast Express at Quilandi. (450)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration—be reduced by Rs. 100/-"

[Need to provide a stoppage of West Express at Badagara (451)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration—be reduced by Rs. 100/-"

[Need to build railway quarters for employees at Chemanchari Railway Station. (452)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration—be reduced by Rs. 100/-"

[Need to provide a platform roof at the Chemanchari Railway Station (453)]

SHRI NAMBIAR : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100/-"

[Threat of large scale retrenchment of loco shed men due to the introduction of dieselisation. (454)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100/-"

[Need for completion of the electrification of the "C" type quarters in the Railway Colony at Golden Rock (Southern Railway) (455)]

[Shri A. Shreedharan]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100/-"

[Situation created by the reduction of skilled artisans in the name of incentive scheme in the Golden Rock Workshop (Southern Railway). (456)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100/-"

[Refusal to stipulate eight hour working for the loco running staff resulting in the increase in accidents. (457)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100/-"

[Refusal to redress the reasonable grievances of the Loco Firemen resulting in serious labour unrest and stoppage of work. (458)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100/-"

[Refusal to grant normal promotions and confirmations to the Loco Firemen of the Southern Railway resulting in dislocation of train working. (459)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Need to grant free medical aid and diet to railway employees and their family members while admitted to beds in railway hospitals as was before in British regime. (462)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Need to grant one set free passes to retired Class IV employees as in the case of Class III employees as was before in British regime. (463)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Need to grant rent free quarters to operating staff like Station Masters, Pointmen as was before in British regime. (464)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Need to provide employment to at least one son of a Railway employee as was done before during British regime. (465)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare reduced by Rs. 100/-"

[Need for reduction of rent of Railway quarters constructed several decades ago to the level fixed then as in the days of British regime. (466)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-"

[Need to supply free water and electricity to the Railway employees Institutes as was done during British regime. (467)]

SHRI KIRUTTINAN (Sivaganga) : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Increase in platform fee, third class passengers fare and depriving the long journey third class passengers of the sleeping facilities. (527)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Lack of facilities for third class passengers. (528)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to meet the demand of the T.T. Es. and their classification as running staff. (529)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Poor catering arrangements in Railways. (530)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-"

[Failure to pay attention to the suggestions given by the M. Ps. in the Informal Consultative Committees. (531)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-."

[Need to provide a new bridge on Vaigai river at Manamadurai in Southern Railway. (532)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-."

[Need to provide level crossings near Pessarpattam, Thiruppachethy, Pappankulam on the Madurai, Manamadurai line in Southern Railway. (533)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-."

[Need to construct halt stations at Sivaganga college on the Karaikudi-Manamadurai line, Rajagambiram, Ladanendal on Madurai-Manamadurai line in Southern Railway. (534)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-."

[Need to provide drinking water facilities in all compartments. (535)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100/-"

[Introduction of automation in Railways (545)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100/-."

[Need to conduct a survey to have a rail link between Dindigul to Karaikudi or Madurai to Karaikudi (*via*) Thiruppathur in Madras State. (546)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100/-."

[Need to conduct a survey to have a rail link between Karaikudi and Tondi Arantanki and Tondi in Madras State. (547)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100/-."

[Need to conduct a survey to have a coastal Rail link between Aranthangi and Mandapam in Madras State. (548)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100/-."

[Need to provide platform roof at Paramakudi Station in Southern Railway. (550)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to provide a direct Express Train from Virudunagar to Madras via Aruppukkottai, Manamadurai-Chord in Southern Railway. (551)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to have an Express train from Madurai to Rameswaram in Southern Railway. (552)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to redress, the difficulties of the Firemen at Trichinopoly Division in Southern Railway. (553)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to provide four S.H. Mail vans for 143 and 144 between Madurai and Shenkottah in the Southern Railway. (554)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance—be reduced by Rs. 100/-."

[Need to provide black tar to all Railway Feeder Roads. (555)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100/-."

[Need to pay more attention to repairs in the Diesel coaches running between Trichinapally and Manamadurai in the Southern Railway. (556)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100/-."

[Need to provide a permanent Station building at Aranmanai Siruvayal in the Southern Railway. (557)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100/-."

[Need to provide a permanent station building at East-Manamadurai in the Southern Railway. (558)]

SHRI P. VISWAMBHARAN (Trivandrum) : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Miscellaneous Expenses be reduced to Re. 1/-."

[Increase in third class passenger fares (563)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Miscellaneous Expenses be reduced by Rs. 100/-."

[Need to introduce new bogies in the trains running between Madras—Trivandrum, Madras Cochin and Madras—Mangalore. (564)]

SHRI KIRUTTINAN : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to provide a Lady doctor at Manamadurai in the Southern Railway (569)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to provide Housing facilities for staff at Manamadurai in the Southern Railway (570)]

"That the demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-."

[Need to construct a new railway line from Tirunelveli to Kanyakumari in Madras State. (572)]

"That the demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-."

[Need to construct a new railway line from Manamadurai to Tuticorin in Madras State. (573)]

"That the demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-."

[Need to reinstate the dismantled railway line from Pamban to Danushkodi (574)]

SHRI P. VISWAMBHARAN : I beg to move :—

"That the demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-."

[Need to construct a new railway line from Trivandrum to Cape Comorin (575)]

"That the demand under the head Construction of New Lines—Capital and Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100/-."

[Need to convert the metre gauge line from Ernakulam to Trivandrum into broad gauge (576)]

SHRI KIRUTTINAN : I beg to move :—

"That the demand under the head Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100/-."

[Need to withdraw the proposal of dismantling certain existing lines in the name of unremunerative (577)]

"That the demand under the head Open Line Works—Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100/-."

[Need to reopen the stations at Nedungalam in Southern Railway (578)]

SHRI N. SREEKANTAN NAIR (Quilon) : I beg to move :—

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100/-."

[Need to cover the platforms of the Shencottah-Trivandrum section of the S. Railway to give shelter to the passengers particularly during monsoon. (596)]

SHRI NAMBIAR : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100/-."

[Need to transfer the optees from the South Central Railway to Southern Railway as per the previous promises given to them. (597)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100/-."

[Need to grant Night Duty Allowance to all those who work during nights irrespective of intermittent or continuous duty (598)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100/-."

[Disruptive working of the Divisional Superintendent's Office at Kota (Western Railway) resulting in periodical unrest in that Division. (599)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100/-."

[Unreasonable shifting of the Railway stores at Nagappattinam (Southern Railway) by different stages creating operational difficulties and innumerable hardships to the employees. (600)]

SHRI N. SREEKANTAN NAIR : I beg to move :—

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to provide staff amenities like proper latrine, canteen and washing facilities in the Loco shed at Quilon (S. Railway) (601)]

SHRI NAMBIAR : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100/-."

[Abolition of the outmoded system of not allowing engineering gangmen and others to sign the pay sheets before drawing salaries and the continuance of securing thumb impression even by literate men. (603)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100/-."

[Need to issue pay slips to that workmen of the Engineering Department so as to enable them to know the actual deductions made in each pay sheet. (604)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100/-."

[Need to sanction two men on Night Patrol Duty so that safety of track be ensured. (605)].

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100/-."

[Undue delay caused in paying house rent allowance arrears to workmen in Golden Rock (Southern Railway) colony who vacated the quarters with previous permission (606)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Repairs and Maintenance be reduced by Rs. 100/-."

[Need to give promotions to Class IV workmen of Golden Rock and Perambur workshops and in the Loco Sheds of the Southern Railway (607)]

SHRI SREEKANTAN NAIR : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100/-."

[Need to remove the pressing grievances of the Railway Commercial Clerks regarding the work-load, promotion facilities, hours of work, grant of accommodation and indiscriminate transfers. (608)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating staff be reduced by Rs. 100/-."

[Need to regularies the services and confirm the engineering gangmen kept as casual labour for several years in the Quilon section of the S. Railway. (609)]

SHRI SRINIBAS MISRA : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to implement the recommendation of the Second Pay Commission regarding merger of the two grades of Section Controllers. (610)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100/-."

[Discrimination made against the staff of the Control Organisation in respect of pay scale and grade (611)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to provide reasonable prospects and incentives to the staff of the Control Organisation (612)]

SHRI NAMBIAR : I beg to move :

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-."

[Need to reintroduce 'workers special' and supply of drinking water at Irimpanam of the Cochin Refinery siding of the Southern Railway (613)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Staff Welfare be reduced by Rs. 100/-."

[Need for retention of the Railway Dispensary at Thiruvannamali on the Southern Railway. (614)]

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 43,00,000/-."

[Need to abolish the Railway Board. (617)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 1,00,00,000/-."

[Need to fix not more than rupees 1,000 as pay of officers to make good the deficit in the Budget. (618)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 1,00,00,000/-."

[Need to abolish air-conditioned trains. (619)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 1,00,00,000/-."

[Need to abolish saloons (620)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 1,00,00,000/-."

[Need to discontinue re-instatement of officers (621)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 1,00,00,000/-."

[Need to reduce the number of high officials (622)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to remove the grievances of the Indian Railway Loco Mechanical Staff Association (623)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to remove the grievances of the Railway ministerial staff (624)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100/-."

[Failure to remove the grievances of Railway running staff (625)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need to consider the Railway ticket examiners as running staff (626)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Arbitrary increase in the passenger fare (627)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100".

[Increase of Rs. 4 per passenger in Third Class sleeper coaches (628)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to implement the recommendation of the Enquiry Committee appointed to look into the Lakhisarai accident in 1966 (629)].

SHRI KANWAR LAL GUPTA (Delhi Sadar) : I be to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to manufacture new coaches as required for the increase of passenger traffic and replacement (638)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to manufacture engines out of the loans received from outside countries (639)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to complete the ring Railway in Delhi in time (640)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide underground Railway in Delhi at the earliest (641)].

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide more amenities to passengers on all Railway stations in Delhi (642)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide over-bridges in Shakti Nagar, Sarai Rohilla, Patel Nagar and Safdarjung Air Port, New Delhi (643)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide new halting stations around Delhi particularly in Shakti Nagar (644)]

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide fast train from Delhi to Calcutta by October, 1968 (645)]

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : I beg to move :

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced to Re. 1."

[Need to abandon the policy of discontinuing the Bhagalpur-Mandar Railway line on the plea of loss (649)]

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced to Re. 1."

[Need to stop automation in Railways (650)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to run fastest train on main line from Delhi to Calcutta (657)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Administration be reduced by Rs. 100."

[Need to stop Janta trains on the Gulzarbagh station (658)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need to appoint high powered committee to look into the work-load of the Loco-Mechanical Staff (659)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Need to protect the railway gangmen from the possible retrenchment (660)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operating Staff be reduced by Rs. 100."

[Failure to regularise the services of substitute workers (661)]

SHRI JAGESHWAR YADAV (Banda) :
I beg to move :

"That the demand under the head Construction of New Lines Capital & Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a new railway line for Kartal, Naraini, Artra, Baberian and Rajpur and connecting it to Bargeth Station on Central Railway (671)]

"That the demand under the head Construction of New Lines Capital & Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to connect Jhansi Manikpur on Central Railway via Harpalpur, Khajuraho, to Kartal, Naraini, Artra Baberian Kamasen, Rajapur and Bargeth Station by constructing a new railway line (672)]

"That the demand under the head Construction of New Lines Capital & Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to connect Khajuraho by rail (673)]

SHRI RAMAVATAR SHASTRI : I beg to move :

"That the demand under the head Construction of New Lines Capital & Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to lay a double track on Patna-Gaya line on Eastern Railway (674)]

"That the demand under the head Construction of New Lines Capital & Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a new line between Bihta and Rajgrih via Bikram-Paliganj, Arwal and Jahanabad (675)]

"That the demand under the head Construction of New Lines Capital & Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to extend broad-gauge line in North Bihar (676)]

"That the demand under the head Construction of New Lines Capital & Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a new line between Rajgriha and Gaya (677)]

"That the demand under the head Construction of New Lines Capital & Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to convert futwa Islampur light railway (narrow-gauge) into broad-gauge line (678)]

"That the demand under the head Construction of New Lines Capital & Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a new railway line in Chhota Nagpur to steps up the pace of industrial development (679)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need for the extension of Gulzarbagh Station (689)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need for the construction of sheds at both sides of the Gulzarbagh Station (690)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Funds be reduced Rs. 100."

