लोक-सभा वाद-विवाद
का
संक्षिप्त अनूदित संस्करण

SUMMARISED TRANSLATED VERSION
OF

4th
LOK SABHA DEBATES

[दसवां सत्र
Tenth Session]

सत्यमेव जयते

Preservation
Fumigated On
Parliament Library

[खण्ड 37 में अंक 11 से 20 तक हैं
Vol. XXXVII contains Nos. 11 to 20]

लोक-सभा सचिवालय
नई दिल्ली

LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

मूल्य : एक रुपया

Price : One Rupee

विषय सूची/CONTENTS

अंक 14, मंगलवार, 10 मार्च, 1970/19 फाल्गुन 1891 (शक)

No. 14, Tuesday, March 10, 1970/Phalguna 19, 1891 (Saka)

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages

प्रश्नों के मौखिक उत्तर/ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

ता० प्र० संख्या
S.Q. Nos.

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
331. मोदी स्पिनिंग एण्ड वीविंगकम्पनी लिमिटेड	Modi Spinning and Weaving Company Ltd.	1—7
332. हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड तथा पश्चिम जर्मनी की फर्म के बीच करार	Agreement between West German Firm and Hindustan Machine Tools Ltd.	7—9
333. मैसर्स स्टैण्डर्ड ड्रम एण्ड बैरल मनुफेक्चरिंग कम्पनी द्वारा बैरल बनाने का संयंत्र सेवरी से ट्राम्बे ले जाना	Shifting of Barrel Plant from Sewri to Trombay by M/s Standard Drum and Barrel Manufacturing Co.	9—16

अल्प-सूचना प्रश्न

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
3 रेलवे सम्पत्ति की कुर्की के सम्बन्ध में धरंगधरा के स्टेशन मास्टर को वारण्ट की तामील	Service of Warrant on Station Master, Dhrangadhra for Attachment of Railway Property ..	16—19

प्रश्नों के लिखित उत्तर/*WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS*

तारांकित प्रश्न संख्या

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
334. पुराने रेलवे टिकटों की तारीख बदल कर उन्हें प्रयोग में लाना	Utilization of Old Railway Tickets by Changing their Dates ..	19—20
335. लघु उद्योग वित्त निगम	Small Scale Industries Finance Corporation	20
336. सरकार द्वारा प्रायोजित वित्तीय संस्थानों से ऋण तथा पूंजी लेने वाले समवायों पर नियंत्रण	Control, over Companies receiving loans and Capital from Government sponsored Financial Institutions ..	20—21

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

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

5/Lok Sabha/70—1

ता०प्र० संख्या S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
337.	स्टेशन मास्टरों तथा असिस्टैन्ट स्टेशन मास्टरों (पूर्व रेलवे) को जाड़ों तथा गर्मियों की पूरी वर्दियों की सप्लाई न किया जाना	Non supply of full Winter and Summer Uniforms to Station Masters and Assistant Station Masters (Eastern Railway)	21—22
338.	बैंक राष्ट्रीयकरण पर उच्चतम न्यायालय के निर्णय के परिणामस्वरूप श्री नाथ पाई के संविधान (संशोधन) विधेयक को स्वीकार किया जाना	Adoption of Shri Nath Pai's Constitution (Amendment) Bill, consequent on Supreme Court's verdict on Bank Nationalisation ..	22
339.	लारन्स आफ अरेबिया रेलवे लाइन की पुनःस्थापना के लिये भारत से सहायता	Help from India for Restoration of Lawrence of Arabia Railway Line ..	22
340.	अतिरिक्त आर्थिक लाभ वाले पदों पर कार्य कर रहे कर्मचारी	Employees Working against posts carrying Pecuniary Benefits	23
341.	निर्धन लोगों के उत्थान के लिये कार्यक्रम	Programme for Uplift of poor Masses	23
342.	सरकारी क्षेत्र के इस्पात कारखानों का समीक्षा प्रतिवेदन	Review Report of Public Sector Steel Plants ..	23—24
343.	चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को सम्मानार्थ (कम्प्लीमेन्टरी) पास जारी करना	Issue of Complimentary Passes for Class IV Employees	24
344.	प्रादेशिक भाषाओं में विधियों का अनुवाद	Translation of Enactments in Regional Languages ..	25
345.	दिल्ली के लिये महानगर (रेलवे)	Metropolitan Railway for Delhi ..	25
346.	माइनिंग एण्ड एलाइड कारपोरेशन को हानि	Loss to Mining and Allied Machinery Corporation	25—26
347.	उड़ीसा में दूसरा इस्पात कारखाना स्थापित करना	Setting up of Second Steel Plant in Orissa	27
348.	चौथी पंचवर्षीय योजना में हिमालच प्रदेश में उद्योग	Industries in Himachal Pradesh during Fourth Plan	27—28
349.	नई दिल्ली में पटेल रोड पर रेलवे फाटक	Patel Road Railway Crossing in New Delhi	28
350.	चुनाव याचिका दायर करने पर रोक	Restrictions on Filing of Election Petitions ..	28

ता० प्र० संख्या S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
351.	रेलवे दुर्घटनायें	Railway Accidents ..	28—29
352.	कलकत्ता के लिये वृत्ताकार (सर्क्युलर) रेलवे	Circular Railway for Calcutta	29—30
353.	दिल्ली शाहदरा से सहारनपुर तक बड़ी रेल लाइन	Broad Gauge Line from Delhi Shahdara to Saharanpur	31
354.	चुनाव में उम्मीदवारी के लिये किसी मंत्री की अनर्हता के बारे में लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम में संशोधन	Amendment to Representation of the People Act regarding Disqualification of a Minister from Candidature at Election	31
355.	मध्य प्रदेश स्थित अमलाई पेपर फैक्टरी में उत्पादन	Production of Amlai Paper Factory in Madhya Pradesh	31
356.	भारतीय रेलों के कुछ सेक्शनों को बन्द करना	Closure of Certain Sections of Indian Railways ..	32
357.	हादजाज रेलवे पुनःसंचालन बोर्ड का दौरा	Visit by Hadjaz Railway Recommissioning Board	32
358.	कनिष्ट संवर्ग (जूनियर ग्रेड) के माल लिपिकों की ऊंचे संवर्ग (हायर ग्रैड) के पदों पर पदोन्नतियां	Promotion of Goods Clerks Junior Grade to Higher Grade Posts ..	32—33
359.	बाबकौक एण्ड(विलकोक्स इण्डिया) लिमिटेड कलकत्ता का बन्द होना	Closure of Babecock and Wilcox (India) Ltd. Calcutta	33
360.	सिन्दरी उर्वरक कारखाने को खुले माल डिब्बों की सप्लाई	Supply of uncovered Wagons to Sindri Fertilizer Factory ..	33—34

अतारांकित प्रश्न संख्या
U.S.Q. Nos.

2201.	मोनियपोलिस की नैप्कों द्वारा नैष्को बीवल गीयर्स आफ इण्डिया को पुराने और घिसे हुए उपकरणों की बिक्री	Sale of old and worn out equipment by Napco of Monneapolis to Napco Bevel Gears of India ..	34—35
2202.	कृषि उपकरणों के आयात पर रोक	Ban on Import of Agricultural Implements	35
2203.	चौथी योजना में वैगनों की कमी	Shortage of Wagons during Fourth Plan	35
2204.	कारों का उत्पादन	Production of Cars	36
2205.	केन्द्रीय इंजीनियरिंग सेवाओं के लिये संघ लोक सेवा आयोग द्वारा अभ्यर्थियों का चयन	Selections by UPSC to Central Engineering Service ..	36

ग्र० ता० प्र० संख्या U. S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
2206.	मध्य प्रदेश में रेलवे लाइनों का विकास	Development of Railway Lines in Madhya Pradesh	37
2207.	गोलचा प्रापर्टीज (प्राइवेट) लिमिटेड	Golcha Properties (P) Ltd.	37—38
2208.	गोलचा प्रापर्टीज (प्राइवेट) लिमिटेड	Golcha Properties (P) Ltd.	38
2209.	मूल्यों, लागत और प्रशुल्क के सम्बन्ध में एक ग्रायोग की स्थापना	Setting up of a Commission on Prices, Costs and Tariff	39
2210.	बरेली से दिल्ली जाने वाली रेलगाड़ी की एक बोगी में प्रकाश की व्यवस्था न होना	Absence of light in a bogie of a train going to Delhi from Bareilly	39
2211.	रांची और दुर्गापुर के इस्पात कारखानों में बनाये गये उपकरणों के बारे में रूस के मंत्री का प्रतिवेदन	Soviet Minister's report on equipments produced by Ranchi and Durgapur Steel Plants	40
2212.	इन्स्ट्रुमेंट्स लिमिटेड, पालघाट, केरल	Instruments Ltd., Palghat, Kerala	40
2213.	भरतपुर (राजस्थान) में दूध पाउडर उद्योग की स्थापना	Establishment of Milk Powder Industry in Bharatpur (Rajasthan)	40—41
2214.	कृषि उत्पादों में बायदे के सौदों पर प्रतिबन्ध	Ban on Forward Trading in Agricultural Produce	41
2215.	केरल में काजू उद्योग में संकट	Crises in Cashew Industry in Kerala ..	41—42
2216.	पश्चिमी बंगाल में औद्योगिक प्रगति के बारे में वहां के राज्यपाल की टिप्पणियां	West Bengal Governor's remarks regarding Industrial Growth in West Bengal	42—43
2217.	एक वैज्ञानिक द्वारा गणतन्त्र दिवस पुरस्कार स्वीकार करने से इन्कार	Refusal by a Scientist to accept Republic Day Award	43
2218.	विदेशी नियोजन पर स्वामित्व की दरों का पुनरीक्षण	Revision of Rates of Royalty on Foreign Investment..	43—44
2219.	छोटे निर्यातकों के लिये बैंक सहायता	Bank Aid for Small Exporters ..	44
2220.	विशेष प्रकार के क्रोमियम मिश्र धातुओं का उत्पादन	Production of Sophisticated Chromium Alloys	44—45

अ० ता० प्र० संख्या U. S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
2221.	राष्ट्रीकृत बैंकों के निर्यातकों के लिये धन की व्यवस्था करने के लिये पृथक अनुभाग	Separate Section in Nationalised Banks for Financing Exporters	45—46
2222.	रांची में पृथक लघु व्यापार वित्त निगम की स्थापना	Setting up of separate small business Finance Corporation Ranchi	46
2223.	हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची के गैस प्लांट में मशीनों के पुर्जों की चोरी	Theft of Machine Parts in Gas Plant of Heavy Engineering Corporation, Ranchi	46—47
2224.	औद्योगिक विकास के सम्बन्ध में दत्त लाइसैंसिंग समिति की सिफारिशों का प्रभाव	Effect of Recommendations of Dutt Licencing Committee on Industrial Growth	47
2225.	विदेशी सहयोग की नीति	Policy of Foreign Collaboration ..	47—48
2226.	इस्पात का निर्यात	Export of Steel	48—49
2227.	सिंचाई प्रयोजनों के लिये बैलेंस्ड वाटर पम्प का आविष्कार	Invention of a balanced water pump for Irrigation Purpose	49
2228.	मधु मक्खी पालने के लिये मध्य प्रदेश के किसानों को सहायता	Aid to Farmers of Madhya Pradesh for Bee Rearing	49—50
2229.	हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड द्वारा विदेशों से निर्यात क्रयादेश	Export orders from foreign countries by Hindustan Machine Tools Ltd.	50
2230.	बिहार में उद्योग	Industries in Bihar ..	50
2231.	गांधी शताब्दी वर्ष में राज्यों द्वारा मद्यनिषेध को समाप्त करना	Scrapping of Prohibition by States during Gandhi Centenary Year ..	50—51
2232.	ग्राम सम्बन्धी समस्यायें	Rural oriented problems ..	51
2233.	दिल्ली प्रशासन द्वारा हरिजन-लड़कियों के लिये एक छात्रावास का निर्माण	Construction of a Hostel for Harijan Girls by Delhi Administration ..	51
2234.	दुर्गापुर बिलेट मिल की क्षमता का प्रयोग न किया जाना	Non Utilization of capacity of Durga Pur Billet Mill	52
2235.	भिलाई इस्पात कारखाने में निर्मित ढाँचों (स्ट्रक्चरल्स) का निर्यात	Export of Structurals produced at Bhilai Steel Plant ..	52
2236.	प्रबंन्ध अभिकर्ताओं तथा निदेशकों के वेतनों की अधिकतम सीमा का उल्लंघन करने वाले समवाय	Companies violating ceiling on Salaries of Managing Agents and Directors	53

अ० ता० प्र० संख्या U. S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
2237.	गैर सरकारी फर्मों के दिवालिये होने के कारण जमाकर्ताओं को हानि	Loss to Depositors due to Private Firms becoming Bankrupt	53—54
2238.	तकनीकी विकास महानिदेशक के विरुद्ध जांच	Enquiry against Director General of Technical Development	54
2239.	15 डाउन गोहाटी लखनऊ एक्सप्रेस का पटरी से उतर जाना	Derailment of 15 Dn. Gauhati Lucknow Express	54—55
2240.	हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची में काम कर रहे विदेशी विशेषज्ञ	Foreign experts working at HEC Ranchi	55
2241.	मैसर्स स्टैण्डर्ड ड्रम एण्ड बैरल मैनुफैक्चरिंग कम्पनी	M/s Standard Drum and Barrel Manufacturing Co.	55
2242.	मैसर्स स्टैण्डर्ड ड्रम एण्ड बैरल मनुफैक्चरिंग कम्पनी, बम्बई	M/s Standard Drum and Barrel Manufacturing Co. Bombay	56
2243.	ड्रम तथा बैरल उद्योग में कच्चे माल की कमी	Shortage of Raw Materials in Drum and Barrel Industry ..	56—57
2244.	रेलवे कर्मचारियों को वर्दी की सप्लाई	Supply of Uniforms to Railway Staff ..	57
2245.	गैर सरकारी समवायों द्वारा नया पूंजी निदेश	New Capital Investment by Private Companies	57—58
2246.	अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली (पश्चिम रेलवे) में सब हैड्स की पदावनति	Reversion of Sub-Heads in FTA Office, Delhi (Western Railway)	58
2247.	केन्द्रीय समाज कल्याण के बोर्ड के सचिव के नियुक्त करने की प्रक्रिया	Procedure for appointment of Secretary Social Welfare Board	58—59
2248.	टाटा आयरन एण्ड स्टील कम्पनी (जमशेदपुर) का आधुनिकरण	Modernisation of TISCO (Jamshedpur) ..	59
2249.	पश्चिम तथा उत्तर रेलवे के लेखा कर्मचारियों की बैठक	Meeting of Accounts Staff of Western and Northern Railways	59
2250.	अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली (पश्चिम रेलवे) के कर्मचारियों को मानदेय	Honorarium to Employees of Foreign Traffic Accounts Office Delhi (Western Railway) ..	60
2251.	मणिपुर में कागज मिल	Paper Mill in Manipur	60

अ० ता० प्रा० संख्या U.S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
2252.	दानापुर डिवीजन (पूर्व रेलवे) में एवजी रेलवे कर्मचारी	Substitute Railway Employees in Danapur Division (Eastern Railway)	60—61
2253.	संसद् सदस्यों तथा विधायकों द्वारा मध्य निशेध के सिद्धांतों के प्रति निष्ठा की शपथ लिये जाने की मांग	Demand for taking of oath of Allegiance towards principles of prohibition by M.Ps. and Legislators	61
2254.	छोटी ओदई स्टेशन (पश्चिम रेलवे) के कर्मचारियों का बीमार होना	Sickness of Staff of Chhoti Oodai Station (Western Railway)	61—62
2255.	रेलवे कर्मचारियों की उपलब्धियों में विषमताओं को कम करना	Rationalisation of Disparities in Emoluments of Railway Employees	62
2256.	यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली (उत्तर रेलवे) में ग्रेड दो के क्लर्कों की पदोन्नति	Promotion of Clerks Grade II in Traffic Accounts Office, Delhi (Northern Railway)	62
2257.	पश्चिम रेलवे के अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय में फालतू कर्मचारियों को खपाना	Absorption of surplus staff in Foreign Traffic Accounts Office on Western Railway	62—63
2258.	अतिरिक्त आर्थिक लाभ वाले पदों पर काम करने वाले अधिकारी	Officers working against Posts carrying Additional pecuniary Benifits	63
2259.	अतिरिक्त लाभ वाले पदों पर तीन वर्षों से काम करना	Working on a Post Carrying Extra Gains for Three Years ..	63
2260.	रेलगाड़ियों में सुरक्षा व्यवस्था तथा पुलिस का तैनात किया जाना	Security Arrangements and Posting of Police on the Trains	63—64
2261.	पूर्वी रेलवे में खुले माल डिब्बों का पता चलना	Detection of Open Door Wagons on Eastern Railway	64
2262.	ट्यूब रेलवे द्वारा तेज गति से यात्रा	High speed of travel by Tube Railway ..	64—66
2263.	इस्पात सम्बन्धी भुगतान की शर्तों पर इंजीनियरी एककों को असंतोष	Steel Payment Terms Irk Engineering Units ..	66
2264.	तमिलनाडु द्वारा इस्पात पर प्रतिबन्ध	Tamil Nadu's Ban on Steel	66
2265.	माइनिंग एण्ड अलाइड मशीनरी कारपोरेशन को हानि	Loss to Mining and Allied Machinery Corporation	67

अ० ता० प्र० संख्या U. S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
2266.	बोकारो इस्पात कारखाने को हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन द्वारा उपकरणों की सप्लाई	Supply of Equipment by HEC to Bokaro Steel Plant ..	67
2267.	उत्तर रेलवे यातायात लेखा कार्यालय दिल्ली किशनगंज में क्लर्क ग्रेड एक के पदों पर पदोन्नति	Promotion to Clerks Grade I in Northern Railway Traffic Account Office Delhi, Kishanganj	68
2268.	विकलांग व्यक्तियों के लिये गैर सरकारी तथा सरकारी क्षेत्रों में रिक्त पदों के आरक्षण के लिये विधान	Legislation for Reservation of Vacancies in Private and Public Sectors for Handicapped Persons	68
2269.	मध्य रेलवे में असिस्टैन्ट इन्सपैक्टर आफ वर्क्स मिस्तरी के पदों में अनुपात	Ratio between Posts of Assistant Inspector of Works and Works Mistries in Central Railway ..	68
2270.	रेलवे बोर्ड द्वारा नवम्बर, 1968 में आयोजित अपेंडिक्स--III ए परीक्षा	Appendix III-A Examination Conducted by Railway Board in November, 1968	68—69
2271.	इस्पात संयंत्रों के आस पास स्थापित किये गये सहायक उद्योग	Subsidiary industries set up in the vicinity of Steel Plants	69—70
2272.	रूरकेला इस्पात कारखाने में ट्रांसफारमरों के लिये चादरों का उत्पादन	Production of sheets for transformers of Rourkela Steel Plant	70
2273.	हिमाचल प्रदेश में नाहन फाउन्डरी	Nahan Foundary in Himachal Pradesh	70—71
2274.	क्लर्क ग्रेड एक के 20 प्रतिशत स्नातक कोटे के पदों पर पदोन्नति में अनियमिततायें	Irregularities in Promoting Clerks Grade I against 20 per cent Graduate Quota	71
2275.	एक निर्वाचन सुधार आयोग की स्थापना	Setting up of an Electoral Reforms Commission	71
2276.	नेफा के आदिवासियों द्वारा मानव व्यापार	Human Trading by NEFA Tribes	71
2277.	इतर यातायात लेखा कार्यालय (पश्चिम रेलवे) में कार्य कर रहे सेना से छटनीकृत कर्मचारियों को सुविधाएं	Benefits to retrenched Military Employees working in foreign Traffic Accounts Office (Western Railway)	72—73

अ०ता० प्र० संख्या U. S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
2278	दुर्गापुर इस्पात कारखाने के बारे में संसदीय सलाहकार समिति का प्रतिवेदन	Parliamentary Consultative Committee's Report on Durgapur Steel Plant	73
2279	इस्पात वितरण व्यवस्था	System of Distribution of Steel ..	73
2280	उद्योगों पर बड़े उद्योगपतियों का एकाधिकार	Monopoly of Big Industrialists over Industries	73—74
2281	काम करते हुए मरने पर रेलवे कर्मचारियों के परिवारों को मुआवजा	Compensation to families of Railway employees who die while on duty	74
2282	दिल्ली आने वाली पश्चिम रेलवे की रेलगाड़ियों का दिल्ली में विलम्ब से पहुंचना	Late arrival of Delhi bound Western Railway Trains at Delhi	74—75
2283	यात्रा टिकट परीक्षकों तथा टिकट कलैक्टरों को संगचल कर्मचारियों का दर्जा देना	Travelling ticket examiners and ticket collectors as running staff	75
2284	रेलवे सेवा आयोग की बजाय रेलवे प्रशासन द्वारा इंजीनियरिंग विभाग में वर्क्स मिस्त्रियों की भर्ती	Recruitment of works mistries in Engineering Department by Railway Administration instead of by Railway Service Commission	75—76
2285	औद्योगिक क्षेत्र में गैर-सरकारी क्षेत्र की समिति भागीदारी	Role of Private Sector in Industrial Field	76—77
2286	बोकारो इस्पात कारखाने के लिये उष्मसह (रीफ़ेक्शरीज)	Refractories for Bokaro Steel Plant	77—78
2287	बोकारो इस्पात कारखाने के निर्माण के लिये समय सारिणी का पुनरीक्षण	Revision in the time scheduled for the construction of Bokaro Steel Plant	78
2288	आदिवासियों तथा हरिजनों के कल्याण के लिये राज्यों को आबंटित धन का निपटारा	Disposal of funds allotted to States for Welfare of Adivasis and Harijans	78—79
2289	बिहार के अनुसूचित आदिम जातियों की वन्य उपज की वसूली सम्बन्धी प्रथागत अधिकार	Customary rights of Tribals of Bihar to collect Forest Produces ..	79
2290	हैवी, इंजीनियरिंग कारपोरेशन के मुसलमान कर्मचारियों के लिये क्वार्टर	Residential Quarters for Muslim Employees of HEC	79—80