[Need to widen and raise the level of the under-bridge at Patna city station (Eastern Railway) (691)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need for better arrangements in regard to lavatories and water supply at stations (692)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to shift Lakhisarai station towards West (693)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to construct one more over-bridge at Lakhisarai Station on its western side (694)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to develop Lakhisarai Station into a full-fledged station (695)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to appoint a station master at Lakhisarai station (696)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to make loud-speaker arrangements at Lakhisarai station permanently (697)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure in paying attention to the cleanliness of the lavatories at Jamalpur Station (698)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure in making adequate water supply arrangements in the lavatories in the waiting rooms at Kiul Station (699)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to construct more quarters for the employees in Danapur (Eastern Railway) (700)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to remove the shortage of chairs in the 1st Class waiting room at Bihta Station on Eastern Railway (701)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need for the expansion of Bihta Station (702)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to construct an over-bridge near the cabin at Bihta Station (703)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to construct sheds at Sadiopur Station on Eastern Railway (704)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to change the name of Patna City Station to Patna Saheb Station (705)]

"That the demand under the head Open Line Works Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to change the name of Patna Junction to Pataliputra Junction (706)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to construct another over-bridge towards the West at Danapur Station (Eastern Railway) (707)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to extend the shed at Taregana Station on Patna-Gaya line (708)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to provide a separate waiting room for ladies at Taregana Station (709)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to further extend the shed provided at the ticket-window on Taregana Station (710)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to provide a drinking water-pump on the Eastern platform of Taregana Station (711)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to construct a bridge at Meetha-pur cabin in Patna (712)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure in keeping Danapur Railway colony clean (713)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to extend the school building in Danapur Railway colony School (714)]

"That the demand under the head Pensionary Charges-Pension Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to increase the amount of pension (715)]

"That the demand under the head Pensionary Charges-Pension Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to avoid delay in the payment of pensions (716)]

"That the demand under the head Pensionary Charges-Pension Fund be reduced by Rs. 100."

[Need to give special facilities for the admission of the children of the pensioners (717)]

SHRI C. MUTHUSAMI (Karur) : I beg to move :

"That the demand under the head Railway Board be reduced by Rs. 100."

[Need for connecting Karur-Dindigul broad gauge railway via Thadicombu Vedasandur, Pallapatti and Aravakurichi (718)]

SHRI D. N. DEB (Angul) : I beg to move :

"That the demand under the head Miscellaneous Expenditure be reduced by Rs. 100."

[Failure to conduct a feasibility-cum-cost study of the Talcher-Bimlagarh rail link in view of the new developments at Talcher after the 1947 survey (719)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operation (Fuel) be reduced by Rs. 100."

[Failure in intensifying efforts for the conservation of fuel and other stores (720)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Operation Other Than Staff and Fuel be reduced by Rs. 100."

[Failure of intensifying efforts for reducing loss and damage to goods (721)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Miscellaneous Expenses be reduced by Rs. 100."

[Failure of the Railway administration to effect maximum economy in working expenses (722)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Miscellaneous Expenses be reduced by Rs. 100."

[Failure in taking preventive measures for accidents at level crossings (723)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to check ticketless travelling under the Khurda Road Division and the Asansol Division of the S.E. Railway (724)]

"That the demand under the head Ordinary Working Expenses—Appropriation to Depreciation Reserve Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to secure and prevent diversion to other means of transport (725)]

"That the demand under the head Dividend to General Revenues be reduced by Rs. 100."

[Stagnation in growth of Revenue and goods traffic throughout the country (726)]

"That the demand under the head Construction of New Lines be reduced by Rs. 100."

[Failure to construct new lines and doubling of existing lines of the S. E. Railway within Orissa (727)]

"That the demand under the head Construction of New Lines be reduced by Rs. 100."

[Failure to connect Paradip Port to the hinter-land of Orissa, Bihar and Madhya Pradesh thereby affecting the efficiency and importance of Paradip Port (728)]

"That the demand under the head Construction of New Lines be reduced by Rs. 100."

[Failure of electrification of the line from Balasore to Khurda Road of S. E. Railway and Talcher to Cuttack (729)]

"That the demand the head Construction of New Lines be reduced by Rs. 100."

[Failure to improve communications to the chronically drought affected and mineral rich Western Orissa to the existing Calcutta-Madras main line in S. E. Railway (730)]

[Shri D. N. Deb]

"That the demand under the head Construction of New Lines be reduced by Rs. 100."

[Failure to mention construction of rail link from Ambaguda in Koraput District to Kesinga in Kalahandi District in Orissa in the S. E. Railway (731)]

"That the demand under the head Construction of New Lines be reduced by Rs. 100."

[Failure to mention construction of rail link from Talcher in Dhankanal District to Bimalagarh in Sundergarh District in Orissa in the S. E. Railway (732)]

"That the demand under the head Construction of New Lines be reduced by Rs. 100."

[Failure to mention construction of rail link from Talcher in Dhankanal District to Sambalpur in Sambalpur District in Orissa in the S. E. Railway (733)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide over or under-bridges at Kesinga, Jharsuguda, Sambalpur, Meramandoli and Nergundi in the S. E. Railway (734)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to provide passengers over-head bridge in the platforms of Jharsuguda Sambalpur Road in the S. E. Railway (735)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Discriminatory antipathy of the S. E. Railway in providing stoppages for Down passenger and Express trains and inadequacy of passenger bogies thereby causing great inconvenience to the public of SWestern Orissa (736)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure of providing integrated service in the S. E. Railway within Orissa (737)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to introduce Super Express Goods trains in the S. E. Railway within Orissa (738)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to hand over operating of unremunerative branch lines to the private sector on trial basis (739)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Move to close down branch lines to tourist attraction sports thereby hampering tourist traffic and adversely affecting the foreign exchange flow into the country (740)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Move for enhancing surcharge on passenger ticket without providing adequate passenger amenities (741)]

"That the demand under the head Open Line Works-Capital, Depreciation Reserve Fund and Development Fund be reduced by Rs. 100."

[Failure to introduce an Express train from Rourkela to Puri via Kharagpur, Cuttack and Bhubaneswar (742)]

MR. DEPUTY SPEAKER : The cut motions are also before the House.

SHRI LILADHAR KOTOKI (Now-gong) : Mr. Deputy-Speaker, Sir, I support the Demands for Grants of the Railways

for the next year and also the supplementary demands for the current year. It is a matter of great concern for us that the railways have been giving a deficit since 1966-67 of ground Rs. 20 crores per year. Even this year, in the budget, the estimate of deficit is Rs. 27 crores. The hon. Minister has tried to bridge this deficit by taking recourse to additional levies on passenger and also goods traffic. This is nothing new that the Minister has done this year. The same resort was taken in the previous years also. My submission is whether in this way we will be able to cure the actual defects in the railway finances, or something more serious has to be thought of.

I would like to know whether any action has so far been taken on the recommendations of the Transportation Committee of the Planning Commission regarding railway budgeting and finances. I would go further and suggest that a high-powered committee of experts should be immediately set up to go thoroughly into the whole problem and to see how the working of the railways and its finances can be improved.

I would plead with the Minister that even in the face of this huge deficit, he should seriously consider the levy of additional freight of the order of 3 per cent on goods traffic more particularly goods of an essential character and goods which are carried to distant parts of a strategic nature like Assam. Essential commodities like salt, cement and CI sheets have to be transported to that part of the country from long distances. Last year also it was increased and this year again it is proposed to be increased. How can the economy of that region be sustained? Railways are a service which we call public utility service and he should see what relief he can give in this regard.

He has assured in his reply to the general discussion that the levy on sleeper berths for third class passengers would be reduced. I would like to know what relief he is going to give in this regard.

I would like to draw his attention to a number of resolutions passed by the National Federation of Indian Railwaymen in the 11th convention held at Gauhati in October last, pertaining to the various grievances of the railwaymen. One re-

solution refers to railway finances and economy. It is our view that in the name of economy, the Railway authorities first apply the pruning knife on the staff through retrenchment, no additional recruitment, dispensing with casual labour, etc. These are the immediate things they think of, as though there is no other method of effecting economy. Another important resolution was about Dearness Allowance. We demanded that full neutralisation of the price rise for the lowest paid employees and adequate neutralisation for other employees should be given. There are many other important subjects to which those resolutions refer. We do not know as yet whether the Railway Board and the Ministry have taken any decision on them. I would be very happy if in his reply the Minister gives some indication of the action so far taken or he proposes to take in this regard.

I come to the problem of compulsory retirement of railwaymen and other government employees at 50 years of age or completion of 25 years' service. It is said that this is done only to get rid of unwanted and inefficient employees. But this sword of damocles is hanging on every railwaymen and I feel that this has affected the efficiency of the Railways itself. Therefore, I would request him to come forward and make a categorical statement that they are not going to take recourse to this method of compulsory retirement at the age of 50 when they have other weapons with them whereby they can take care of the unwanted and inefficient people.

Another matter that affects the railwaymen very badly is the confidential reports. There are rules governing how these confidential reports are to be made and maintained. But in actual practice these rules are not adhered to and the reports are made at the whims of the officers concerned the result being that many innocent employees have to suffer in the matter of their promotion. This matter also needs to be looked into.

Now I would like to draw the attention of the Railway Minister to the special problems of the employees of the NF Railway in the area to which I belong. The Railway Minister was good enough to pay a visit there during October last year. He saw for himself the various special

[Shri Liladhar Kotoki]

problem that are obtaining there and which require special treatment.

The first and foremost thing is the location of the railway in a very strategic area and the railway being exposed to, in addition to other attacks—as the Railway Minister in his Budget Speech said, somehow all the fury has to be borne by the Railways—additional fury by way of sabotage by hostiles and other anti-national elements. Therefore, I would urge that, while some protective measures have been taken on the Lumding sector no protective measures has so far been taken in another area which is very much or equally exposed to such action and that is between Siliguri and Alipur Duar. Repeatedly I have brought this matter before this House and to the notice of the Railway authorities that at least the line between Siliguri and Alipur Duar which passes through jungles where there is no habitation should be safeguarded and protective measures should be taken there. I hope this time the Railway Minister will take positive action in that direction.

Then I come to the question of quarters for the railwaymen. In our railways, particularly in the headquarter-Maligaon, Pandu and Gauhati—the condition is very bad. The Railway Minister had the kindness to go and see the state of affairs and I know for sure that inwardly he was very sorry. Whether the matter will rest with his feeling sorry or something more positive is going to be done, I would like to hear from him now.

In this Railway certain other steps require to be taken. The first and foremost thing is the extension of the broad gauge line from Jogighopa to Gauhati and then to Tinsukia. In this case, again, the Railway Minister visited Jogighopa and Goalpara and examined the whole scheme. We do not know what action he proposes to take but, so far as the budget is concerned, there is no mention about it. I would only urge him that this demand should not be looked at purely from the commercial point of view of the railways, but it should be looked at from the defence point of view also, as was done in the case of the extension of the north bank line from Rangapara North to North Lakhimpur and thence to Murkong Selak and the broad-gauge line from Siliguri to

Bongaigaon and Jogighopa. In this case, not only for economic reasons but from the defence point of view also the extension of the broad gauge line is very very important. So, just as I urged while he was in Gauhati, I am pleading in this House also that the railways and the defence authorities should consider this matter right now so that when the real danger comes, either from Pakistan or from China, we do not find ourselves in the same awkward position in which we were in 1962 and then again in 1965. With these submissions, I support the Demands for Grants of the Railways.