अ० ता० प्र० संख्या U. S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
2291.	राजेन्द्र पुल हाल्ट	Rajendra Pul (Bridge) Halt ..	80—81
2292.	मुरैथा और कोरहिया (पूर्वोत्तर रेलवे) में हाल्ट की व्यवस्था	Opening of Halts at Muraitha and Korahia (North Eastern Railway) ..	81
2293.	दियासलाइयां बनाने वाले एकक	Safety Matches Manufacturing Units ..	81—82
2294.	चौथी तथा पांचवी योजनाओं में इस्पात की मांग के अनुमाम	Demand Estimates of Steel Requirements in Fourth and Fifth Plans ..	82—83
2295.	निर्यात प्रधान उद्योगों को इस्पात की सप्लाई	Supply of Steel to Export Orietned Industries	83
2296.	मद्रास के लिये महानगर रेल परिवहन संगठन	Metropolitan Rail Transport Organisation for Madras ..	83—84
2297.	भारतीय रेलवे की तरल पदार्थ वाहक (कंटेनर) रेल सेवा	Container Service on Indian Railways ..	84—85
2298.	औद्योगिक विकास सम्बन्धी गोष्ठी	Seminar on Industrial Development	85
2299.	बोकारो इस्पात कारखाने की डिजाइनिंग एजेंसी के बारे में भारत तथा रूस के बीच मतभेद	Indo Soviet Differences on Designing Agency of Bokaro Steel Plant	86
2300.	लोहे के उत्पादन	Production of Iron	86
2301.	काली सूची में नाम दर्ज औद्योगिक संगठन	Blacklisting of Industrial Organisations	86
2302.	भारी विद्युत उपकरण संयंत्र, हरिद्वार उत्पादन	Production in Heavy Electrical Equipment Plant, Hardwar ..	87
2303.	देश से वर्ग भावना को समाप्त करने की योजना	Scheme to end Class Feelings in the Country ..	87
2304.	पुनः सहवास आरम्भ न किये जाने के आधार पर विवाहित पुरुष अथवा महिला को तलाक मांगने का अधिकार	Right of Parties to a marriage to seek Divorce on the ground of non-Resumption of cohabitation ..	87—88
2305.	इस्पात के मूल्य में वृद्धि	Rise in Steel Price ..	88
2306.	भारत में मुसलमानों में बहु-विवाह रोकने के लिये समान व्यवहार संहिता	Uniform Civil Code to check polygamy among Muslims in India	88
2307.	देश में अस्पृश्यता	Practice of Untouchability	89

अ० ता० प्र० संख्या U. S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
2308.	बिड़ला बन्धुओं को लाइसैंस देने का मामला	Issue of Licences to Birlas	89—90
2309.	पूर्व रेलवे में माल डिब्बे तोड़ने की घटनाएं	Incidents of Wagon breaking on Eastern Railway ..	90—91
2310.	सरकारी उपक्रमों के गैर-सरकारी विशेषज्ञ निदेशक	Non-Official Experts/Directors of Public Undertakings	91
2311.	ट्रैक्टरों का उत्पादन	Production of Tractors ..	92—93
2312.	मध्य रेलवे के कर्मचारियों के लिये अलग वेतन आयोग की मांग	Demands for a separate Pay Commission for Central Railway Staff	93
2313.	रेलगाड़ियों को दिये गये विभिन्न नाम	Various Names Given to Trains	93
2314.	खिलौना उद्योग का विकास	Development of Toy Industry	93—94
2315.	कर्मचारी रहित रेलवे स्टेशन	Unmanned Railway Stations	95
2317.	उत्तर तथा दक्षिण भारत मे कुछ रेल मार्गों का विद्युतीकरण	Electrification of Certain Railway Routes in North and South India	96
2318.	एशियन केवल्स द्वारा पोलिथीन की बिक्री	Sale of Polythene by Asian Cables ...	96—97
2319.	इस्पात का उत्पादन बढ़ाने के लिये योजना	Plans for increasing Steel Production ..	97-98
2320.	आयात विकल्प कार्यक्रम के कारण आयात में कमी	Reduction of Imports due to Import substitution Programme ..	98—99
2321.	रेलवे दुर्घटनाओं और कर्मचारी रहित फाटकों के बारे में कुंजरू समिति की सिफारिशें	Recommendations of Kunzru Committee in regard to Railway Accidents and Unmanned Railway Crossings	99
2322.	कर्मचारी रहित रेलवे फाटक	Unmanned Railway Crossings	99-100
2323.	बम्बई मध्य रेलवे में प्रथम श्रेणी के सीजन टिकट के किरायों में वृद्धि	Increase in Fares of First Class Season Tickets on Bombay Central Railway ..	100-101
2324.	मध्य रेलवे में रेल दुर्घटनाओं में वृद्धि	Increases in Railway Accidents on Central Railway	101
2325.	सिर पर रख कर मल मूत्र ले जाने की पद्धति को समाप्त करना	Abolishing practice of disposing of Night Soil as head loads	101-102

अ० ता० प्र० संख्या U. S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
2326.	मध्य प्रदेश के आदिम जाति सेवा मंडल द्वारा चलाये जा रहे छात्रावासों की दयनीय दशा	Pitiable Conditions of Hostels run by Adim Jati Sewa Mandal of Madhya Pradesh ..	102
2327.	मध्य रेलवे में खिड़किया स्टेशन के दोनों प्लेटफार्मों पर शैडों की व्यवस्था करना	Provision of Sheds on both Platforms of Khirkiya Station (Central Railway) ..	102
2328.	नये इस्पात कारखानों की स्थापना	Setting up of New Steel Plants ..	102–103
2329.	इस्पात कारखानों में प्रयोग में न आने वाला रद्दी लोहा	Unused Steel Scrap lying in Steel Plants	103
2330.	खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग के बारे में अशोक मेहता समिति का प्रतिवेदन	Asoka Mehta Committee Report on Khadi and Village Industries ..	103
2331.	इलयापेरूमाल समिति की सिफारिशों पर निर्णय	Decision on recommendations of Elayaperumal Committee	104
2332.	राज्यों के समाज कल्याण मंत्रियों का सम्मेलन	Conference of Ministers of Social Welfare of States	104–105
2333.	आंध्र प्रदेश के विधायकों द्वारा बिड़ला फर्मों के विरुद्ध जांच की मांग	Enquiry demanded by Legislators against Birla Concerns in Andhra Pradesh	105
2334.	मैसूर आयरन एण्ड स्टील लिमिटेड को हानि	Loss incurred by Mysore Iron and Steel Ltd.	105–106
2335.	इस्पात कारखानों में कार्य कर रहे विदेशी तकनीशियन	Foreign Technicians working in Steel Plants	107
2336.	आम चुनावों की मांग	Demand for General Elections ..	107
2337.	विदेशी सहयोग से विदेशों में इस्पात कारखाने की स्थापना	Setting up of Steel Mills abroad with foreign collaboration	108
2338.	स्कूटरों की कमी	Shortage of Scooters ..	108–109
2339.	अखबारी कागज बनाने के लिये बोर्ड, सख्त लकड़ी, पटसन की तीलियां तथा बांस का उपयोग	Use of Bagasse, hard wood, jute sticks, bamboo for manufacture of newsprint ..	109–110
2340.	मालगाड़ी के ब्रेक डिब्बों की दशा	Condition of Brake Vans of Goods Trains	110
2341.	बीना-कटनी यात्री गाड़ी का डिब्बों में बिना बिजली के चलना	Running of Bina-Katni Passenger Trains without Light	110

अ० ता० प्र० संख्या U. S. Q. No.	विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
2342.	बीना-कटनी लाइन (मध्य रेलवे) के द्विशायिका वाले और प्रथम श्रेणी के डिब्बों में कंडक्टर गार्डों की नियुक्ति	Posting of Conductor Guards in Two Tier First Class Coaches of Bina-Katni Line (Central Railway)	111
2343.	मध्य रेलवे में बीना-कटनी सैक्शन पर दोहरी रेलवे लाइन	Double Railway Line on Bina-Katni Section (Central Railway) ..	111
2344.	मध्य रेलवे बीना-कटनी सैक्शन पर खुरई स्टेशन पर उत्कल एक्सप्रैस गाड़ी का रुकना	Stoppage of Utkal Express on Khurai Station on Bina-Katni Line (Central Railway)	111–112
2345.	इस्पात के उत्पादन तथा इस्पात कारखानों के प्रबन्ध के बारे में रूसी विशेषज्ञों का प्रतिवेदन	Soviet Expert's Report on Management of Steel Plants and on Steel Production	112
2346.	पौलिएस्टर धागे के उत्पादन के लिये कम्पनियों का पंजीकरण	Registration of Companies for Production of Polyster Fibre	112
2349.	माल भाड़े तथा यात्री किराये में वृद्धि	Increase in Freight rates and Passenger Fares	112–113
2350.	एक रेलवे डिस्ट्रिक्ट को एक रेलवे डिवीजन में बदलने का आधार	Factors considered for converting a Railway District into a Railway Division ..	113–114
2351.	पूर्वोत्तर रेलवे में खोमचा ठेकेदारों की ओर बकाया लाइसेंस शुल्क और किरायों की राशि	Arrears of licence fees and rents from Vending Contractors (North Eastern Railway) ..	114
2352.	विधि आयोग की सिफारिशों के क्रियान्विति में विलम्ब	Delay in implementing recommendations of Law Commission	115
2353.	पूना स्टेशन पर पांच सैनिकों का पकड़ा जाना	Arrest of 5 Armymen in Poona Station Area	115
2354.	पठानकोट तथा जम्मू के बीच रेल लाइन बनाना	Linking of Pathankot with Jammu by Rail	115–116
2355.	महाराष्ट्र में निम्न आय वाले हथकरधा बुनकरों के बच्चों को छात्रवृत्ति	Scholarships to Wards of Low Income Handloom Weavers of Maharashtra	116
2356.	छोटी कार परियोजना के लिये वित्तीय सहायता	Financial Assistance to Small Car Project	116
2357.	भोजन व्यवस्था समिति के प्रतिवेदनों की सिफारिशों को लागू करना	Action on Reports of Catering Committee ..	116–117

अ० ता० प्र० संख्या U. S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
2358.	होशंगाबाद रेलवे स्टेशन के निकट मध्य रेलवे का कृषि फार्म को सार्वजनिक नीलामी द्वारा पट्टे पर देना	Leasing out of Central Railway Agricultural Field near Hoshangabad Railway Station by Public Auction ..	117
2359.	जबलपुर सैक्शन को भिलाखेड़ी यार्ड से फ्लाई पास्ट द्वारा मिलाना	Linking of Jabalpur section with Bhilakhedi Yard by a Fly Past ..	117–118
2360.	इटारसी में बेकार पड़े डीजल इंजन	Idle Diesel Engines at Itarsi	118
2361.	भीलाखेड़ी यार्ड से इटारसी स्टेशन को भेजे गये सागोन की लकड़ी के शहतीरों की चोरी	Loss of Teak Logs sent from Bhilakhedi Yard to Itarsi Station ..	.. 118-119
2363.	अखिल भारतीय रेलवे गार्ड संघ को मान्यता देना	Recognition to All India Railway Guards' Union	119
2364.	मैट्रिक पश्चात् कक्षाओं के लिये अनुसूचित जातियों के विद्यार्थियों को छात्रवृत्तियां देने के लिये उनके माता पिता की आय की सीमा का बढ़ाया जाना	Increase in Income Limit of Parents for awarding Scholarship to Scheduled Caste Students for Post Matric Classes	119
2365.	बिड़लाओं के कब्जे में कृषि भूमि के बारे में उनके विरुद्ध जांच	Enquiry against Birlas regarding Agricultural Land in their Possession	.. 119–120
2366.	बम्बई और दिल्ली के बीच तेज रेलगाड़ी	Fast Train between Bombay and Delhi	120
2367.	स्कूटरों की चोरबाजारी	Black Market in Scooters	.. 120–121
2368.	ड्राइवरों द्वारा मार्ग नियम, सीखने तथा स्टेशनों के कार्य संचालन के नियमों को सीखने के लिये प्रक्रिया	Procedure for Booking Drivers for learning Road and Station Working Rules	121–122
2369.	पश्चिम रेलवे में आबूरोड, अजमेर और सेनदारा स्टेशन के ड्राइवरों, फायरमैनों और खलासियों को संचल भत्ता	Variation in Amount paid as Running Allowance to Drivers, Firemen and Khallasis at Abu Road, Ajmer and Sendara (Western Railway)	122
2370.	वाणिज्यिक क्लर्कों की पदोन्नति के अवसर	Avenues of Promotion of Commercial Clerks	122
2371.	रेलवे में वाणिज्यिक लिपिकों की वाणिज्यिक निरीक्षकों के पद पर पदोन्नति	Promotion of Commercial Clerks as Commercial Inspectors on Railways	123