श्री गुलानम ठाकुर (सहरसा) : यह जो-जो बजट मंत्री महोदय लाये हैं यह ठीक है कि यह घाटे का बजट है लेकिन बार-बार वह घाटे का ही बजट हमारे सामने पेश करते आ रहे हैं। मैं पिछले तीन साल के बजटों के आधार पर यह कह सकता हूँ कि जो वित्तीय हालत है वह बिगड़ती जा रही है। 1966-67 में यहां पर 18 करोड़ रुपये घाटे का बजट पेश किया गया और अब 27 करोड़ रुपये घाटे का बजट पेश किया गया है। मैं चाहता हूँ कि एफिशेंसी को बढ़ाया जाए और काम ठीक समय पर किया जाए और कोशिश की जाए कि घाटे का बजट पेश करने की आपको जरूरत महसूस न हो। आम जनता को आपको गहर देने की कोशिश करनी चाहिए।

हमारे रेल मंत्री जी बहुत अच्छे आदमी हैं, अनेक आदमी हैं। मुझे भी उन पर बड़ा भरोसा है। मैं उनके सामने एक उदाहरण रखना चाहता हूँ जो गत वर्ष भी मैंने इस सदन में रखा था। हमारा बड़ा सौभाग्य है भूतपूर्व रेल मंत्री श्री राम सुभग सिंह भी इस बक्त यहां बैठे हुए हैं वह सूपोल प्रताप गंज रेलवे लाइन का उद्घाटन कर के आए हैं। इसके बारे में जब पूछा गया कि क्या यह सही है कि इसका उद्घाटन किया गया था तो वर्तमान रेल मंत्री महोदय इसको बिल्कुल डिनाई कर गए स्ट्रेटेजी की बात की जाती है, बोर्डर की बात की जाती है। मैं कहूँगा कि सुरक्षा

के दृष्टिकोण से भी यह जो लाइन थी यह बहुत जरूरी थी । देश में सब से पिछड़ा हुआ प्रान्त अगर कोई है तो बिहार है । बिहार में भी सब से पिछड़ा हुआ जिला कोई है तो सहरसा है । उसका भी सब से पिछड़ा हुआ पोर्शन है, उपेक्षित पोर्शन है तो यह है । यहां पुरानी रेलवे लाइन कोसी के चलते खत्म हो गई है । अब वह इलाका सुरक्षित है । उसको आपने सिर्फ जोड़ना है और उस लाइन को बिठा देना है । कम से कम इसकी जांच तो हो जानी चाहिए यी लेकिन वह भी नहीं हुई है । डा० राम सुभग सिंह से कहा जाता है तो वह उत्तर देते हैं कि हम हट गए हैं, अब हम क्या कर सकते हैं । लेकिन हमने उद्घाटन ठीक किया था । कोई मन्त्री कुछ कह दे या भाषण कर दे इससे काम नहीं चल सकता है । मैं पुनाचा साहब से कहूँगा कि वह इस ओर ध्यान दें । वहां यह कहा गया था कि बिहार सरकार लिखे । बिहार सरकार ने, वहां की कैबिनेट ने सर्व-सम्मति से इस चीज़ को पास करके पांच दितम्बर को यह सुनाव आपके पास भेजा है लेकिन फिर भी आपकी तरफ से कोई कार्रवाई नहीं की गई है । इस तरह से यह जो पिछड़े हुए इलाकों की उपेक्षा होती है यह उचित नहीं है ।

सहरसा एक डिस्ट्रिक्ट है । वहां तीन नरफ़ गाड़ियां आती हैं । एक ओवर ब्रिज के लिए कहा गया था । बरसों से इसके बारे में डिमांड की जा रही है । लेकिन कुछ कार्रवाई नहीं की जाती है । नोट तो एक चीज़ को लेकर किया जाता है लेकिन फिर उसकी कोई जांच होती है या नहीं, इसका पता नहीं । लेकिन काम नहीं हो पाता है । शीर्षासन ही यहां होता रहता है । उलटी बात ही यहां होती है । माननीय सदस्यों द्वारा जो कहा जाता है उसको नोट कर लिया जाता है लेकिन कुछ भी नहीं किया जाता । पता ही नहीं चलता है कि कुछ किया गया है या नहीं किया गया है । इस सदब के माननीय सदस्य किसी बात को रखते हैं तो ही सकता है कि अफसर लोग उसकी जांच

करते हों लेकिन अफसर लोग पुनाचा साहब को जो कह देते हैं उसको वह मान लेते हैं । इसकी जुरंत ही नहीं होती है कि वह भी इसकी जांच करें कि अफसर ने जो कह दिया है वह सही है या नहीं है । जिम्मेवारी से कोई यहां काम ही नहीं करता दिखाई देता । यह तो हमारी रेलों की हालत है । पिछड़े हुए इलाकों के लोगों की जो मांग होती है उसकी मुनवाई ही नहीं होती है । किसी दूसरे ही ढंग से यह सोचा जाता है । दिल्ली, बम्बई, कलकत्ता आदि के विकास की ओर ही ध्यान दिया जाता है । उनका विकास हो, इसके बारे में कोई दो रायें नहीं हो सकती हैं । लेकिन जो गांव हैं, जहां से आपको 75 परसेंट आय होती है उनके विकास से आप क्यों भागते हैं?

बिहार में रेल दुर्घटनाओं की भी भरमार है । आपको मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि अभी हाल ही में.....

श्री कंबर लाल गुप्त : मंडल मरकार की दुर्घटना हुई है ।

श्री गुणानन्द ठाकुर : वह तो होनी ही थी राम सुभग सिंह जी का हवाई जहाज भी लौट कर आ गया है ।

अभी हाल ही में विद्यापति नगर के पास रेल दुर्घटना हुई थी । दो-दो बार क्यूल के पास दुर्घटना हो चुकी है । कितने ही लोग इन दुर्घटनाओं में मारे जा चुके हैं । फिर भी उस स्टेशन की इम्प्रूवमेंट की बात नहीं सोची जाती है ।

देहाती एरियाज में जो स्टेशन होते हैं उनकी तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जाता है । वहां पानी नहीं होता है, बिजली नहीं होती है मुसाफिरबाने नहीं होते हैं । आपको मुनक्कर आश्चर्य होगा कि निर्मली एक जगह है नेपाल के बोर्डर पर और वहां पांच सौ फीट लम्बा प्लेटफार्म है, डा० राम सुभग मिह जी इसको

[श्री गूणानन्द ठाकूर]

जानते हैं, लेकिन वहां पञ्चीस फीट का शैड बना है। हँसी लाती है इस तरह की बातों को देख कर कौन इस तरह की स्कीमें बनाता है, किस तरह से काम करवाया जाता है, इसको देखकर आश्चर्य होता है। जहां तक टनिंग का सम्बन्ध है तीन तरफ से लाइन बिल्डर गई है लेकिन वहां पानी की निकासी कैसे होगी इसके लिए ब्रिज नहीं दिया गया है। वहां कालेज है, हाई स्कूल है, काफी बड़े गांव हैं जो बसे हुए हैं। वे उजड़ सकते हैं लेकिन कोई ध्यान ही नहीं दिया जाता है। साइंटिफिक ढंग से काम ही नहीं हो पाता है।

आप दरभंगा जिले को देखें। मलावार के बाद जहां तक आबादी का सम्बन्ध है शायद इसका ही नम्बर आता है। यहां की आबादी लगभग 46-48 लाख है। लेकिन पहले-जाषाठ से दरभंगा तक जाने के लिए स्लीपिंग बोथी नहीं दी गई हैं। वहां के तीस तीस विद्यायकों ने लिख कर दिया है, मैं मोरेंडम मंदी महोदय को भेजे हैं, साल भर हो गया है लेकिन कोई सुनवाई नहीं हुई है।

यात्रियों से आप टैक्स लेते हैं, उन पर कर भार बढ़ाते हैं, रेल का किराया बढ़ाते हैं लेकिन उनकी सुविधाओं की ओर आपका ध्यान ही नहीं जाता है।

जहां तक बांच लाइनों का सम्बन्ध है, छोटी लाइनों का सम्बन्ध है, सुरक्षा का वहां कोई प्रबन्ध नहीं किया जाता है। मुगलसराय में अभी हाल ही में श्री दीन दयाल उपाध्याय जी को मार डाला गया है। शायद उसर आप का ध्यान अब जाए। लेकिन छोटी लाइनों की हालत यह है कि फस्ट क्लास तक के बर्थ काट लिये जाते हैं, उन में बिजली नहीं रहती है पानी नहीं रहता है। स्टेशनों पर भी यही हालत है।

मैं दो तीन सुझाव आपको देना चाहता हूँ। पहला भेरा सुझाव यह है कि हर पांच मील पर आप हाल्ट स्टेशन दीविये। इससे आपको

आमदनी भी ज्यादा हीगी और लोगों को सुविधा भी मिलेगी। आप समझते हैं कि ऐसा करने से आपको घाटा होता लेकिन घाटा आपको नहीं होगा। लोग भी रिसपारिसिलिटी महसूस करेंगे और कहेंगे कि रेलवे जब हमारे लिए सोचती है तो हमें भी उसके लिए सोचना चाहिए।

वहां कम से कम हर गाड़ी में दो तीन पुलिस के आदमी आप प्रोटैक्शन के लिए रखें। गाड़ियों की बे देखभाल करें। इसका नतीजा यह होगा कि रेलवे का सामान भी जो अब बरवाद होता है वह नहीं होगा।

रेलवे में अगर आप सुधार करना चाहते हैं तो कम से कम जनता की भावनाओं का आप आदर करें, पब्लिक रिप्रिजेन्टेटिव्स के विचारों को आपको सुनना चाहिये और उन विचारों को ड्यू कंसिलेशन देना चाहिये।

एक पुरानी मांग भी मैं आपके सामने रखना चाहता हूँ। हमारे यहां एक भी एक्सप्रेस गाड़ी नहीं जाती है। बीस-बीस एक्सप्रेस गाड़ियां मासी होकर जाती हैं, असम, कटिहार जाती हैं लेकिन एक भी हमारे यहां नहीं जाती है। अगर उन में से एक गाड़ी को भी आप वाया सहरसा कर दें तो उस इसके के लोगों का आप बड़ा भला करेंगे, उन के साथ आप बड़ा उपकार करेंगे।

दरभंगा और समस्तीपुर की आप बॉड गेज लाइन बना दें और अगर उसको आप सोनपुर तक जोड़ दें तो उत्तर बिहार का बड़ा कल्याण आप करेंगे।

श्री शुद्धिका लिला (बीरंगाबाद) : उपाध्यक्ष महोदय, जब कभी मैं रेलवे पर अपने विचार प्रकट करना चाहता हूँ, तब मुझे यह कहावत याद आ जाती है, “अन्धे के सामने रोये और अपना दीदा खोये।” इस का कारण यह है कि चाहे कनसल्टेटिव कमेटी हो और चाहे यह सदन हो, जब भी सदस्यों की ओर से कोई रचनात्मक सुझाव दिये जाते हैं, तो, जैसा कि

अभी तक माननीय सदस्य ने कहा है, ऐसा मालूम होता है कि रेलवे की नौकरसाही का विचार ही बदल जाता है और वे लोग सोचते हैं कि ये न केन प्रकारेण उन सुझावों को नहीं मानना है और उनको कार्यान्वित नहीं होने देना है।

इस के अतिरिक्त हमारे सुझावों के बारे में रेलवे प्रशासन की ओर से जो पत्र आते हैं, अबर आप उन में से दो, चार, पांच को निकाल कर देखें, तो आप पायेंगे कि उन सब में एक ही तरह का जवाब होता है। मालूम होता है कि उस के पास कोई सैट आँफ रेप्लाईज है। कोई भी सुझाव दिया जाये, उस के उत्तर में कहा जाता है कि यह किसी भी प्रश्न पर राइट और रांग देख कर काम करवायें, न कि डिपार्टमेंट की रबर-स्टैम्प बन जायें। वह डिपार्टमेंट की रबर-स्टैम्प के रूप में काम करें और मिनिस्टर बने रहें, यह बदर्शित नहीं किया जा सकता है; यह प्रजातंत्र के साथ खिलवाड़ है।

रेलवे की ओर से बराबर घाटे का बजट आ रहा है और हर साल हम यात्रियों के किराये और माल के भाड़े में वृद्धि करते हैं। जैसा कि कई सदस्यों ने कहा है, यह सोचने की बात है कि जिस रेलवे में हमेशा अमदनी होती थी, उस में बराबर घाटा हो रहा है और खासकर जब से श्री पुनाचा मंत्री बने हैं, तब से घाटा और बढ़ रहा है। यह घाटा पूरा करने के लिए सरकार किराया और भाड़ा बढ़ा देती है और कांग्रेस में रहने की वजह से हम लोग उस को छिट्ठो कर देते हैं और उस के लिए गाली भी मुनते हैं। घाटे का यह सिलसिला कैसे रुकेगा, यह सोचने की बात है। किराया आदि बढ़ा देने पर भी बराबर घाटा हो रहा है।