अ० ता० प्र० संख्या U. S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
2372.	पश्चिम रेलवे के साबरमती यातान्तरण माल गोदाम यार्ड की सफाई	Cleaning of Goods shed yard of Sabarmati Transhipment (Western Railway)	123
2373.	चामाराजानगर से सत्यमंगलम तक रेलवे लाईन	Railway line from Chamarajanagar to Satyamangalam ..	123
2374.	अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कल्याण के लिये राज्य समितियां	Setting up of State Committees on the Welfare of the Scheduled Castes and Scheduled Tribes	124
2375.	केरल में लघु उद्योगों के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा ऋण तथा अनुदान	Loans and Grants to Small Scale Industries in Kerala by Central Government ..	124
2376.	बोकारो इस्पात संयंत्र के विस्तार के बारे में भारत सोवियत करार	Indo Soviet Agreement on Expansion on Bokaro Steel Plant	125
2377.	त्रिपुरा में एक प्लाईवुड कारखाने की स्थापना	Setting up of a Plywood Factory in Tripura	125-126
2378.	माल यातायात में कमी	Short Fall in Goods Traffic	126
2379.	भारत में विदेशी उद्योग अथवा विदेशी सहयोग से उद्योगों की स्थापना	Foreign Industries or Industries with Foreign Collaboration in India	127
2380.	औद्योगिक उत्पादन के लिये वैज्ञानिक अनुसंधान को सहायक बनाने के लिये कार्यवाही	Steps to make Scientific Research helpful for Industrial Production ..	127-128
2381.	नागपुर में पिछड़े वर्गों/अनुसूचित जातियों/अनुसूचित आदिम जातियों के संगठनों को अनुदान	Aid to Backward Classes/Scheduled Caste/ Scheduled Tribe Organisations at Nagpur	128-129
2382.	तृतीय श्रेणी के रेलवे कर्मचारियों को लाभ पहुंचाने की योजना के बारे में निर्णय	Decision regarding scheme to benefit Class III Railway Employees ..	129
2383.	उच्च न्यायालयों/उच्चतम न्यायालय द्वारा रद्द किये गये रेलवे के वरिष्ठता सम्बन्धी मामले	Cases of Seniority in Railways Struck down by High Courts/Supreme Court	129
2384.	भारतीय रेलों के क्रय संगठन के लिये राजपत्रित संवर्ग	Gazetted Cadre for Purchase Organization on Indian Railways	130
2385.	रेलवे अस्पतालों में रोगियों के लिये निःशुल्क भोजन	Free Diet to Patients in Railway Hospitals ..	130

अ० ता० प्र० संख्या U. S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
2386.	पूर्ति तथा निपटान महानिदेशालय को वर्ष 1969 में रेलवे द्वारा दिये गये क्रयादेश	Orders placed by Railways with DGS&D in 1969 ..	130–131
2387.	मोगा (पंजाब) में रेलवे उपरि पुल	Railway over bridge in Moga City (Punjab)	131–132
2388.	रुमानिया के सहयोग से भरतपुर में नील के कारखाने की स्थापना	Setting up of Indigo Factory at Bharatpur with Rumanian Collaboration	132
2389.	फ्रांसीसी सहयोग से टोंक में चमड़ा कारखाने की स्थापना	Setting up of a Leather Factory at Tonk with French Collaboration	132
2390.	धर्मनगर से अगरतला तक रेलवे लाइन का विस्तार	Extension of Railway Line from Dharmanagar to Agartala	133
2391.	सियालदह डिवीजन (पूर्व रेलवे) में गुंडागर्दी तथा हिंसा की घटनायें	Hooliganism and Violence in Sealdah Division (Eastern Railway) ..	133–134
2392.	रद्दी इस्पात का उपयोग	Utilization of Steel Scrap	134
2393.	पालघाट में सूक्ष्म औजार कारखाने के लिये अधिगृहीत भूमि को गन्ने की खेती के लिये आगे पट्टे पर देना	Sub-leasing of land acquired for precision tool factory at Palghat for Sugarcane cultivation	134–135
2394.	हरिजनों द्वारा ढोंगरपुर ताल गांव (ग्वालियर) का परित्याग	Desertion of village Dhongarpur Tal (Gwalior) by Harijans ..	135
2395.	कम्पनियों द्वारा इकट्ठी की गई पूंजी में कमी	Decline in capital raised by companies ..	135–136
2396.	वाराणसी से भटनी जंकश्न (पूर्वोत्तर रेलवे) तक मीटरगेज लाइन को बड़ी लाइन बनाना	Conversion of Metre Gauge Line from Varanasi to Bhatani Junction (North Eastern Railway)	136
2397.	बम्बई के लिये कांग्रेसियों द्वारा बिना टिकट यात्रा	Travel by Congressmen to Bombay without Tickets	136
2398.	गाजियाबाद, शाहदरा तथा दिल्ली से वापस आने के लिये रेलगाड़ियां	Train Service for Return Journey from Ghaziabad Sahahdara and Delhi	136
2399.	मशीनी औजारों का निर्यात	Export of Machine Tools	137-137
2400.	अमरीका की बोइंग एयरक्राफ्ट कम्पनी को हिन्दुस्तान मशीन टूल्स के उत्पादों की बिक्री	Sale of H.M.T. Products to Boeing Aircraft Co., of USA ..	137

अ० ता० प्र० संख्या U. S. Q. Nos. विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
19 अगस्त, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3962 के उत्तर में शुद्धि करने वाला विवरण	Statement Correcting Answer to USQ No. 3962 dated 19.8.1969.	137
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance ...	138
कावेरी बेसिन में कार्य को रोकने के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा मैसूर सरकार को दी गई कथित हिदायतें	Reported Instructions by Central Government to Mysore Government to stop work at Cauvery Basin ..	138–143
श्री एन० शिवप्पा	Shri N. Shivappa	
डा० कृ० ला० राव	Shri K.L. Rao	138–140
समाचार भारती के विरुद्ध विशेषाधिकार का प्रश्न	Question of Privilege against the 'Samachar Bharati'	143
सभा पटल पर रखे गये पत्र	Papers Laid on the Table..	143
अनुदानों की अनुपूरक मांगें (रेलवे), 1969-70—विवरण प्रस्तुत किया गया	Demands for Supplementary Grants (Railways) 1969-70—Statement Presented ..	144
राज्य-सभा से सन्देश	Message from Rajya Sabha	144
प्रैस परिषद् (संशोधन) विधेयक राज्य-सभा द्वारा पारित रूप में	The Press Council (Amendment) Bill as passed by Rajya Sabha	144
रेलवे आय-व्ययक, 1970-71—सामान्य चर्चा	Railway Budget, 1970-71—General Discussion	144–145, 157
श्री शिव नारायण	Shri Sheo Narain	145–146
श्री बै०ना० कुरील	Shri B.N. Kureel	146
श्री रामस्वरूप विद्यार्थी	Shri Ram Swarup Vidyarthi ..	146–148
श्री सोनावने	Shri Sonavane	148–149
श्री बाल गोविन्द वर्मा	Shri Balgovind Verma ..	149–150
श्रीमती ज्योत्सना चन्दा	Shrimati Jyotsna Chanda ..	150–151
श्री नन्दा	Shri Nanda	151–157
दिल्ली विद्युत प्रदाय उपक्रम के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल के नोटिस के बारे में	*Re.* Notice of Strike by DESU workers	145
सामान्य आय-व्ययक, 1970-71—सामान्य चर्चा	General Budget, 1970-71—General Discussion ..	157–173

अ० ता० प्र० संख्या U. S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
	श्री अशोक मेहता	Shri Asoka Mehta ..	157–162
	श्री नरेन्द्र कुमार साल्वे	Shri N.K.P. Salve ..	163–166
	श्री मी० रु० मसानी	Shri M.R. Masani ..	166–171
	श्री चिन्तामणि पाणिग्रही	Shri Chintamani Panigrahi ..	171-173
	पश्चिमी कोसी नहर, अशोक तथा ठाकुर कागज मिलों, और मिथिला विश्वविद्यालय तथा मिथिला प्रसारण केन्द्र के बारे में चर्चा	Discussion *Re* : Western Kosi Canal, Ashoka and Thakur Paper Mills and Mithila University and Mithila Broadcasting Station	173
	श्री भोगेन्द्र झा	Shri Bhogendra Jha ..	173-174
	श्री गुणानन्द ठाकुर	Shri Gunanand Thakur ..	174-175
	श्री क० मि० मधुकर	Shri K.M. Madhukar ..	175
	श्री रामावतार शास्त्री	Shri Ramavatar Shastri ..	175
	श्री वेणी शंकर शर्मा	Shri Beni Shanker Sharma	175
	डा० कु० ला० राव	Dr. K.L. Rao	176
	श्री फखरुद्दीन अली अहमद	Shri F.A. Ahmed ..	176
	डा० वी० के० आर० वी० राव	Dr. V.K.R.V. Rao ..	176-177
	श्री शेर सिंह	Shri Sher Singh ..	177
	अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कल्याण सम्बन्धी समिति—कार्यवाही का सारांश	Committee on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes—Minutes	177

लोक-सभा
LOK-SABHA

मंगलवार, 10 मार्च 1970/19 फाल्गुन, 1891 (शक)

Tuesday, March 10, 1970/Phalguna 19, 1891 (Saka)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई

The Lok-Sabha met at Eleven of the Clock

[**अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए**
Mr. Speaker *in the Chair*]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

मोदी स्पिनिंग एण्ड वीविंग कम्पनी लिमिटेड

***331 +श्री शारदा नन्द :**

श्री सूरज भान :

क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार को मोदी स्पिनिंग एण्ड वीविंग कम्पनी लिमिटेड, के विरुद्ध पिछले तीन वर्षों के दौरान क्या विशिष्ट शिकायतें प्राप्त हुई हैं ;

(ख) कम्पनी अधिनियम की धारा 209 (4) के अधीन तैयार की गई निरीक्षण रिपोर्ट का ब्यौरा क्या है ;

(ग) उक्त रिपोर्ट के आधार पर सरकार द्वारा इस कम्पनी के विरुद्ध क्या कार्रवाही की गई है ;