माननीय मंत्री बड़े अच्छे आदमी हैं, लेकिन उन को शासक भी अच्छा होना चाहिए और अच्छे शासक के लिए यह अवश्यक है कि जब हम लोग कोई सुझाव दें, तो वह उसे तर्क की कस्ती पर करें, वह हम से भी बात करें और अपने विभाग के आदिमियों को भी बुलायें। वह एक जज की तरह देखें कि उन के और हमारे तर्कों में कितनी ताकत है। जो रचनात्मक सुझाव हम देते हैं, अगर वे तर्क की कस्ती पर खारे उतरें, तो मिनिस्टर की हैसियत से उन को ढंडे के जौर से डिपार्टमेंट के द्वारा कार्यान्वित करवाना चाहिए। अगर ऐसा न कर के वह एक लैटर-बाक्स का रूप धारण कर लें, अर्थात् डिपार्टमेंट से कोई उत्तर दिया जाये और वह घूम मिनिस्टर हम को मिल जाये, तो फिर मैं कहना चाहता हूँ कि

यह बात नहीं है कि रेलवे मजदूरों की मजदूरी बढ़ाने या लोहे के दाम बढ़ाने की बजह से घाटा हो रहा है। अगर ऐसी बात थी, तो पार-साल ही हम ने उस घाटे की पूर्ति के लिए रेलवे के किराये और भाड़े में वृद्धि कर दी थी। मैं समझता हूँ कि घाटे का प्रधान कारण रेलवे प्रशासन में दुर्ब्यवस्था, चोरी, कनप्यूजन और कम्पलीट एनार्की हैं। अगर रेल द्वारा कोई माल भेजा जाये, तो वह रास्ते में टूट जायेगा, चोरी हो जायेगा, जिस के लिए रेलवे विभाग को काफी शपथा मानवजे में देना पड़ता है। फल यह है कि लोग अपने सामान की सुरक्षा की दृष्टि से उस को टूकों के द्वारा भेजते हैं। सब देन्व ओबर-काउंडिल चल रही हैं, लेकिन टिकटों की आमदनी कम है।

[श्री मुद्रिका सिन्हा]

चोरी की होड़ लगी हुई है, जिस में नीचे से लेकर कपर तक हिस्सा है।

चोरी को पकड़ने के लिए रेलवे में एक इंटेरिजेन्स ब्रांच बनी हुई है। लेकिन जनरल-मेनेजर और डिवीजनल मैनेजर आदि के जो एजेंट नीचे काम करते हैं, अगर वे कहीं पकड़ में आ गये, तो वडे अधिकारी उन को पकड़ने वालों पर नमक-सतुवा बांध कर पह़ जायेंगे। इंटेरिजेन्स ब्रांच के कुछ बानेस्ट आफिसर्ज की डीप्रेड करके वहाँ में हटा दिया गया है।

बिन सुझावों को मैं पहले भी दे चुका हूँ, उन को मैं फिर दोहराना चाहता हूँ।

हमारे यहाँ बिहार में पटना-गया-डिहरी लाइन पर एक डी० जी० डी० ट्रेन चलती थी। वह ट्रेन पटना से छूट कर गया होते हुए डिहरी आती थी। उस इलाके के लोगों को, आरा और गया के लोगों को, पटना आने-जाने में सहायत होती थी, क्योंकि पटना में यूनिवर्सिटी मेडिकल कालेज, हाई कोर्ट, बिहार गवर्नर्मेंट का कार्यालय है और वह सब गतिविधियों आदि का सेंटर है। मंत्री महोदय को याद होगा कि मैं ने कनसल्टेटिव कमेटी में यह सुझाव दिया था कि अगर इस ट्रेन को गया से डिहरी के बीच में पैसेंजर कर दिया जाये और अगर समय बचाना है, तो पटना से गया तक पैसेंजर को एक्सप्रेस कर दिया जायेगा, तो यह ट्रेन रेलवे के लिए लाभदायक होगी अगर ऐसा न किया गया, तो एक दो महीने के बाद रेलवे विभाग की ओर से कहा जायेगा कि यह ट्रेन अनरीम्युनरेटिव है, इस लिए इस को बन्द कर दिया जाये। मैं ने जिस बात की भविष्यवाणी की थी, वही हुई। मेरे सुझाव देने के एक महीने बाद यह कह दिया गया कि वह बन्द कर दी जायेगी। या तो उसे बालू किया जाये, अन्यथा मैं इस बारे में एक दूसरा उपाय दे रहा हूँ, उसे माना जाय।

वहाँ पर एक डी० जी० ट्रेन है : डिहरी से गया : एंड बैक। यह गाड़ी सुबह नी बजे गया पहुँच कर दिन भर वहाँ पर पश्ची रहती है और फिर शाम को पांच बजे गया से डिहरी आती है। अगर इस को पटना तक बढ़ा दिया जाये, तो जो सैकंड पैसेंजर ट्रेन गया से पटना तक है, जो 7-15 पर चलती है, उस को बचा सकते हैं। इसी ट्रेन को डिहरी से गया जाने पर तुरन्त पटना के लिए स्टार्ट कर दिया जाये। पटना से गया के लिए 11 बजे से 5 बजे शाम तक कोई ट्रेन नहीं है। इस ट्रेन को ढाई, तीन बजे पटना से चला दिया जाये, तो वह 5 बजे गया पहुँच जायेगी और 5 बजे वह गया से डिहरी के लिए अपने आरिजिनल टाइम पर चली जायेगी।

इस विभाग में ज्योतिषी भरे हुए हैं। जब इस बारे में खत लिखा गया, तो उन्होंने भविष्यवाणी कर दी कि यह ट्रेन अनरी-म्युनरेटिव है। आखिर ये ज्योतिषी हैं या एडमिनिस्ट्रेटर हैं ! वास्तव में यह डी० जी० ट्रेन ओवरक्राउडिड होती है और रीम्युनरेटिव है। गया से पटना की सैकंड डी० जी० ट्रेन भी रीम्युनरेटिव है। मैं तो केवल इन दोनों को जोड़ कर एक करने के लिए कह रहा हूँ। फिर भी कहा जाता है कि वह अनरीम्युनरेटिव है। मैं रेलवे विभाग के इन ज्योतिषियों से तंग आ गया हूँ।

हमारी ओर से यह कहा गया कि नबीनगर स्टेशन के प्लेटफार्म को ऊंचा कर दिया जाये, लेकिन रेलवे विभाग कान में तेल दे कर बैठा हुआ है।

मैं ने गुडारु स्टेशन की एपरोच रोड को सुझाव देने के लिए भी लिखा था। उस स्टेशन के लिए केवल वही एक रास्ता है, लेकिन उस में कहीं खाई है, कहीं टीला है और कहीं खन्दक है। जब इस ओर व्यान नहीं दिया गया, तो मैं ने कनसल्टेटिव कमेटी में कहे शब्दों में

कहा कि अगर विभाग के पास पैसा नहीं है, तो वह भीख मांगे, जो सौ पचास रुपया लगेगा, वह हम लोग दे देंगे । विभाग न तो स्वयं काम करता है और न पक्षिक को करने देता है ।

अन्त में मैं यह कहना चाहता हूँ कि मंत्री महोदय जगा मंत्री की तरह फँकशन करें; वह विभाग की रवर स्टैम्प न बनें । हम लोग जो मुझाव दें वह उस पर विचार करके उस पर अमल करवायें, वर्ना हम काहे को यहां पर फ़िजूल बोल कर टैक्स-पेयर का पैसा बर्बाद करें? हम यहां पर स्वांतः मुझाव बोल लेते हैं, लेकिन होता कुछ भी नहीं है । मेरी करबद्ध प्रार्थना है कि अगर हमारे सुझाव में कुछ तर्क हो, तो मंत्री महोदय उस को कार्यान्वित करायें । जो उस में अङ्गालवायें, वह उन को भी बुलायें और हम लोगों को भी बुलायें । वह जज बनें । उन के तर्क को हम काटें और वे हमारे तर्क को काटें । जो सुझाव तर्क की कसौटी पर खरा उतरे, उस को वह मानें । लेकिन वह किसी की रवर स्टैम्प न बनें ।

श्री ओंकार लाल बेरवा (कोटा) : उपाध्यक्ष महोदय, आप ने मुझे समय दिया है, उस के लिए धन्यावाद । मैं रेलवे की सब डिमांड्ज का विरोध करना चाहता हूँ, क्योंकि किराये तो बहुत बढ़ा दिये गये हैं, लेकिन उन के अनुसार फ़ैसिलिटीज नहीं दी गई हैं । मुझे ऐसा मालूम पढ़ता है कि हमारे मंत्री महोदय मन्दिर के शंख की तरह हैं और ये जो बड़े बड़े अधिकारियों के रूप में पड़े हैं, उन की फूँक से बजते हैं । बेचारे पुजारी दफ़तरों में बैठ कर काम करते हैं और यात्री असंतुष्ट रहते हैं । मंत्री महोदय को चाहिए कि वह दूसरों की फूँक से न बजें । हर काम में रेलवे बोर्ड का बहाना बनाया जाता है । कोई भी काम हो बोर्ड करेगा, कोई भी मंजूरी दी जाए, बोर्ड करेगा । कुछ थोड़ा सा आप भी सरकने की कोशिश करें तो बहुत अच्छा होगा । आज

तक यही बात चली आ रही है कि बोर्ड करेगा । लेकिन बोर्ड कहां तक करेगा? आज जितना भी बाटा हो रहा है, वह क्यों हो रहा है? वह इस लिये हो रहा है कि हम छोटी-छोटी बातों पर विल्कुल ध्यान नहीं देते । इस के लिये मैं आप को कुछ सुझाव देना चाहता हूँ ।

पहली बात तो यह है कि आप ने अपने स्टेटमेंट में बतलाया है कि आप के पास 2074 से ऊपर सैलून हैं । कोई आठ ब्हीलर, कोई 6 ब्हीलर, कोई 4 ब्हीलर, इस तरह से 2074 होते हैं । अगर आप इन में से आधे अपने लिये रख लीजिये और आधे या तो किराये पर, या विवाह शादियों अथवा दूसरे उत्सवों पर 24 घंटों के लिये 500 रु० किराये पर दे दें तो आप के बजट में 18 करोड़ ८० की बढ़ती हो जाती है । दूसरी चीज़ यह कि एस्टिमेट्स कमेटी की रिपोर्ट के अनुसार अगर आप 6 पासों के बजाय 3 पास कर दें तो इस से 9 करोड़ ८० और आ जाता है ।

एक और बात जो मैं आप को बतलाना चाहता हूँ, वह यह है कि रेलवे के डब्बों में जो टूट-फूटे होते हैं, उन का जब आक्षण होता है, तो कोई बम्बई से आता है, कोई कहीं से । जो मेम्बर वहां आता है वह पाटियों से मिल जाता है । अभी यह देखने को मिला है कि जिस डब्बे के 1900-1900 ८० मिलते थे उस के कुछ जगड़ा पड़ जाने की बजह से 3400-3400-८० मिले । कहते हैं कि गुजरात में एक रुपये में छः आने वह ले लेते हैं, यहां तो सारा सत्यानाश हो गया । इस लिये इन छोटी-छोटी चीजों की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये ।

अब आप केटरिंग के बारे में देख लीजिये । मथुरा] में अगर 100 डब्बे बाहर के बिकते हैं तो एक डब्बा डिपार्टमेंट का बिकता है । यानी 200 रु० पाने वाला केटरिंग मैनेजर 100 डब्बे बाजार से ला कर बेचता है और 2 डब्बे डिपार्टमेंट्स के बेचता है । यह कितनी बुरी चीज़ है, लेकिन इस पर ध्यान नहीं दिया जाता ।

[श्री बॉक्सर लाल बेरेला]

अब रहा हमारी एरिया का सबाल । कोटा से चित्तोड़गढ़ लाइन का उद्घाटन ढा० रामसुभग सिंह ने किया, लेकिन आज उस पत्वर पर कुत्ते पेशाब कर रहे हैं । ५६,००० रु० सबै में खर्च किया गया, लेकिन उस पर विल्कुल ध्यान नहीं दिया गया ।

संसद-कार्य तथा संचार मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : उद्घाटन नहीं किया गया ।

श्री बॉक्सर लाल बेरेला : हमारा बैंडी तक का जो एरिया है वह २२ मील का टुकड़ा है । अगर उसके प्राफिट का हिसाब लगा कर उसको आगे बढ़ाने की कोशिश करें तो वहां पर इतनी खानें हैं कि एक साल में सारा पैसा निकल सकता है, लेकिन इस ओर भी ध्यान नहीं दिया गया ।

जयपुर लाइन की मरम्मत करने जा रहा है रेलवे विभाग । दिल्ली से अहमदाबाद की लाइन को उखाड़ कर उसके रिपेयर करने में लाखों रुपए लगाये जायेंगे, लेकिन अगर उसमें ९० प्वाइंट से कम की ही लाइन दुबारा बिछा दें तो वह ब्राडगेज हो जाती है । इसी तरह से सवाई माधोपुर का छोटा सा टुकड़ा है । वहां से छोटी लाइन के लिये बदलना पड़ता है । लेकिन कोटा से सीधी आने वाली जो गाड़ी है या बयाना से आने वाली जो गाड़ी है उसको सीधे आगे को चला दिया जाय तो सारे स्टाफ का खर्च बच सकता है ।

इसके बाद अब आप बाटलीवाला साहब की बात देखिए । रोजाना किसी न किसी अफसर को तंग किया जाता है । अगर किसी के बटन ठीक नहीं हैं तो कह दिया कि तुम सस्पेंड हो गये, किसी का फीता ठीक नहीं है, किसी का बैज ठीक नहीं है, तो उसको सजा दे दी जाती है । रोजाना हड्डियों हो रही हैं । मैंने अभी मंत्री महोदय से कहा कि हमारा पीछा छुड़ायें बाटलीवाला साहब से । इतनी परेशानी है दो साल से कि पता नहीं है कि क्या मामला है ।

सुरक्षा की दृष्टि से ऐसी अव्यवस्था है जिस का ठिकाना नहीं है । कई जगहों पर गाड़ियों से डब्बे काटे जाते हैं । कभी-कभी तो डब्बा काटने के बाद बड़ी ही गड़बड़ होती है । जैसे सवाई माधोपुर पर गाड़ी से डब्बा काट कर लोकों में अन्धेरे में रख दिया जाता है । ऐसी ही स्थिति में भोगल-सराय में पंडितजी की हत्या हो गई । चित्तोड़गढ़ में भी डब्बा कटता है, मारवाड़ में कटता है, लेकिन वहां पर सुरक्षा का कोई प्रबन्ध नहीं है । डब्बों को काट कर दो-दो घंटों के लिये लोकों यांद में डाल दिया जाता है । मैं कहना चाहता हूँ कि उनकी सुरक्षा का प्रबन्ध होना चाहिये ।

अब अपने गाड़ वर्गरह के डब्बों को देखिए । मंत्री महोदय का उनको क्या पता हो सकता है क्योंकि वह तो अपने सैलूनों में स्प्रिंगदार गहियों पर बैठते हैं जिसमें कि रेल का घक्का उनको न लगे, लेकिन गाड़ का डब्बा तो भटाभट करता रहता है । उसको लिखने का काम भी वहीं करना पड़ता है । वारिश में हवा पानी से भी उसका बचाव नहीं है, नीचे से धूल उड़ती है । यही कामर्शल विभाग का हाल है । कामर्शल बल्कि के हाल को देखा जाय तो कहा जाता है कि वह अनावश्यक है । आप टूट-फूट की जिम्मेदारी उसको देते हैं, लेकिन आपको पता होना चाहिए कि जो उनके हमवाल हैं, ठेकेदार के वह उनकी परवाह नहीं करते । या तो रेलवे के हमवाल होने चाहिये या फिर ठेकेदारों के ऊपर यह जिम्मेदारी डाल देनी चाहिए कि वह टूट-फूट की हिफाजत करें । मैं तो कहता हूँ कि इसकी जिम्मेदारी जनरल मैनेजर पर होनी चाहिये । यदि कोई टूट-फूट होती है तो वह ठेकेदार के कुलियों को हटा कर डिपार्टमेंट के कुली लगालें । इसी तरह से टूट-फूट की हिफाजत हो सकती है ।

अब आप कुलियों का हाल देखिए । कोटा में कुलियों को ३५ पैसे मिलते हैं

जब कि दिल्ली में 45 पैसे बिलते हैं । इस तरह की छोटी-छोटी बालों में भेद-भाव किया जाता है । आप वर्दी के बारे में देखिए । कार्मचारी बालों को वर्दी दी जाती है कोट और पैंट, सैंटर में सिर्फ पैट दिया जाता है और बेस्टर रेलवे में कुछ नहीं । मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या वह लोग रेलवे के कर्मचारी नहीं हैं ? जब उनका प्रमोशन, बेतन वगैरह सब वरावर है तो वर्दियों में यह भेद-भाव क्यों है ? इससे यह होता है कि एक बो देख कर दूसरों के अन्दर आपस में ईर्षा होती है ।

इसके बाद टिकट चेकर की बात देखिए । उसके लिये आप ने खाकी वर्दी दे दी है और ऐसा लगता है जैसे कि पोस्टमैन आ रहा है । आपने उसके थैले लगा दिये हैं और खाकी वर्दी दे दी है । मानो कोई होटल वाला ट्राली चला रहा है जिसकी खाकी वर्दी होती है । उसको देख कर कोई भी आवाज दे देता है कि जरा पूरी दे देना । इसनी आप ने उनकी हालत बिगड़ दी है । सफेद कपड़े और खाकी कपड़े में कोई दो बातें नहीं होतीं जिससे कि कोई भेद-भाव किया जा सके, लेकिन आप ने उनकी पोस्ट-मैन जैसी हालत बना दी है । यह कितनी बुरी चीज है ।

देहरादून एक्सप्रेस में एक ही गाड़ रहता है । जब ट्रेन चलती है तो उसको सोलह डब्बे पार करके इंजिन तक जाना पड़ता है पैसेन्जरों को बिठाने के लिये । वहां पर और कोई भी अटेंडेंट नहीं होता है । आखिर एक कंडक्टर गाड़ रखने का क्या मतलब है ?

डी लक्स ट्रेन जो दिल्ली
उसमें एम० पी० लोगों के लिये काटा
नहीं होता । मंत्री महोदय कहते हैं कि जब
पार्लियामेंट का सेशन खत्म हो जायेगा तब
उनके लिये कोटा रख देंगे । मैं पूछना चाहता
हूँ कि उस बक्त उसमें कौन एम० पी०

बैठेगा ? यह बिल्कुल गलत चीज है । जब सेशन चले तब तो उस में जरूर ही उनके लिये कोटा होना चाहिये ।

आपने बड़ी मुश्किल से भरतपुर में एक प्लेटफार्म बनाया है । उसकी हालत क्या है ? वह ब्राउंगेज का प्लेटफार्म 6 इंच ऊंचा है जमीन से और जो दूसरा प्लेटफार्म है वह तीन फुट ऊंचा है । क्या नक्शा बनाने वालों की ओर उसको पास करने वालों की अक्स मारी गई है कि एक प्लेटफार्म 6 इंच ऊंचा और दूसरा तीन फीट ऊंचा रखा है ।

आप देहरादून एक्सप्रेस में डीजल इंजिन लगाने जा रहे हैं । लेकिन जब तक यह व्यवस्था नहीं होती तब तक आप पासल एक्सप्रेस को सीधी चलाने की कोशिश करें ताकि वह जयपुर की गाड़ी से मिल जाये ।

कोटा के अन्दर एक अफसर डबलिंग कंस्ट्रक्शन में अकाउंट्स का काम करता है । उसके खिलाफ एग्जिक्यूटिव इंजीनियर ने शिकायत की, जीफ इंजीनियर ने शिकायत की, बनाने वाले ने रिपोर्ट की है कि भ्रष्ट-चारी है और यह ठेकेदारों का काम नहीं करता जब तक उसको पैसे न दिये जायें । एफ० ए० एन० सी० ओ० को भेज दिया एन्वायरी के लिये तो वहां एक टेबल पर जा कर चाय पी आया और कह दिया कि इसने यह कह कर मुझ से 500 रु० लिये थे कि मुझे उधार दे दो, जब मैं मांगने गया तो हेल्पवार्टर को रिपोर्ट कर दी कि यह मुझ से 500 रु० मांग रहा है । आज इस तरह के अफसरों की जांच नहीं हो रही है, लेकिन फिर भी मंत्रालय कान में तेल डाल बैठा है । यह बिल्कुल गलत चीज है । ऐसे भ्रष्ट अधिकारी की पूर्ण जांच होनी चाहिये । अगर बाटलीवाला साहब को मेहरबानी करके वहां से ट्रांस्फर कर दिया जाये तो हम चैन से सोयेंगे ।

इसी तरह से आप के छोटे-छोटे कर्मचारी हैं, जैसे कि आपकी कैनूनी सेवर है उनको

[श्री बोकार साल बेरवा]

परमानेन्ट करना चाहिये । कर्मचारियों की औरतों को तपेदिक हो जाता है, खुद को तपेदिक हो जाता है और वह अपने को ट्रांस्फर करवाना चाहते हैं तो अफसर लोग बैठें-बैठे ही कह देते हैं कि नहीं । डाक्टर का सार्टिफिकेट दे दो, दो-तीन सार्टिफिकेट दे दो तब भी वह परवाह नहीं करते । इस तरह के आदमियों को ट्रांस्फर जरूर करना चाहिए और उनकी शिकायतें सुननी चाहियें । वहां जो मेडिकल आफिसर बैठा है कम से कम उसकी इज्जत का ख्याल तो करना ही चाहिये । आज इसकी वजह से कैंजुअल लेबर का इतना बुरा हाल है कि और कहीं नहीं हो सकता ।

मैं इन मांगों को सपोर्ट करते हुए कहना चाहता हूँ कि अगर कोटा से चित्तोड़ तक नहीं तो पहले जोन कोटा से बूँदी तक लाइन बननी चाहिये और जो डब्बे आप कोटा बीना के लगा रहे हैं उनकी संख्या कम से कम चार या पांच कर दीजिये ।

17.59 HRS.

**JAMMU AND KASHMIR
REPRESENTATION OF THE
PEOPLE (SUPPLEMENTARY)
BILL—contd.**

MR. DEPUTY-SPEAKER : We have now to take up the discussion we postponed concerning the Jammu and Kashmir Representation of the People (Supplementary) Bill. Shri Srinibas Misra has raised a constitutional objection. I am dealing with it first.

SRINIBAS MISRA (Cuttack) : After the matter was postponed, I had discussion with the hon. Minister. I know what he is going to say but I do not agree with the stand that he takes. I shall therefore place my point of view before you.

18 HRS.

There are two provisions which have to be looked into. Article 327 to which I referred, reads :

"Subject to the provisions of this Constitution, Parliament may from time to time by law make provisions with respect to all matters relating to, or in-connection with, elections...."

So, article 327 gives power to Parliament to make law with regard to elections and matters that would include everything connected with elections, but this article is not applicable to the State of Jammu and Kashmir, under the Order of the President under article 370.

Article 370 reads :

"(1) Notwithstanding anything in this Constitution:—

* * *

(b) the power of Parliament to make laws for the said State shall be limited to:—

(i) those matters in the Union List and the Concurrent List which, in consultation with the Government of the State, are declared by the President to correspond to matters specified...

(ii) such other matters in the said List as, with the concurrence of the Government of the State, the President may by order specify."

The hon. Minister has now produced an Order by the President amending the application of Entry 72 of the Union List. His contention is that article 246 being a generic article giving power to Parliament to make laws with respect to all matters included in the Union List, Parliament has also power to make any law with respect to Entry 72, but Entry 72 was excluded by the Presidential Order in the first instance.

Now, this second Order is :

"In exercise of the powers conferred by clause (1) of article 370 of the Constitution, the President, with the concurrence of the State of Jammu & K., is pleased to make the order:—

* * *

"(iii) in entry 72, the reference to the States shall be construed,—

(a) in relation to appeals to the Supreme Court from any decision or order...."

So, according to this amendment, Entry 72 is amended to the extent that the President can make an order with reference to appeals regarding election matters from Jammu and Kashmir. So, the hon. Minister thinks that this being included now, Jammu and Kashmir election appeals being included in Entry 72, the generic article 246 will apply, and this Parliament will have power to make laws.

I differ from this. Article 246 is a generic provision, article 327 is a specific provision. According to the rule of construction, this specific provision will over-ride the generic provision. Article 246 has to be interpreted as excluding the powers given in article 327. Therefore, there being no reference to article 327 in the Presidential Order modifying the application of Entry 72, this House has no power to make laws extending the Representation of the People Act to Jammu and Kashmir.