(घ) क्या सरकार ने इस कम्पनी द्वारा वर्ष 1969 के दौरान कांग्रेस दल को दिये गए चन्दे के बारे में जानकारी एकत्रित कर ली है; और

(ङ) यदि हां, तो वह धनराशि कितनी है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ रेड्डी) : (क) कम्पनी कार्य विभाग में सरकार को, गत तीन वर्षों के मध्य, मोदी स्पिनिंग एण्ड वीविंग मिल्स कम्पनी लिमिटेड के विरुद्ध कोई विशिष्ट शिकायत प्राप्त नहीं हुई है। तथापि, कम्पनी ने, आर० बी० गूजरमल मोदी एण्ड ब्रादर्श प्राइवेट लि० के प्रबन्ध अभिकरण के 31-12-1969 को समाप्त हो जाने के परिणाम स्वरूप छः प्रबन्ध निदेशकों की नियुक्ति का एक प्रस्ताव कम्पनी विधि बोर्ड के अनुमोदनार्थ भेजा है। उक्त प्रस्ताव पर चार आपत्तियां प्राप्त हुई हैं, एवं कम्पनी विधि बोर्ड, ने कम्पनी के प्रार्थना-पत्र पर अभी कोई निर्णय नहीं किया है।

(ख) कम्पनी अधिनियम की धारा 209(4) के अन्तर्गत, कम्पनी का निरीक्षण हाथ में है, व इसके शीघ्र ही पूर्ण हो जाने की आशा है ।

(ग) इस स्तर पर कोई प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(घ) तथा (ङ): राजनैतिक पार्टियों को दिये गये अशंदानों की बाबत सूचना, कम्पनियों के प्रकाशित तुलन-पत्रों तथा लाभ-हानि के लेखाओं से प्राप्त की जाती है । मोदी स्पिनिंग एण्ड वीविंग मिल्स कम्पनी लिमिटेड का वित्तीय वर्ष प्रत्येक वर्ष 30 अप्रैल, को समाप्त होता है । कम्पनी के 30 अप्रैल, 1969 को वर्ष समाप्ति के प्रकाशित तुलन-पत्र तथा लाभ-हानि के लेखाओं से, 67,100 रु० का एक अशंदान, कांग्रेस पार्टी को दिया गया प्रकट किया गया है । 30 अप्रैल, 1969 के पश्चात किये गये, किसी अशंदान की बाबत सूचना, अभी सरकार के पास उपलब्ध नहीं है ।

Shri Sharda Nand : In the Statement laid on the Table of the House he has said that no complaint has been received against this Company. On 25th Nov. 1969, in reply to Part (d) of a question by Shri Kanwar Lal Gupta, he had agreed that certain complaints against this Company had been received under Companies Act. First of all, I want to know which of the statement of the hon. Minister is correct.

Secondly, an amount of Rs. 1,20,750 was given as donation by this Company to the ruling Congress. Later on, they gave Rs. 75,000 and thereafter Rs. 76,100. This Company also acts as an agent to the ruling Congress and collects donations for them. Is it the reason why no complaints against this Company......

Mr. Speaker : You are delivering a speech. Please ask your question.

Shri Sharda Nand : This Company is indulging in a lot of malpractices. It is responsible for keeping Vanaspati Ghee underground and it sells Sugar in black market. All these things have created doubts in the minds of the people against this Company. May I know whether the Enquiry Commission appointed for the purpose has given its report, or not ? People are suspecting that since this Company collects donations for the ruling Congress, the Commission is not giving its report against it. I want to know whether the hon. Minister is agreeable to get the matter inquired into by the C.B.I. so that the suspicion in the minds of the public is removed ?

श्री रघुनाथ रेड्डी : प्रश्न का पहला भाग सरकार के वक्तव्यों में असंगति के बारे में था । मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इसमें कोई असंगति नहीं है क्योंकि यह प्रश्न गत तीन वर्षों में प्राप्त हुई शिकायतों से संबंधित है । उक्त शिकायतें इस अविधि से पहले की हैं । अत : दोनों वक्तव्य सही हैं ।

दूसरा प्रश्न इस कम्पनी द्वारा कान्ग्रेस पार्टी को चन्दा दिये जाने के बारे में है, माननीय सदस्य ने स्वयं ही कहा है कि यह राशि 67,000 रुपये है; अत: मुझे इस को दोहराने की आवश्यकता नहीं है ।

तीसरा प्रश्न जांच रिपोर्ट के बारे में है । इस जांच रिपोर्ट के अगले महीने के अन्त तक पूरा हो जाने की आशा है ।

Shri Sharda Nand : What is difficulty in getting it inquired into by the C.B.I. ? I have come to know that recently this Company has given Rs. 25 lakhs as donation to the ruling Congress.

श्री रघुनाथ रेड्डी : जांच रिपोर्ट के अगले मास के अन्त तक पेश हो जाने की आशा है । जांच रिपोर्ट के निष्कर्षों पर विचार करने से पहले मैं कुछ नहीं कह सकता ।

Shri Sharda Nand : When inquiry is going on against this Company, has he issued any new Licences to them, if so, what is the basis thereof ?

The Director of this Company has also been awarded Padma Vibhushan recently. Government is giving Padma Vibhushan Award to such Blackmarketers and also giving new licences to them. What are the reasons for this ?

Mr. Speaker : The Rules do not permit that such remarks be made against persons who are not present here.

Shri Hukam Chand Kachwai : Allegations have been made at several occasions in this House and the Government had assured to hold inquiry.

Shri Sharda Nand : Which new Licences have been issued by the Government to them during the last three years and would he give an assurance that pending inquiry, new Licences would not be issued to them in future ?

श्री रघुनाथ रेड्डी : नये लायसेंसों की संख्या बताने के लिये मुझे नये प्रश्न की सूचना दी जाये ।

श्री कंवर लाल गुप्त : मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है । मैंने दिसम्बर, 1969 में एक प्रश्न पूछा था जिसके उत्तर में उन्होंने कहा था कि एक विशिष्ट लायसेंन्स जारी किया गया था । अब वह इसके लिये सूचना चाहते हैं । यह वास्तव में बड़ी ही विचित्र बात है । वह पहले ही इसका उत्तर दे चुके हैं । वह उत्तर अभी भी मेरे पास है ।

अध्यक्ष महोदय : तब फिर वही प्रश्न पूछने की क्या आवश्यकता है ?

श्री कंवर लाल गुप्त : वह जान बूझकर उत्तर को टाल रहे हैं । इन्हें तीन या चार लायसेंस दिये गये हैं क्योंकि उन्होंने कान्ग्रेस को चन्दा दिया था । यह एक तथ्य है ।

औद्योगिक विकास आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : यह आरोप बिल्कुल निराधार है तथा इसमें कोई सच्चाई नहीं है । **(व्यवधान)** कि कांग्रेस को चन्दा दिये जाने के कारण ही उन्हें कोई लायसेंस दिया गया है । जैसा कि माननीय सदस्य ने कहा है उन्हें मालूम है कि 2-3 लायसेंस दिये गये हैं । मेरे मित्र यह कहना चाहते थे कि इनके पास इसका ब्योरा नहीं है अतः इसके लिये अलग से प्रश्न पूछा जाना चाहिये ।

श्री रंगा : एक और प्रश्न भी है । इस जांच के लिये आदेश दिये जाने के बाद क्या उसी फर्म को और नये लायसेंस भी दिये गये हैं ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : यह जांच कम्पनी कानून अधिनियम की धारा 209 के अधीन एक साधारण सी जांच है और जब तक प्रथम दृष्टि में कोई मामला नहीं बनता कि कोई गलत काम हुआ है तब तक ऐसा कोई आश्वासन नहीं दिया जा सकता ।

Shri Suraj Bhan : Mr. Modi is deadly against the labour class and he is getting on their nerves.

Mr. Speaker : I can not allow you to deliver a speech. You ask only questions.

Shri Suraj Bhan : The labourers of Modi Nagar demand that there should be a Municipality, but their demand is being supressed. He does not want to meet this demand of theirs.

He has stated that four objections have been made on the proposals submitted by the Company. What are those objections ? Besides, by what time he would provide for a municipality at Modi Nagar ?

श्री रघुनाथ रेड्डी : इस कम्पनी ने प्रबन्ध ऐजेन्सी को समाप्त करते समय प्रबन्ध प्रणाली में परिवर्तन करने के लिये प्रबन्ध निदेशकों की नियुक्तियों, उनकी उपलब्धियों और उनसे

संबंधित अन्य मामलों के बारे में कुछ प्रस्ताव पेश किये थे। उपलब्धियों तथा अन्य मामलों के बारे में कुछ आपत्तियां की गई थीं। वस्तुत: स्वंय जीवन बीमा निगम ने भी कई आपत्तियां की थीं। कुछ अन्य लोगों ने भी एतराज किये हैं। सारे मामले पर कम्पनी कानून बोर्ड विचार कर रहा है जो कि अधि-नियम के अधीन एक सांविधिक निकाय है।

Shri Suraj Bhan : He has not said anything about municipality.

श्री रघुनाथ रेड्डी : इस प्रश्न के अन्तर्गत नगर पालिका के गठन का प्रश्न ही नहीं उठता।

Shri Raghuvir Singh Shastri : May I know whether the Government are aware that this Company has acquired for its various colonies and factories a large area of very fertile and precious land of the farmers, and it is now cultivating this land ? It has planted gardens and is constructing Bungalows on that land ?

अध्यक्ष महोदय : आप को माननीय सदस्य को इस जानकारी के लिये धन्यवाद देना चाहिये।

श्री रघुनाथ रेड्डी : जी हां, वह जानकारी दे रहे हैं।

Shri Maharaj Singh Bharati : I want to know whether a Judicial inquiry was held in connections with the Police firing in Modi Textile Mills and according to the report of the Judicial Inquiry, whether it is a fact that many allegations were made against this Mills regarding violation of laws, malpractices etc., and that is why the Government are not publishing that report ?

श्री रघुनाथ रेड्डी : यह प्रश्न असंगत हैं।

श्री स० मो० बनर्जी : मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है। **(व्यवधान)** मोदी कम्पनी के विरुद्ध विभिन्न शिकायतों के बारे में दोनों ओर से अनेक सदस्यों ने प्रश्न पूछे हैं। एक सामान्य सा प्रश्न यह था कि क्या इस सम्बंध में कोई जांच कराई गई है। मंत्री महोदय हां या 'ना' में जवाब दे देते। अब सरकार जांच आयोग की बात आई है। श्रीमन्, इस बारे में हम आपका मार्गदर्शन चाहते हैं। आप हमारे हितों की रक्षा करें।

अध्यक्ष महोदय : मैं अवैध रूप से किसी के हितों की रक्षा नहीं कर सकता।

श्री स० मो० बनर्जी : हम इस बारे में आपका मार्गदर्शन चाहते हैं कि क्या मंत्री महोदय प्रश्न का टाल-मटोल कर सकते हैं ?

अध्यक्ष महोदय : वह प्रश्न को टाल नहीं रहे हैं।

श्री स० मो० बनर्जी : इनके व्यापारी कम्पनियों के विरुद्ध जांच की जा रही है। प्रश्न यह पूछा गया था कि क्या मोदी कम्पनी को भी उनमें शामिल किया जायेगा। वह 'हां' या 'ना' में उत्तर दें।

श्री पी० गोपालन : अभी हाल में समाचार मिला था कि प्रधान मंत्री ने मोदी नगर का दौरा किया जहां उनका भारी स्वागत किया गया और यह बताया गया है कि उस स्वागत समारोह का सारा खर्च मोदी कम्पनी ने वहन किया......