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF LAW (SHRI M. YUSUF SALEEM) : Shri Misra has raised an objection relying on article 327 of the Constitution. According to him, the amendment to the Bill proposed to be introduced would not be valid if article 327 is not suitably amended or in the Presidential Order the reference of article 327 is not given. That is what I understood from his contention. The hon. Member perhaps is under the impression that article 327 of the Constitution is an article which gives power to Parliament to make laws. There lies the misunderstanding. In Part XI of the Constitution, chapter I is the relevant chapter which provides the relationship between the Centre and the States and there is an article, article 246, which prescribes the legislative powers of the Centre and of the States. I will read a few paragraphs from article 246. Article 246(1) says:

“Notwithstanding anything in clauses (2) and (3), Parliament has exclusive power to make laws with respect to any of the matters enumerated in List I in the Seventh Schedule (in this Constitution referred to as the ‘Union List’).”

So, the powers conferred on Parliament to legislate on the subjects enumerated in the Seventh Schedule are given under article

246 of the Constitution and not under article 327.

Sir, you will see that there are three significant paragraphs in article 246 of the Constitution. Paragraph (1) speaks of the powers of Parliament; paragraph (2) is with regard to the concurrent list, whereas paragraph (3) refers to the powers of the States to legislate. The result would be that article 246(1) would be read along with the subjects enumerated in List I, paragraph (2) with List III and paragraph (3) with List II. I would submit that article 246 has got to be read for the purpose of determining the legislative competence of Parliament with entry 72 of the Seventh Schedule.

Now, the objection has been raised regarding article 327 of the Constitution.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The basic thing is, as he has put it very briefly, without reference to article 327, can you amend it by an order of the President.

SHRI M. YUNUS SALEEM : If you bear with me for a few minutes, I shall come to the point. There is a significant difference in the phraseology of paragraph (1) and article 327 of the Constitution and paragraph (3) of article 328 of the Constitution. There lies the difference between the powers conferred under article 327 and article 246. Article 246 says :

“Notwithstanding anything in clauses (2) and (3), Parliament has exclusive power to make laws with respect to any of the matters...” etc.

Kindly see the wording of article 327 :

“Subject to the provisions of this Constitution, Parliament may from time to time by law make provision with respect to...”

There is a difference between making laws for certain subjects and making laws to provide certain things under a particular subject. Therefore, article 327 finds a place in Chapter XV of the Constitution which deals with elections.

Article 327 gives power to the Parliament to make provision for securing the due constitution of the legislatures of the States and for that purpose certain laws are to be enacted. It says :

[Shri M. Yunus Saleem]

"Subject to the provisions of this Constitution, Parliament may from time to time by law make provision with respect to all matters relating to or in connection with, elections to either House of Parliament or to House or either House of the Legislature of a State including the preparation of electoral rolls, the delimitation of constituencies and all other matters necessary for securing the due constitution of such House or Houses.

Article 370 deals with the State of Jammu and Kashmir. It says :

"(b) the power of Parliament to make laws for the said State shall be limited to:—

(i) those matters in the Union List and the Concurrent List which, in consultation with the Government of the State, are declared by the President to correspond to matters specified in the Instrument of Accession governing the accession of the State to the Dominion of India as the matters with respect to which the Dominion Legislature may make laws for that State; and

"such other matters in the said Lists as, with the concurrence of the Government of the State, the President may by order specify."

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Minister should be brief. The scope of the Bill is very limited. I have to finish it now.

SHRI NAMBIAR (Tiruchirappalli) : But it should not be struck down by the Supreme Court afterwards.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Member has raised an objection. To that extent I have to give a ruling. The ultimate authority to strike it down or not rests with the Supreme Court.

SHRI NAMBIAR : We have to apply our minds in full. Let us not be in a hurry.

SHRI M. YUNUS SALEEM : The wording of Entry 72 in the Union List is similar to Entry 37 in the State List. Entry 72 is :

"Elections to Parliament, to the Legislatures of States and to the offices of President and Vice-President; the Election Commission."

This should be read with articles 246 and 327 of the Constitution. If these two articles are read along with Entry 72 of the Union List, the position will be absolutely clear. Entry 37 of the State List is :

"Election to the legislature of the State subject to the provisions of any law made by Parliament."

This Bill which has been introduced gives very limited scope. The scope of this Bill is very limited. It provides appellate jurisdiction to the Supreme Court by enlarging the jurisdiction of the Supreme Court to entertain appeals also in matters of election disposed of by the Jammu and Kashmir High Court.

So my first submission is that article 327 is not attracted because this article contemplates provisions for holding elections, its requirements, preparation of electoral rolls, delimitation of constituencies and other provisions which are necessary for constitution of the legislature. Therefore, this article 327 may not be relevant. But for argument's sake if there is some relevancy, the Presidential Order gives limited power to the Parliament to give appellate jurisdiction to the Supreme Court to entertain appeals against the judgements and orders passed by the Jammu and Kashmir High Court disposing of election petitions. Under article 370 it is open to the President in consultation with the State of Jammu and Kashmir to give certain limited powers to provide appeals to the Supreme Court. Therefore, the provision of article 327 cannot create any impediment whatsoever so far as competence of this House is concerned and so far as the order of the President is concerned providing the powers which have been read out. Very limited scope of providing an appeal has been given. Sir, just as you have rightly observed, the question is whether this Parliament is competent to legislate on this subject or not. The purpose of introduction of this Bill and the amendment is to enlarge the jurisdiction of the Supreme Court. Obviously no State Legislature has any power

to legislate in a way which will give certain jurisdiction to the Supreme Court. Therefore, it is only this Parliament which could enlarge the jurisdiction of the Supreme Court. So, if these provisions are read along with the Presidential Order, I respectfully submit there will be no difficulty to come to the conclusion that article 327 is not attracted and is not coming in the way of introducing this Bill.

SHRI NAMBIAR : May I make an observation ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : A constitutional objection was raised by Shri Srinibas Misra this morning and I requested the Minister to come prepared and explain the point. He has done it. He has put it in a very brief way, to the point. Now, what is his objection.

SHRI NAMBIAR : I have got an observation to make on his explanation.

SHRI RANDHIR SINGH (Rohtak) : I have also an observation to make.

MR. DEPUTY-SPEAKER : If he has any new point regarding the interpretation, whether article 327 is attracted or not, whether this should have been referred to in the Order or not, he may mention them, as these are vital issues. But let him not cover the same point. If it is a new point, then only I will listen. Also, he should not make a speech.

SHRI NAMBIAR : My only point is this. Article 370 was deliberately put in and in that the scope was limited, so far as Jammu and Kashmir was concerned. When that provision was made, entry 72 was already there. Now, an attempt is made to elaborate that. That means, when article 370 is still there, without amending that article, the hon. Minister wants to go beyond the powers given in article 370. Even the Jammu and Kashmir Legislature has no power to do that and the Supreme Court does not come into the picture at all without changing article 370. There is no reference to article 327. Even otherwise, the explanation of the hon. Minister is not convincing and it cannot be accepted. I strongly support the objection raised by Shri Srinibas Misra, which looks very reasonable.

MR. DEPUTY-SPEAKER : He has not raised any objection regarding amendment of article 370. His objection was fundamentally different.

SHRI NAMBIAR : Article 370 is being wrongly interpreted.

SHRI VIKRAM CHAND MAHAJAN (Chamba) : There are four different articles which are relevant here, and they are articles 327, 246, 370 and entry 72. His objection is that article 327 is the Supreme article and no other article which gives any other Power can contravene article 327. That is the objection. To that my submission is like this. That power is given under article 370 read with entry 72. The President has issued an Ordinance under article 370, giving the power to Parliament to legislate regarding subjects which are referred to in entry 72, and entry 72 gives power to Parliament to legislate regarding elections and election petitions. If power is given to Parliament under entry 72,...

MR. DEPUTY-SPEAKER : I have pinpointed the issue. Entry 72, according to the objection, emanates from article 327 and without reference to article 327 can this Order be considered valid ? That is the very limited point.

SHRI VIKRAM CHAND MAHAJAN : Entry 72 does not emanate from article 327. If you read article 246, you will clearly realise that it does not emanate from article 327.

Kindly read article 246. Article 246, clause (1) says:—

“Notwithstanding anything in clauses (2) and (3), Parliament has exclusive power to make laws with respect to any of the matters enumerated in List I in the Seventh Schedule”.

Article 246 refers to List I and under List I comes Entry 72. Article 327 does not at all refer to Entry 72. How does the hon. Member say that Entry 72 emanates from article 327 ? On the contrary, article 327 and Entry 72 are two independent powers.

If there are two independent powers, the question is as to which power prevails. I do not say that there is a contradiction

[Shri Vikram Chand Mahajan] but assuming that there is a contradiction between two articles of the Constitution—for example, let us assume, between article 327 and Entry 72—the question is which prevails. My submission is that it is a settled rule of law of all the courts that if there is contradiction between two articles of the Constitution or two sections of a statute, it is the subsequent which prevails. Therefore I submit that Entry 72 overrules article 327 and Entry 72 prevails.

SHRI RANDHIR SINGH (Rohtak) : Kindly refer to article 138. It says:—

“(1) The Supreme Court shall have such further jurisdiction and powers with respect to any of the matters in the Union List as Parliament may by law confer.

(2) The Supreme Court shall have such further jurisdiction and powers with respect to any matter as the Government of India and the Government of any State may by special agreement confer, if Parliament by law provides for the exercise of such jurisdiction and powers by the Supreme Court.”

If you read article 138 along with article 246 and Entry 72 of the Union List it would be amply clear.

Further, I put it to you, Sir, if we are not competent to do this, who else is competent to do this in this country ?

MR. DEPUTY SPEAKER : The question of competence has not been raised. In what manner it should be introduced, that is the point.

SHRI RANDHIR SINGH : This is a question of extension of the Supreme Court's jurisdiction to Kashmir. Article 370 is so clear on that. This is procedural also. This is something which embodies powers to Parliament to make laws in respect to article 370 plus Entry 72 in the Union List plus article 138. If you read them together, I think, we are quite justified in initiating this enactment in this Parliament and there is absolutely no need for us to refer it to the President or to the Supreme Court for eliciting opinion. The objection initiated by my hon. friend does not hold any water and I submit that we proceed with the Bill.

SHRI S. KUNDU (Balasore) : The only question before us is about the harmonious construction of the statutes. If any hon. Member reads the actual interpretation of statutes, he would come to this finding that what is prohibited specifically should not be implied through other Acts or other articles of the Constitution. That is the crux of the entire thing. That is about the harmonious construction of the articles.

Now, Shri Srinivas Misra's point, as I think, he is struggling to make it what I said—which he should have brought out very clearly. Article 370 is very clear. We cannot go into the proviso to clause (2) or otherwise interpret by incorporating a provision in Entry 72 by a Presidential Order. Therefore, even if the Law Minister wants to defend it—let him do it; they have got the majority—I am sure this will be declared unconstitutional by the Supreme Court or by any High Court. We will burden the Supreme Court or High Courts by passing laws which are not legal.

श्री मधु लिम्पे (मुंगेर) : उपाध्यक्ष महोदय, असल में जो यह झगड़ा शुरू हुआ, वह इस लिये हुआ कि काश्मीर की विधान सभा ने एक ऐसा कानून पास किया कि जिसके द्वारा हमारे अधिकारों पर अतिक्रमण हो रहा था—यानी सुप्रीम कोर्ट को और ज्यादा अधिकार देने का हक इस पार्लियामेंट का है। इस लिये हम ने इस बिल का जो रूप था, उस पर आपत्ति की। अब नई संकल में यह बिल आया है, लेकिन मिश्रा जी ने जो आक्षेप उठाया है, उसके ऊपर और ज्यादा गौर करने की आवश्यकता है। इसका एक कारण यह है कि आप 72 लिस्ट को देखिए—यूनियन लिस्ट—यह बहुत व्यापक है—

“72. Elections to Parliament, to the Legislatures of States and to the offices of President and Vice-President; the Election Commission.”

तो 327 से भी यह एन्ट्री व्यापक है। अब इसमें यह सवाल आता है कि सुप्रीम कोर्ट के अधिकारों को बढ़ाने के लिये

यह विवेयक ला रहे हैं, लेकिन इसमें एक दिक्कत है कि ये अधिकार बढ़ाते समय 327 का रूपाल नहीं किया जा रहा है, क्योंकि 327 में जो हमने कानून बनाया है—पियुपिल्ज रिप्रेजेन्टेशन एक्ट, उसमें हमने एक साथ दो कार्य किये हैं—इसकी ओर मंत्री महोदय जरा ध्यान दें—एक सुप्रीम कोर्ट के अधिकार बढ़ाने का काम कि वे अपील बगैर ह सुनें, दूसरे इलैक्शन्ज सम्बन्धी इन्तजाम। तो इस समय भी इन को कानून बनाते समय दोनों का रूपाल करना चाहिये था और प्रेजिडेन्शल जो धोषणा है, उसमें अगर यह तबदीली करते हैं तो मेरा रूपाल है कि वह ज्यादा अच्छा होगा। इसमें नक्सान क्या है—मेरी समझ में नहीं आ रहा है। 9 फरवरी का यह आर्डर है, अगर इसको संशोधन करके कल या परमों तक नया आर्डर निकलवाते हैं, जिससे 327 का भी उल्लेख हो जाय—क्योंकि अगर पूरे अधिकार दिये होते तो यह मामला नहीं आता। यदि 72 जम्मू काश्मीर के लिये भी लागू है, यानी चुनाव सम्बन्धी सारी व्यवस्था हम करते हैं, तो अपील का मामला भी उसमें आ जाता है, लेकिन चूंकि उन्होंने बहुत ही सीमित काम के लिये यह बिल पेश किया है, इस लिये यह जरूरी हो जाता है कि 327 का भी यहां विचार करें और सीमित उल्लेख करें।

मेरा रूपाल है कि आप यह निर्णय दीजिये कि इस शक्ल में यह नहीं हो सकता है। प्रेजिडेन्शल आर्डर में परिवर्तन की आवश्यकता है, यह परिवर्तन वह पहले करायें। इससे पहले कि सुप्रीम कोर्ट इस कानून को खट्टम करे, हम लोगों को भी देखना चाहिये कि हम जो कानून बनाते हैं, वह संविधान के अनुसार है या नहीं—इस लिये इस बात में कोई तथ्य नहीं है कि यह काम मामूली है। सदन को देखना चाहिये कि क्या हम अपने दायरे से बाहर जाकर कोई कानून

बना रहे हैं। ऐसा कानून जब सुप्रीम कोर्ट खट्टम कर देता है, तो मैं एक दृष्टि से मानता हूँ कि पार्लियामेन्ट की इसमें वे इज्जती होती है—लोग कहते हैं 520 सदस्य यहां पर हैं, उनको रूपाल नहीं है कि कैसे कानून बनाना चाहिये। इनका हमेशा यह तरीका रहा है कि नया कानून बनायें और संविधान में भी परिवर्तन करें। इसमें कोई आसमान टूटने वाली बात नहीं है, इस पर फिर से सोचिये, 327 का उल्लेख करके फिर आप इस बिल को यहां लायें।

लेकिन इन्होंने एक काम अच्छा किया है—जम्मू काश्मीर राज्य की विधान सभा को जो आप लोक सभा के स्तर पर ला रहे थे, उसको आपने कम किया है उसके सिये मैं आपका अभिनन्दन करता हूँ। लेकिन यह काम पूरा किया जाये और इस संशोधन से पूरा हो जायेगा।

SHRI M. YUNUS SALEEM : Just one minute.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Is it necessary ?

SHRI M. YUNUS SALEEM : Yes, Sir.

The hon. Member, Mr. Madhu Limaye, has suggested that, in the Presidential Order, there should have been a reference to article 227 of the Constitution. Perhaps, he did not try to appreciate the consequences of such a significant order. As per Entry 72 as it stood before the Presidential Order, which has been read before the House, this Parliament had no power to legislate regarding any of the items enumerated in Entry 72. By virtue of the order of the President, certain limited scope for the legislation has been granted to this Parliament, namely, to provide appeals and enlarge the jurisdiction of the Supreme Court under article 138 of the Constitution, because, it is this Parliament which, under article 138 of the Constitution, can enlarge the jurisdiction of the Supreme Court on any of the subjects given in the Union

[**Shri M. Yunus Saleem**]

List. If there be a reference to article 327 in the Presidential Order, the result would be that the Jammu and Kashmir Representation of People Act would become useless, would become infructuous, because if article 327 *in toto* is included in the present order...

श्री मधु लिमये : “इन टोटो” नहीं कहा है। सीमित :

SHRI M. YUNUS SALEEM : What does he say then?

श्री मधु लिमये : उपाध्यक्ष महोदय, ये मेरी बात नहीं समझे हैं। जैसे 72 के बारे में कहा है, उसी तरह 327 के बारे में कह सकते हैं, “इन रिलेशन टु एपील्ज वगैरह वगैरह”। इन-टोटो हम नहीं कह रहे हैं।

SHRI M. YUNUS SALEEM : Article 327, as I submitted to you initially, contemplates making provisions in the law regarding certain aspects of holding elections and establishment of the House. If all those items are included in the present list...

श्री मधु लिमये : कौन कह रहा है—अॉल दोज आइटम्ज? जो हम ने कहा नहीं है, वह ये कैसे कह सकते हैं।

MR. DEPUTY-SPEAKER : I will clarify the position.

SHRI NAMBIAR : You may give your ruling, Sir.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. Minister should conclude now.

SHRI M. YUNUS SALEEM : Therefore, I submit that the Presidential Order under article 370 of the Constitution enlarging the provision of entry 72 is quite sufficient to meet the objection.

MR. DEPUTY-SPEAKER : The hon. members will remember that when this Bill was brought before the House, Shri Madhu Limaye raised an objection on the ground that the power that was with the Parliament was exercised by the State Legislature, and that the Minister was coming forward with a measure to put a seal of approval on that measure. In order to meet that objection of Shri Madhu Limaye, if I am right, they have brought forward

the present amendment. I am making the position very clear. This morning, Mr. Srinibas Misra, while raising an objection said, if I have understood him correctly, that if they had not brought forward this amendment, perhaps he would not have raised this objection. Am I right? I mean, the present objection.

SHRI SRINIBAS MISRA : Yes.

MR. DEPUTY-SPEAKER : After listening to the Law Minister and to all the objections that have been raised, I would say that we should remember one basic thing. Article 370 is a sort of self-imposed restriction on the exercise of authority regarding Kashmir; it is self-imposed. And if we want to exercise authority, the President has to issue an order for the specific purpose. Entry 72 in the Union List has been referred to in the order. The purpose of the Bill has been very limited, namely to provide for a right of appeal to the Supreme Court, not by way of special appeal and not as in the case of ordinary courts of law. This is the main thing.

This being so, the only point which has been raised and which has again been emphasised by Shri Madhu Limaye is whether in this order a reference should have been made,—keeping in view the parent article, if I may use that phrase, article 327 of the Constitution—to that article while conferring this...

SHRI MADHU LIMAYE : For this limited purpose.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Yes, for this limited purpose. The point is whether reference should have been made to article 327 in this order conferring direct power of appeal to the Supreme Court.

I have given serious consideration to the objection. I feel that if a reference to article 327 would have been made, certain other objections might have come forward. This is my personal view. I have given very serious consideration to it....

SHRI MADHU LIMAYE : Political objections?

MR. DEPUTY-SPEAKER : Constitutional objections.

SHRI MADHU LIMAYE : Legal and constitutional objections.

MR. DEPUTY-SPEAKER : Both. I would like to tell Shri Madhu Limaye that we must bear in mind the structure of our Constitution. There is a self-imposed restraint provided in article 370. If we bear that in mind, then it is only under a Presidential Order that this House can assume the power and legislate for matters provided for in Entry 72 in the Union List in respect of Jammu and Kashmir. But I must say, as I said earlier that there is a possibility of an objection being raised, a possibility of an objection, as to why article 327 was not referred to in the order. I personally feel that because of certain other objections that are likely to arise as a result of that reference, such reference has been omitted.

I feel that it is perfectly within the Constitution and within the competence of the House. So, the hon. Minister may move his amendment now.

SHRI S. KUNDU : Have you ruled out the point of order ?

MR. DEPUTY-SPEAKER : I have already ruled it out of order.

SHRI NAMBIAR : With due respect to the Chair, I would submit that it is self-contradictory.

MR. DEPUTY-SPEAKER : I have already stated with all my observations that I have ruled it out. But I would say that always in this Parliament I am not shirking my responsibility, nor should Parliament shirk it, but the final authority and the supreme authority vests in the Supreme Court, and I am not going into that aspect now. .

SHRI S. KUNDU : Since you have given your ruling already, I do not want to say anything.

MR. DEPUTY-SPEAKER : That stage is over now.

Now, the hon. Minister may move his amendment.

SHRI MADHU LIMAYE : We would like to speak on it.

MR. DEPUTY SPEAKER : I would suggest that let us dispose of the clauses first, and then in the third reading hon.

Members may have their say, because there are a number of Members who want to speak.

Amendment made :

Page 2, for clause 2, substitute—

"2. Application of sections 116A, 116B and 116C of the Representation of the People Act, 1951, to orders made by the Jammu and Kashmir High Court. The provisions of section 116A, 116B and 116C of the Representation of the People Act, 1951, (43 of 1951) shall so far as may be, apply to every order made by the High Court of Jammu and Kashmir subject to the following modifications, namely:—

- (a) references therein to the High Court shall be construed as including references to the High Court of Jammu and Kashmir,
- (b) references therein to the State Legislature or to the Speaker or Chairman thereof, shall be construed as including references to the Legislature of the State of Jammu and Kashmir and to the Speaker or Chairman thereof, and
- (c) references therein to the provisions of the Representation of the People Act, 1951, (43 of 1951) shall, in relation to the State of Jammu and Kashmir, be construed as references to the corresponding provisions of the Jammu and Kashmir Representation of the People Act, 1957. (Jammu and Kashmir Act No. IV of 1957)"

(Shri M. Yunus Saleem)

MR. DEPUTY-SPEAKER : The question is :

"That clause 2, as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 2, as amended, was added to the Bill.

Clause 3, clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI M. YUNUS SALEEM : I beg to move :

"That the Bill, as amended, be passed."

MR. DEPUTY SPEAKER : Motion moved;

"That the Bill, as amended, be passed."

श्री मधु लिम्बे : अध्यक्ष महोदय, मैं असल में इस पर बोलना नहीं चाहता था क्योंकि इस शब्द में, इस संशोधित विल के उम्मल और सिद्धान्त को मैं अच्छा समझता था। लेकिन जिस ढंग से वजीर साहब ने मिश्रा जी के आक्षेप का उत्तर दिया है उससे हमको ऐसा लगता है कि वे जानते हैं कि इस शब्द में, यानी राष्ट्रपति के आर्डर में 327 का उल्लेख न करने से यह विल गैर-कानूनी सावित हो सकता है। मन्त्री महोदय खूब अच्छी तरह से यह समझ रहे हैं और मुझे को ऐसा लगता है कि यही वह चाहते हैं कि सुप्रीम कोर्ट इसको खत्म करे ताकि काश्मीर में जो जाली और नकली चुनाव करके सादिक साहब की सरकार बनाई गई है, और चुनाव अदालत में, एलेक्शन ट्रिब्युनल के सामने जिसको चुनीती दी गई थी वह बनी रहे लेकिन सादिक साहब की सरकार चाहती थी कि इस पर जल्दी फैसला न हो, पीपुल्स रिप्रेजेनेटेशन एकट में जो हमने सुझाव दिया था कि हाई कोर्ट सुनेगी, सुप्रीम कोर्ट में जाएगा, यह सब 66 में न करते हुए जबकि हमने किया था, बाद में यह सब किया। क्या नतीजा हुआ? एलेक्शन ट्रिब्युनल के सामने जो सारी याचिकाएं थीं वे खत्म हो गईं, नए सिरे से यह काम करना पड़ा। अब जब सुप्रीम कोर्ट में अपील सुनने का समय आ जायगा और वह कहेगी कि यह कानूनी या गैर-कानूनी है तो सादिक साहब का क्या विचारणा; यह गैर-कानूनी सरकार और कुछ दिन चलेगी। इसलिए मैं मन्त्री महोदय और

सरकार पर आरोप लगाना चाहता हूँ कि मिश्र जी ने एक बहुत मुन्दर और सीधी बात कही थी जिस पर कोई एतराज नहीं होना चाहिये था, कोई राजनीतिक आक्षेप नहीं हो सकता था क्योंकि 327 का उल्लेख हम बहुत सीमित काम के लिए चाहते थे और यह खुद काश्मीर की विधान सभा ने कबूल किया है, तो कोई राजनीतिक आक्षेप नहीं उठ सकता था, फिर भी उन्होंने नहीं माना है, इसलिए मुझे ऐसा लगता है कि जान बूझ कर टालमटोल की नीति को अपनाने के लिये यह काम किया जा रहा है। मैं आज चेतावनी देना चाहता हूँ कि अगर सुप्रीम कोर्ट इस कानून को गैर-कानूनी सावित करेगी तो उसकी जिम्मेदारी मन्त्री महोदय पर रहेगी और उस हालत में हम लोग कह सकेंगे कि जान बूझ कर सादिक साहब की नकली और अप्रतिनिधिक सरकार को जीवित रखने के लिये यह मारा नमाशा आपने किया।

SHRI D. N. DEB (Angul) : Sir, what we witnessed last week during the debate in the Kashmir Assembly when an important Bill like the Constitution Amendment Bill was defeated, is indicative of the strength of the ruling party headed by Shri Sadiq. It has been our most unfortunate experience from the very beginning that the Centre has been relying always on one party and one individual in so far as Kashmir is concerned. It was Sheikh Abdullah first, then Bakshi Ghulam Mohammed and now Shri Sadiq.