अध्यक्ष महोदय : यह बात इस प्रश्न में कैसे पैदा होती है ? मुझे खेद है कि मैं उसकी अनुमति नहीं दे सकता......**(व्यवधान)**

श्री प० गोपालन : वहां की स्थानीय कांग्रेस पर "सिन्डीकेट" का नियंत्रण है । इस स्वागत का आयोजन करने के लिये स्वयं ही मोदी ने परिश्रम किया । मैं जानना चाहूंगा कि क्या श्री मोदी में यह क्या राजनैतिक उत्साह है इस सरकार तथा मोदी कम्पनी के बीच किसी अवैध सांठ-गांठ के कारण आया है, तथ्य क्या सरकार मोदी कम्पनी के विरुद्ध प्राप्त शिकायतों को रद्दी की टोकरी में डाल देगी ?

श्री रघुनाथ रेड्डी : कम्पनी कानून के अधीन वहां एक निरीक्षण दल गया है तथा उसकी रिपोर्ट पेश होने की आशा है । इन आरोपों का मैं खण्डन करता हूं ।

Shri Sarjoo Pandey : I want to know what complaints against the Company were received by the Government three years ago, and whether Government are including the Modi concern also for inquiry by the Enquiry Commission ?

अध्यक्ष महोदय : यह सवाल कहां इसमें आता है । आप मुझे हर बात को संगत बताने के लिये बाध्य नहीं कर सकते...... **(व्यवधान)**

श्री स० मो० बनर्जी : मोदी कम्पनी को इससे अलग क्यों रखा गया है ? यह तो संगत प्रश्न है **(व्यवधान)**

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न विशिष्ट शिकायतों के बारे में है तथा उन्होंने उत्तर दिया है कि जांच की जा रही है । उसके अतिरिक्त आप क्या चाहते हैं ?

Shri Kanwar Lal Gupta : He wants to know what complaints were received 3 years ago.

Mr. Speaker : You please sit down. Two of your friends have already asked questions.

Shri Kanwar Lal Gupta : He is evading the answer. He may state about 3 years ago.

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : क्या मैं सारी स्थिति को स्पष्ट करूं ? प्रश्न यह पूछा गया है कि क्या पिछले तीन वर्षों में इस कम्पनी के विरुद्ध कोई शिकायत प्राप्त हुई है और हमने उत्तर दिया है कि पिछले तीन वर्षों में कोई शिकायत प्राप्त नहीं हुई है । परन्तु प्रबन्ध ऐजेन्सी के समाप्त हो जाने के बाद अब इस कम्पनी ने 6 प्रबन्ध निदेशकों की नियुक्ति के बारे में हमसे आवेदन किया, तब कुछ शिकायतें प्राप्त हुई और हम उनपर विचार कर रहे हैं...... **(व्यवधान)**

श्री रंगा : वे शिकायतें क्या हैं ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : मैं उनका ब्यौरा दे सकता हूं ।

श्री स० मो० बनर्जी : और प्रश्न के दूसरे भाग का क्या हुआ ? सरकार जांच आयोग की जांच से मोदी कम्पनी को अलग क्यों रखा गया है ? **(व्यवधान)**

श्री कंवर लाल गुप्त : यह संगत प्रश्न है । श्री रघुनाथ रैड्डी ने कहा है कि इसके पूर्व कुछ शिकायतें थीं । माननीय सदस्य ने उन्हीं शिकायतों के बारे में पूछा है । उन्होंने कहा है कि तीन वर्ष पूर्व कुछ शिकायतें थीं । वे शिकायतें क्या हैं ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : माननीय सदस्य का प्रश्न गत तीन वर्षों में मोदी स्पिनिंग एण्ड वीविंग कम्पनी लिमिटेड के विरुद्ध सरकार को मिली विशिष्ट शिकायतों के बारे में है । हमने 'नहीं' में उत्तर दिया है । वास्तव में हुआ यह कि वर्ष के अन्त में प्रबन्ध अभिकरण प्रणाली समाप्त हो गई और उन्होंने इन विभिन्न कम्पनियों में नियुक्ति के लिये छै निदेशकों के नाम हमें भेजे ।

Shri Kanwar Lal Gupta : What was the complaint prior to these three years ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : श्री रंगा ने प्रश्न पूछा है और मैं उनके प्रश्न का उत्तर दे रहा हूं। प्रवन्ध निदेशकों की नियुक्ति के बारे में चार आपत्तियां प्राप्त हुई थीं। एक, जैसा कि मेरे मित्र ने बताया है, जीवन बीमा निगम से प्राप्त हुई है। उन्होंने कहा है कि वेतन भारत सरकार द्वारा हाल में जारी ये गये मार्गदर्शी सिद्धांतों के आधार पर निर्धारित किया जाना चाहिये, न कि उनके द्वारा मांगे गये वेतन के आधार पर। प्रेम रतन भाटिया ने कहा है कि यह प्रस्ताव कम्पनियों के अंशधा-रियों के हितों के विरुद्ध है। श्री डी० एन० वेंकटरमन का कहना है कि प्रस्तावित निदेशक निकट संबंधी है और इसलिये बोर्ड के सामने कोई सदाचार प्रकाश में नहीं आएगा। चौथी आपत्ति श्री ठाकुर दास भ्रूरिया से प्राप्त हुई है। उनके अनुसार छै० प्रबन्ध निदेशकों की आवश्यकता सिद्ध नहीं की गई है। ये सब मामले बोर्ड के सामने हैं और बोर्ड उनपर निर्णय लेगा।

श्री स० मो० बनर्जी : यह एक सुसंगत प्रश्न था कि गत तीन वर्षों में मोदी स्पिनिंग एण्ड वीविंग कम्पनी के विरुद्ध क्या शिकायतें प्राप्त हुई थीं जिसका मंत्री महोदय ने 'नहीं' में उत्तर दिया है।

दूसरा प्रश्न यह था कि जब सरकार आयोग को कुछ व्यापार गृहों जैसे, बिड़ला व्यापार गृह, सिंधानिया व्यापार गृह के बारे में जांच करने के लिये नियुक्त किया गया है तब मोदी व्यापार गृह को इस जांच में शामिल क्यों नहीं किया गया है और क्या उसे भी जांच में शामिल किया जायेगा यह एक स्पष्ट प्रश्न है और माननीय सदस्य को मंत्री महोदय से उसका उत्तर प्राप्त करने का अधिकार है।

श्री रघुनाथ रेड्डी : पहला प्रश्न गत तीन वर्षों में प्राप्त हुइ शिकायतों के बारे में है। कम्पनियों द्वारा की गई विक्रय व्यवस्था के विरुद्ध कुछ शिकायतें प्राप्त हुई थीं। कम्पनी से विक्रय व्यवस्था का व्यौरा प्राप्त किया गया था और उसकी समवाय अधिनियम की धारा 294 के अन्तर्गत जांच की गई थी।

जहां तक दूसरे प्रश्न का सम्बन्ध है सरकार आयोग के बारे में जारी की गई अधिसूचना की प्रति आयोग के निर्देश-पदों सहित सदस्यों को दे दी गई है और वे उसका अर्थ निकाल सकते हैं।

श्री स० मो० बनर्जी: यह क्या उत्तर है ? प्रश्न यह है कि मोदी गृह को शामिल किया गया है अथवा नही ? प्रश्न बड़ा स्पष्ट है।

अध्यक्ष महोदय : आपको नियमों की जानकारी होनी चाहिये। उन्होंने कहा है कि अधिसूचना उन्हें दे दी गई है।

Shri Hukam Chand Kachwai : Why do you not allow me to ask question ? You want that the relations of the Government with the Modis should not be exposed in the House. I want you first to reply to it.........

Mr. Speaker : I have not received any letter from the hon. Member, Shri Kachwai.

Shri Hukam Chand Kachwai : Do you want that Modis are not exposed here ? I should be allowed to ask a question.

श्री श्रीचन्द गोयल : उन्हें प्रश्न पूछने का अवसर दीजिये।

Shri Hukam Chand Kachwai : Why are you not allowing me ?

अध्यक्ष महोदय : मुझे खेद है, मैं अगला प्रश्न ले चुका हूं।

आपके दल के दो सदस्य पहले ही प्रश्न पूछ चुके हैं। मैं उन्हें प्रश्न पूछने की अनुमति नहीं दे सकता।

Shri Hukam Chand Kachwai : They had given notice of the question. I am asking a supplementary...............

अध्यक्ष महोदय : चिल्लाने में मैं उन्हें अनुमति देने वाला नहीं हूं। मुझे आपको बाहर निकालना पड़ेगा।

Shri Hukam Chand Kachwai : You cannot threaten us like this.

Mr. Speaker : I shall have to name you.

Shri Hukam Chand Kachwai : If you have not received my letter, who is to blame for that ?

अध्यक्ष महोदय : मुझे मार्शल को बुलाना पड़ेगा। कृपया बैठ जाइये।

Shri Hukam Chand Kachwai : Allow me to ask a question.

Mr. Speaker : You may please leave the House.

Shri Hukam Chand Kachwai : Why should I leave the House ? We are not here by your grace. We have been elected to this House by the people. How long will you overawe us ?

Mr. Speaker : I cannot put up with persons who indulge in shouting.

Shri Hukam Chand Kachwai : If you continue to ignore us, we shall also not tolerate you.

Mr. Speaker : Shouting like this will not do.

Shri Hukam Chand Kachwai : Can you act arbitrarily ?

अध्यक्ष महोदय : अब कार्यवाही करना मेरे लिए उचित है। इन लफ्ज़ों को वापिस लीजिये।

श्री कंवर लाल गुप्त : कृपया उन्हें क्षमा कर दीजिये। अब उनकी बात की ओर ध्यान न दें।

Mr. Speaker : I have already warned him twice.

श्री श्रीचन्द गोयल : हमें बहुत खेद है।

श्री रणधीर सिंह : वह अपने शब्द वापस लें।

श्री कंवर लाल गुप्त : उन्होंने अपने शब्द वापिस ले लिये हैं।

Mr. Speaker : There are other ways also. What is the use of shouting like this ?

हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड तथा पश्चिम जर्मनी की फर्म के बीच करार

*332. **श्री मयाबन :**
श्री दण्डपाणि :
श्री चेंगलराया नायडू :
श्री नि० रं० लास्कर :
श्री स्वामिनाथन :

क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड तथा पश्चिम जर्मनी की कम्पनी मैसर्स हर्मन कील्ब ने दोनों कम्पनियों के विशिष्ट कौशल का अधिकतम उपयोग करने के लिये तकनीकी जानकारों की अदला-बदली हेतु एक करार पर हस्ताक्षर किये हैं;

(ख) यदि हां, तो इस करार की मुख्य बातें क्या हैं, और

(ग) इस करार से हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड को कहां तक लाभ पहुंचेगा ?