In Kashmir, they have not until now allowed Opposition parties to thrive. Democracy can never be successful unless the Opposition is allowed to grow in a democratic country. This was amply exhibited by Shri Sadiq during the last general elections when a number of nomination papers, mostly sponsored by Opposition members were summarily rejected whereas all nomination papers of candidates sponsored by the party in power were accepted. As a

matter of fact, many of the candidates sponsored by the party in power were returned unopposed.

When Jammu and Kashmir is an integral part of India, how is it that the Government of India took so much time in deciding that appeals from the Jammu and Kashmir High Court would lie to the Supreme Court so far as election petitions are concerned? This is a matter which should have been taken up much before. When the people were given the right to vote for their representatives they should have been provided the right of appeal to the highest court of law in the land.

In conclusion, while supporting the proposed extension of the Supreme Court jurisdiction to cases under the People's Representation Act of Kashmir, I repeat my party's demand in favour of a mid-term poll and Presidential rule prior to it.

SHRI P. GOPALAN (Tellicherry) : This Bill seeks to confer jurisdiction on the Supreme Court to hear appeals from the decisions of the High Court of Jammu and Kashmir in respect of elections. By introducing this Bill, this Government wants to create an impression that they are having the real intention of conducting free and fair elections in Kashmir. I do not feel it necessary to say anything about it because the previous speakers have already spoken largely about the farcical elections that were held in Kashmir.

The question is whether the people of Kashmir have been prevented from expressing their free will in the elections. Does not State Assembly of Jammu and Kashmir reflect the free will of the people of Kashmir? Was it not at the point of the bayonet that it was done? This is a very important question to be answered, and unless this question is answered and remedial measures are taken this Bill, even if it is enacted, will not serve any purpose. That is my contention.

I wish to quote a statement which has been made by Sheikh Abdullah :

"We say that India is the biggest democracy in the world, and that is probably one of the factors which attracted us. I was the Prime Minister of Kashmir. I had the full support of the Legislature;

but one fine morning when I was on tour, I was surrounded by armed forces men and handed over a warrant by own petty police officer. I asked him for the authority on which he was acting in this way against the Prime Minister. Pointing towards the machine guns, he told me that he was acting on their strength. I had no answer to this. Then I begged the President and the Prime Minister to give me a chance to present my case before the legislature and allow me to face the vote of no confidence, but nothing happened. Do you call that democracy?"

This is the sort of democracy that has been offered to the people of Jammu and Kashmir during the last 20 years and so, I do not subscribe to the view that the Kashmir Problem can be solved even if fair and free elections are held in Kashmir. But if free and fair elections are held in Kashmir, the case of India can be projected from a psychological point of view before the people of Kashmir. That will be a good advantage as far as this country is concerned.

What is the total strength of the army personnel in Kashmir? It is one-tenth. What is the total population of Kashmir. Twenty lakhs. Adults will be half of that. So, for every 20 or 25 adults, we have one armed personnel with a gun in his hand in Kashmir, and it is this gun that is deciding the election results in Kashmir. So, I wish to say that even if this Bill is enacted, if you are not going to restore democracy in the State of Jammu and Kashmir, it will not serve any purpose. So my contention is that first of all democracy has to be restored in the State, and the people must be given the fundamental rights, the elementary rights.

श्री गुलाम मुहम्मद बड़वी (श्रीनगर) : जनाब डिप्टी स्पीकर, यहां तक इस बिल का ताल्लुक है मैं हाउस की आगाही के लिये जनाब से अर्ज करूँ कि मेरा इस सिलसिले में वही एप्रोच है जो कि श्री मधु लिमये ने निहायत सफाई के साथ हाउस के सामने रखा है।

दफा 370 का यहां पर तज्जिरा हुआ और जिसका कि जनाब ने भी हवाला

दिया। इसमें कोई लाकू नहीं है कि इसमें पार्लियामेंट की लिमिटेशन है। और उसके तहत जब तक स्टेट गवर्नरमेंट कंसेंट न दे किसी चीज़ की तब तक प्रेसीडेंट उसको उस स्टेट में लागू नहीं कर सकता है यह चीज़ में अच्छे तरीके से जानता हूँ। लेकिन जब यह बिल पहली बार ऐवान के सामने आया था तो उस बक्त भी यही एतराज उठा था और आज भी मैं आप से अर्ज़ कर रहा हूँ कि अभी आर्डिनेस के खात्म होने में 4 दिन रहते हैं इसलिए कोई जल्दी नहीं है और 24 तारीख तक इसे पास किया जा सकता है। आज 13 तारीख है और 4-5 दिन के लिए अगर यह रह जाय तो कोई फर्क नहीं पड़ता है। बेहतर यह होता हूँगा-हमेशा के लिये कि आप यह पीपुल्स रिप्रेजेंटेशन एकट जो है वह सारे का सारा लागू कर देते तो लगड़ा ही कुछ नहीं रहता। इसमें स्टेट गवर्नरमेंट की कंसेंट ले लेने और उनको भी मेरे ख्याल में इस पर कंसेंट देने में कोई एतराज नहीं होना चाहिए था जबकि और बातों में उन्होंने कंसेंट दे दी है। यह अर्ज़ करने का मेरा खास मकसद यह है कि आप एक लिमिटेड औबजैक्टिव के लिए आ रहे हैं। ऐपील्स टु दी सुप्रीम कोर्ट रखने जा रहे हैं, वह ठीक है और उसके लिए मुबारिक हो। यह ठीक ही है कि हाईकोर्ट में बगर कोई ऐसी बात हो जाय तो सुप्रीम कोर्ट में अपील की जा सके। लेकिन मैं चुनियादी बात की तरफ इशारा करता हूँ और वह यह कि why not apply the entire Act जब कि jurisdiction of the Election Commission वहां के लिये है जबकि डिलिमिटेशन को उन्होंने माना है और जबकि बाकी तमाम चीजों को माना है? Why not the entire Representation of the People Act of the Centro तकि वह कन्स्युल्यन द्वार हो जाये। मेरी गुजारिश इस सिलसिले में यह है कि इससे बहुत सी बातें ठीक हो जायेंगी।

दूसरी बात जो मेरे दौस्त ने अभी यहाँ
कही है और उनकी तकरीर में जो गिला
है वह मेरे साथ है when I was heading
the ruling party जो मिं सादिक के साथ
है when he was heading the ruling party
या जेंड अबदुल्ला के साथ हो when he was
heading the ruling party । लेकिन एक
चीज जो कि उन्होंने कही मुझे मालूम नहीं
किस इत्तिला पर ऐवान में रखकी कि
वहाँ इतनी फीज है । एक्सेक्युशन के लिये वहाँ
फोर्ज नहीं है ।

उपाध्यक्ष महोदय : अब मात्र वज रहे
रहे हैं इसलिए माननीय सदस्य वल अपने
अधरे भाषण को जारी रखें ।

श्री गुलाम मुहम्मद बलशी : जी अच्छा ।

اشری غلام محمد بخشی - (سری نگر)

جناب ڈپٹی اسپیکر - جہاں تک اس
بل کا تعلق ہے میں ہاؤس کی آگاہی
کے لئے جناب سے عرض کروں کہ
میرا اس سلسلے میں وہی ایروج ہے
جو کہ شری مدهو لیٹنے نے نہایت صفائی
کے ساتھ ہاؤس کے سامنے رکھا
ہے۔

دفعہ ۳۲۰ کا یہاں پر تذکرہ ہوا
اور جس کا کہ جناب نے بھی حوالا
دیا - اس میں کوئی شک نہیں ہے کہ
اس میں پارلیامنٹ کی لیمیٹیشن ہے -
اور اس کے تحت جب تک اسٹیٹ
گورنمنٹ کنسینٹ نہ دے کسی
چیز کی تب تک پریسیڈنٹ امن کو
اس اسٹیٹ میں لاگو نہیں کر سکتا
ہے - یہ چیز میں اچھے طریقے سے جانتا
ہوں - لیکن جب یہ بل بھلی بار ایوان

کے سامنے آیا تھا تو اس وقت بھی یہی اعتراض انہا تھا اور آج بھی میں آپ سے عرض کر رہا ہوں کہ ابھی آرڈیننس کے ختم ہونے میں ۲۲ دن رہتے ہیں اسلئے کوئی جلدی نہیں ہے اور ۲۲ تاریخ تک اسے پاس کیا جا سکتا ہے۔ آج ۱۹ تاریخ ہے اور ۵-۶ دن کے لئے اگر یہ رہ جائے تو کوئی فرق نہیں پڑتا ہے۔ بہتر یہ ہوتا ہمیشہ ہمیشہ کے لئے آپ یہ بیپیلس ریپریزنٹیشن ایکٹ جو ہے وہ سارے کا سارا لاگو کر دیتے تو یہ جھگڑا ہی کچھ نہیں رہتا۔ اس میں اسٹیٹ گورنمنٹ کی کنسنٹنٹ لیتے اور ان کو بھی میرے خیال میں اس پر کنسنٹنٹ دینے میں کوئی اعتراض نہیں ہونا چاہتے تھا جب کہ اور باتوں میں انہوں نے کنسنٹنٹ دے دی ہے۔ یہ عرض کرنے کا میرا خاص مقصد یہ ہے کہ آپ ایک لمبیا اور جیکٹو کے لئے جا رہے ہیں۔ ایپیلس ٹو دی سپریم کورٹ رکھنے جا رہے ہیں وہ ٹھیک ہے اور اس کے لئے مبارک ہو۔ یہ ٹھیک ہی ہے کہ ہائی کورٹ میں اگر کوئی ایسی بات ہو جائے تو سپریم کورٹ میں اپیل کی جا سکے۔ لیکن میں بنیادی بات کی طرف اشارہ کرتا ہوں اور وہ یہ کہ Why not apply the entire Act. jurisdiction of the Election Commission

وہاں کے لئے ہے جیکہ ڈیلیمپیشن کو انہوں نے مانا ہے اور جیکہ باقی تمام چیزوں کو مانا ہے۔

Why not the entire Representation of the People Act of the Centre

تاکہ وہ کنفیوزن دور ہو جائے۔ میری گذارش اس سلسلے میں یہ ہے کہ اس سے بہت سی باتیں ٹھیک ہو جائیں گی۔

دوسری بات جو میرے دوست نے ابھی یہاں کہی ہے اور ان کی تقریر میں جو گلا ہے وہ میرے ساتھ ہے۔ when I was heading the ruling party جو مسٹر صادق کے ساتھ ہے یا when he was heading the ruling party یا شیخ عبدالہ کے ساتھ ہو when I was heading the ruling party لیکن ایک چیز جو کہ انہوں نے کہی مجھے معلوم نہیں کس اطلاع پر ایوان میں رکھی کہ وہاں اتنی فوج ہے۔ الیکشن کے لئے وہاں فوج نہیں ہے.....

مسٹر ڈپٹی سپیکر۔ اب سات بج رہے ہیں اس لئے ماننیہ سلسیہ کل انہے ادھورے بھائیں کو جاری رکھیں۔

شری غلام محمد بخشی۔ جی اچہا۔

MR. DEPUTY-SPEAKER : I request the hon. Member to resume his speech to-morrow.

18.58 HRS.

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March 20, 1968/Phalguna, 30, 1889 (Saka).