औद्योगिक विकास आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ रेड्डी) : (क) से (ग). एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

(क), (ख) और (ग). पश्चिमी जर्मनी की कम्पनी मेसर्स हरमन कोल्व कोयलन तथा हिन्दुस्तान मशीन टूल्ज के बीच एक मतता समझौते पर 23 जनवरी, 1970 को हस्ताक्षर किये गये । इस एकमतता समझौते में ये बातें निहित हैं (1) भारी तथा जटिल गोलाकार बरमों का संयुक्त विकास तथा निर्माण; (2) कोल्व न्यूमेटिकली कन्ट्रोल्ड ड्रिलिंग मशीनों के आधार भूत मशीनी औजारों के भाग का प्रगत्यात्मक निर्माण प्रारम्भ करना; (3) दोनों पक्षों की विशेषज्ञ दक्षता के इष्टतम उपयोगिता प्राप्त करने हेतु मेसर्स हरमन कोल्व तथा हिंदुस्तान मशीन टूल्स के बीच तकनीकी विशेषज्ञों का आदान प्रदान । इस व्यवस्था से निर्यात बाजार में रेडियम ड्रिल की बिक्री का संवर्धन होगा । क्योंकि दोनों ही पक्ष नमूने को अद्यतन बनाने के लिए संयुक्त संवीक्षा करेंगे ।

श्री चेंगलराया नायडू : इस करार से पश्चिम जर्मनी को लाभ पहुंचेगा अथवा भारत को ? ऐसा कहा जाता है कि पश्चिम जर्मनी हिन्दुस्तान मशीन टूल्ज से कुछ तकनीकी जानकारी प्राप्त करना चाहता था। हमारे इस कारखाने के लोगों को दूसरे लोगों से कुछ नहीं सीखना है। केवल उनकी सहायता करने के लिये ही हमारे कुछ अधिकारियों ने या उनको सहायता देने में रुचि रखने वाले कुछ लोगों ने यह करार किया है ।

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : यह करार हमारे लाभ में है । इस करार के अन्तर्गत वे 35 मिलीमीटर से 120 मिलीमीटर तक की छिद्रण क्षमता के सभी प्रकार के रेडियल ड्रिलों के उत्पादन का काम उत्तरोत्तर हिन्दुस्तान मशीन टूल्स को सौंप देंगे । मसर्स हरमन कोल्व अपने कारखाने में इस मॉडल का निर्माण भी बन्द कर देंगे और भारत में उत्पादन चालू कर देंगे । इस प्रकार ये मशीनें यूरोप को निर्यात के लिये उपलब्ध हो जायेंगी । इससे हमारे निर्यात में भी सहायता मिलेगी ।

श्री चेंगलराया नायडू : यह कहना सही नहीं है कि हमने उनसे तकनीकी जानकारी प्राप्त करने के लिये करार किया है । ऐसा कहा जाता है कि उनकी तकनीकी जानकारी बेकार और हमारे कारखाने की तकनीकी जानकारी उनसे अच्छी है । यदि हम अपने हिन्दुस्तान मशीन टूल्ज कारखाने के उत्पादों की किस्म में सुधार करना चाहते थे, तो हमें उन लोगों के पास नहीं जाना चाहिये था । अन्य कई ऐसे देश हैं जिनकी तकनीकी जानकारी अधिक अच्छी है । यदि माननीय मंत्री जो कुछ कह रहे हैं वह सच है, तो क्या वह इस मामले की जांच कराने के लिये तैयार है ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : किसी जांच की आवश्यकता नहीं है ।

श्री चेंगलराया नायडू : यदि जांच होगी तो सच्चाई सामने आ जायेगी ।

श्री फखरुद्दीन अली अहमद: हम इस बात से संतुष्ट थे कि हमें उनसे जो तकनीकी जानकारी प्राप्त हुई है वह बहुत ही नवीनतम और ऊंचे दर्जे की है। वास्तव में वे हमें न केवल तकनीकी जानकारी ही दे रहे हैं अपितु वे हमें अपना उत्पादन भी हस्तांतरित कर रहे हैं और इससे हमारे निर्यात को भी सहायता मिलेगी।

श्री नि० रं० लास्कर: इस तकनीकी करार से हमारे कितने तकनीशनों को तथा किस-किस क्षेत्र में लाभ पहुंचेगा ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : इस प्रश्न के लिये मुझे पूर्व सूचना चाहिये।

श्री श्रद्धाकर सूपकार : विवरण से पता चलता है कि यह एक संयुक्त उपक्रम है। माननीय मंत्री ने यह भी बताया है कि यह फर्म, अर्थात्, मैसर्स हरमन कोलब अपने कार्यालय अपने देश से यहां ला रही है। इससे, जैसा कि श्री वेंगलराया नायडू ने कहा, कुछ राज पैदा होता है। मैं स्पष्ट रूप से जानना चाहता हूं कि क्या सरकार ने इस कम्पनी के इसके अपने देश में निर्माण की किस्म की पर्याप्त जांच की है, और हमारे साथ करार करने से पूर्व पश्चिम जर्मनी में उसका कितना कारोबार था।

श्री फखरुद्दीन अली अहमद: समुचित जांच के बाद संतुष्ट हो कर ही सरकार ने यह करार सम्पन्न किया था।

श्री ई० के० नायनार : माननीय मंत्री ने बताया कि तकनीकी कर्मचारियों के विनिमय के सम्बन्ध में हिन्दुस्तान मशीन टूल्ज़ और मैसर्स हरमन कोलब के बीच करार किया गया है। क्या ऐज्ज़ प्रतिनिधि मण्डल ने, भारत के प्रतिनिधियों के साथ अपनी बातचीत में यह आग्रह किया था कि पश्चिम जर्मनी के विशेषज्ञ और तकनीशन अपने अपने पदों पर यहां ठहराना चाहते हैं चाहे प्रशिक्षण और भारतीय संवर्ग द्वारा पूरी जानकारी प्राप्त कर लेने की अवधि कुछ भी हो और वे लाभ की राशि भजने के लिये असीमित अधिकार चाहते थे ? ये बातें समाचार पत्रों में छपी थीं। क्या ये समाचार सच हैं और क्या सरकार जर्मनी के तकनीशनों को असीमित सुविधाएं देगी और इस मामले में भारत सरकार की नीति क्या है ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद: मैं पहले ही बता चुका हूं कि यह एक प्रकार का संयुक्त उपक्रम होगा और कि वे अपने देश में उत्पादन छोड़ देंगे और सम्पूर्ण उत्पादन तथा निर्माण कार्यक्रम हमारे देश में ही होगा और निर्यात हमारे देश से अन्य स्थानों को होगा। जहां तक विशेष सुविधाओं का सम्बन्ध है वे सारे समय के लिये नहीं होंगी।

श्री रंगा : क्या कारण है कि वे अपने देश में उत्पादन बन्द करके हमारे देश में उत्पादन आरम्भ करना चाहते हैं ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद: क्योंकि यह एक श्रम प्रधान देश है और उनके देश में श्रमिकों की कमी है और वे अपनी टैकनौलोजी और हमारे श्रम का उपयोग करना चाहते हैं, वे यहां निर्माण करना चाहते हैं और इससे संसार में हमारा निर्यात बढ़ेगा।

मैसर्स स्टैण्डर्ड ड्रमएण्ड बैरल मेनुफैक्चरिंग कंपनी द्वारा बैरल बनाने का संयंत्र सेवरी से ट्रांबे ले जाना

333. **श्री जार्ज फरनेन्डीज : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय कार्य** मंत्री मैसर्स स्टैन्डर्ड ड्रम एण्ड बैरल मैनुफेक्चरिंग कम्पनी द्वारा बैरल बनाने का संयंत्र सेवरी से ट्राम्बे ले जाने के बारे में 25 नवम्बर, 1959 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1313 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) जब कि स्टैंडर्ड वैक्यूम रीफ़ाइनरी कम्पनी ने लोहा तथा इस्पात नियंत्रक को इस बात की पुष्टि कर दी थी कि मैसर्स स्टैंडर्ड ड्रम एण्ड बैरल मैनुफेक्चरिंग कम्पनी मई, 1959 से तेल

के बैरल नहीं बनाती है और न ही उनकी सप्लाई करती है क्योंकि तेल के बैरल बनाने की उनकी पूरी क्षमता को सेवरी से ट्राम्बे स्थानान्तरित कर दिया गया था तथा उनके (रीफाइनरी) लिये बिटूमन ड्रम बनाने के लिये परिवर्तित कर दी गई थी, तो फिर ट्राम्बे स्थित फ़र्म को तेल के बैरल बनाने के लिये इस्पात की चादरें सप्लाई करते रहने के क्या कारण हैं;

(ख) जबकि इस फ़र्म को "बिटूमन ड्रम" बनाने के लिये औद्योगिक लाइसेंस 20 जुलाई, 1959 को दिया गया था तो वह मई, 1959 से बिटूमन ड्रम बना कर स्टैंडर्ड वैक्यूम रीफ़ाइनरी कम्पनी को किस प्रकार सप्लाई कर सकी; और

(ग) क्या इस से पता चलता है कि वे अपने तेल के बैरल बनाने वाले संयंत्र को बिटूमन ड्रम बनाने के संयंत्र में परिवर्तित कर चुके थे ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ रेड्डी) : (क) से (ग). उपलब्ध प्रलेखों के अनुसार और मैसर्स स्टैंडर्ड ड्रम एण्ड बैरल मैन्यूफैक्चरिंग कम्पनी बम्बई से निश्चय करने पर ज्ञात हुआ है कि वे सवेरी में जून, 1959 में आयल बैरल्स का उत्पादन कर रहे हैं। उन्होंने अपने आयल बरल एकक का जु लाई, 1959 में सेवरी से ट्राम्बे में स्थानान्तरण कर दिया, किन्तु ट्राम्बे में अतिरिक्त मशीनें खरीदकर उन्होंने डायु ड्रम्सजं का उत्पादन किया। आयल बैरल्स और डायर ड्रमस का उत्पादन जुलाई, 1959 में ट्राम्बे में प्रारम्भ हुआ। इस बात का भी निश्चय हुआ कि डायर ड्रम्स स्टैंडर्ड वैकुअम रिफाइनरी कम्पनी को जुलाई, 1959 से ही भेजने आरंभ किये गये। आयल बैरल एकक को डायु ड्रम्स के उत्पादन के लिये परिवर्तित करना उचित नहीं था क्योंकि फर्म पहले ही आयल बैरल का उत्पादन कर रही थी और ट्राम्बे में स्थानान्तरण के पश्चात भी, अतिरिक्त मशीनों की खरीद से ही जुलाई, 1959 में ट्राम्बे में डायर ड्रम्स का उत्पादन प्रारंभ हुआ।

फिर भी स्टैंडर्ड वैक्यूम रिफाइनरी, कम्पनी और आयरन एण्ड स्टील नियंत्रक के मध्य हुए पत्र व्यवहार तथा निश्चय किया जा रहा है।

Shri George Fernandes : We have been asking questions about this company for the past 3 years but every time we have been told that further information is being collected. In reply to question No. 1313 on the 25th November, 1969 this very thing was stated—

"Complete information is expected to be available soon."

In 1967 also we got the same reply. But the fact is that the hon. Minister is trying to conceal the facts. Therefore, before asking any question from the hon. Minister I want to point i out to him that by concealing the wrongs committed by his old colleagues, he should not insult this House. Whether it is Manu Bhai Shah, Wanchoo or Rasik Lal Parikh let them be involved, but he should not insult this House by trying to shield them. Otherwise, I would be compelled to invoke the rules against him also. After giving this indication, I want to enquire from him whether it is not a fact that he has that letter in which the Standard Vacuum Refinery Company had written to the Iron and Steel Controller that ever since this factory has shifted from Sewri to Trombay and on its own premises or thereabout where they have given land for installing the factory they have not manufactured oil barrels since the setting up of the factory, they only manufactured bitumen barrels and they sold all these bitumen barrels to the standard Vacuum Refinery Company only and to none else ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : So far as the first question is concerned, the hon. Member knows that this matter is before the Estimates Committee..............

Shri Hardayal Devgun : It has given its decision.

Shri George Fernandes : It has submitted its report. He is suppressing it.

Shri Fakhruddin Ali Ahmed : We had received the report of the Estimates Committee and whatever we wanted to say on that we have sent to them in writing. Whatever decision is taken by Estimates Committee now, we are prepared to take action accordingly. After taking legal opinion we have sent our reply to the Estimates Committee............

श्री समर गुह : मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। कल हमारी कार्य-सूची में प्राक्कलन समिति का प्रतिवेदन इसी प्रश्न के बारे में था, जो हमें प्रस्तुत किया जाना था। परन्तु यह सभा पटल पर नहीं रखा गया। इसके बारे में मैंने भी कुछ प्रश्नों की सूचना दी है। मैं जानना चाहता हूं कि इसका क्या कारण है।

अध्यक्ष महोदय : वह अपनी आपत्ति मुझे लिखकर भेजें।

Shri Fakhruddin Ali Ahmed : So far as the second question is concerned, according to my knowledge when this factory was shifted from Sewri to Trombay, at that time also oil barrels were being manufactured there, but they installed more machines there and thereafter started manufacturing bitumen barrels.

Shri George Fernandes : Now I want to refer to a letter of Standard Vacuum here. On 12th August, 1969 the hon. Minister, while answering a question by Shri Sita Ram Kesari and Shri S.M. Banerjee, had stated on the floor of the House that this company supplied to the standard Vacuum Oil Refinery Company 7069 and 1256 barrels in May 1959 and June, 1959 respectively. But I have a letter of this Standard Vacuum Company in which they have stated—

"मैसर्स स्टैंडर्ड बैरल ने हमारी ओर से एस्फाल्ट ढोलों के निर्माण के लिये अपना कारखाना ट्राम्बे ले जाने के बाद से हमें 40-45 गैलन के कोई स्नेहक ढोल सप्लाई नहीं किये हैं।"

In another letter they have stated :

"स्टैंडर्ड ड्रम एण्ड बैरल कम्पनी की पूर्ण निर्माण क्षमता एस्फाल्ट ढोलों के निर्माण में लग गई है और इसलिये वे हमें 18 गेज के ढोल सप्लाई करने में असमर्थ हैं।"

In these circumstances, when these two documents are before you and which are not being brought forth, I want your permission to place them on the Table of the House.

श्री लोबो प्रभु : यह गोपनीय दस्तावेज उन्हें कैसे मिला? मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। एक सदस्य द्वारा एक गोपनीय रिकार्ड प्राप्त किया गया है। मुझे मंत्री जी से ये पूछने का अधिकार है कि क्या वह जांच करके कि यह उनके पास कैसे पहुंचा।

श्री क० लकप्पा : ये लोग चोरबाजारी करने वाले व्यक्तियों का पक्ष ले रहे हैं। आप उनसे पूछिये कि क्या वह चोरबाजारी करने वाले व्यक्तियों की तरफदारी नहीं कर रहे हैं।

Shri George Fernandes : Why do you worry, whatever be our source. We have taken them from you. Do not plead for Mr. Tapuriah here..............**(Interruptions)**..........

I seek your permission to place both these letters on the Table of the House.......... **(Interruptions)**..............

Mr. Speaker : You shall get an answer to your question..............**(Interruption)**.....................

Shri George Fernandes : These are the two letters....................**(Interruptions)**........................You can see................

Mr. Speaker : I will see...................

Shri George Fernandes : Let me complete my question.

When this matter has come from them, the hon. Minister should tell us that when the entire capacity of this company has been utilised for manufacturing bitumen, how did he supply steel to them ?

And is it not a fact that whatever quantity of steel was supplied to the Standard Drum and Barrel Company by him, they sold that in the black market......................... (*Interruptions*) Is he prepared to entrust the entire matter to the C.B.I. for inquiry ?

Shri Fakhruddin Ali Ahmed : I am repeating the answer that I gave earlier what letter you have received and what the manufacturer has written in them, I have no knowledge of that I would like to read out to you :

तकनीकी विकास महानिदेशालय से यह पता कर लिया गया है कि यह फर्म जुलाई, 1959 में तेल के ढोलों का अपना कारखाना सेवरी से ट्राम्बे ले गई थी परन्तु उसने खरीदी गई अतिरिक्त मशीनों के ट्राम्बे में तारकोल के ढोलों का निर्माण किया। ट्राम्बे में तेल और तारकोल के ढोलों का निर्माण जुलाई, 1959 में आरम्भ हुआ। यह फर्म ढोल बनाने का कारखाना ट्राम्बे ले जाने से पहले तेल के ढोल बना रही थी और इसलिए जुलाई, 1959 से तारकोल के ढोलों के निर्माण के लिये तेल ढोल संयंत्र को परिवर्तित करने का प्रश्न उत्पन्न ही नहीं होता। फर्म ने इस बात की भी पुष्टि की है कि तारकोल के ढोलों का निर्माण केवल जुलाई, 1959 में ही आरम्भ हुआ और स्टैंडर्ड वैक्यूम रिफाइनिंग कम्पनी को इनकी सप्लाई जुलाई, 1959 में आरम्भ हुई।

Shri George Fernandes : Where is the answer to my question? I have asked two questions. How did he supply them steel sheets ? And is it not a fact that they sold those steel sheets in the black market ? Why is he not prepared to entrust this matter to the C.B.I. for enquiry ?

Shri Fakhruddin Ali Ahmed : Inquiry would certainly be conducted if it is considered necessary to do so.

Shri George Farnandes : This is not a reply to my question...................... (*Interruptions*)

Mr. Speaker : So far as this barrel affair is concerned, one day one company is brought to the fore and the other day it is some other company. The hon. Minister should clarify the whole position otherwise I will have to allow discussion on it......................... (*Interruptions*)

Shri George Fernandes : I will have to bring a privilege motion against the hon. Minister ....(*Interruptions*)..........

Mr. Speaker : Barrels take a lot of time of the House.

Shri George Fernandes : So many things are involved in it.

Shri Samar Guha : I had also asked questions about it for one year............

Shri George Fernandes : You kindly allow a discussion on this matter.

Shri Sita Ram Kesari : The Standard Drum Manufacturing Company secured orders from the Standard Vacuum Refinery Company for the supply of 15 Lakhs bitumen barrels from July, 1959 to 1961 and the steel that this Refinery got from the Government was supplied to the Standard Drum Company for manufacture of bitumen barrels. Why did the Government supply steel to the Standard Drum Company over and above that required for the manufacture of bitumen barrels.

Shri Fakhruddin Ali Ahmed : We will enquire into it.

श्री लोबो प्रभु : एक बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न उठाया गया है कि क्या इस सभा के सदस्य राजकीय रहस्य अधिनियम की अवहेलना कर सकते हैं........

अध्यक्ष महोदय : सभा इतनी कठोर नहीं है जितना कि राजकीय रहस्य अधिनियम । मैं समझता हूं कि आप उसके आदी हैं; आपको उसका भी आदी होना चाहिये । इसके बारे में अनेक अवसरों पर निर्णय किए जा चुके हैं ।

श्री लोबो प्रभु : मैं आप की सलाह के लिये आभारी हूं । यदि हम, जो कानून बनाते हैं, कानून की अवज्ञा करने का उदाहरण रखें, तो .... जो अपने बनाये हुये कानून का आदर नहीं करते, उन्हें इसका कोई अधिकार नहीं है कि इस सभा में उनकी बात सुनी जाये । मैं चाहता हूं कि मंत्री महोदय जांच करें कि यह जानकारी श्री फरनेन्डीज को कैसे मिली ।

अध्यक्ष महोदय : इस सभा में स्थिति बिल्कुल भिन्न है ।

श्री हेम बरुआ : ऐसा कोई कानून नहीं है, कि किसी विशिष्ट साधन से जानकारी प्राप्त करने का सदस्य को अधिकार है ।

श्री क० लकप्पा : क्या माननीय सदस्य इस सभा में प्रश्न पूछकर भ्रष्ट अधिकारियों की रक्षा कर सकते हैं ? क्या प्रक्रिया नियमों के अन्तर्गत इसकी अनुमति है ? मैं स्पष्ट निर्णय चाहता हूं ।

अध्यक्ष महोदय : आपको मेरा कथन स्पष्ट रूप में समझना चाहिए था ।

श्री स०मो० बनर्जी : मेरे माननीय मित्र श्री जार्ज फरनेंडीज ने दो पत्रों को उद्धृत किया था और श्री लोबो प्रभु ने इस पर आपत्ति की है ।

अध्यक्ष महोदय : आप फिर इनका नाम क्यों ले रहे हैं ।

श्री स० मो० बनर्जी : जब भी आप ढोलों के किसी मामले के बारे में जांच करेंगे, आपका किसी भूतपूर्व मंत्री का सम्बन्ध मिलेगा । जब प्राक्कलन समिति ने किसी विशिष्ट फर्म, हिन्द गैलवे-नाइजिंग एण्ड स्टैंडर्ड ड्रम कम्पनी के विरुद्ध कार्यवाही करने के लिये निश्चित सिफारिश की है, तो इसे पुनः समिति को क्यों वापस भेज दिया गया है और तुरन्त सीधे कोई कार्यवाही क्यों नहीं की गई और कार्यवाही कब की जायेगी? यदि इस सबके बाद यह पता चलता है कि कुछ अधिकारी और भूतपूर्व मंत्री उत्तरदायी थे, क्या सारा मामला केन्द्रीय जांच विभाग को सौंप दिया जायेगा ?

अध्यक्ष महोदय : वह श्री फरनेन्डीज के इस प्रश्न का उत्तर दे चुके हैं ।

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : हम पहले ही ऐसा कह चुके हैं । हमने इसे प्राक्कलन समिति को भेजा है और प्राक्कलन समिति का जो भी निर्णय होगा हमें उसका पालन करना होगा ।

श्री क० लकप्पा : यह बैरल और ड्रम कम्पनी एक बड़ा घोटाला है । इसका अध्ययन बड़ा दिलचस्प है । मैं ज्यादा नहीं कह सकता हूं क्योंकि आप ने कहा है कि हमें नाम नहीं लेने चाहिए । मंत्री महोदय इन बातों के कारण ड्रम और बैरल कम्पनी की रहस्यमय और भ्रष्ट गतिविधियों की जांच करने के लिये प्राक्कलन समिति द्वारा जांच किये जाने पर भी इस कम्पनी के विरुद्ध कार्यवाही नहीं कर रहे हैं, इस कम्पनी द्वारा लिया गया सारा इस्पात बेचने के लिये फर्जी नाम प्रयोग किये गये; समूचे इस्पात का दुरुपयोग किया गया है । सरकार इसलिए जांच नहीं करा रही कि इसमें एक राज्यपाल का हाथ है । क्या सरकार पता लगायेगी कि इसमें किन लोगों का हाथ है और कार्यवाही करेगी ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : मैं इस प्रश्न का उत्तर दे चुका हूं ।

श्री क० लकप्पा : मेरे पास जानकारी है और यदि आप अनुमति दें, तो मैं सम्बन्धित व्यक्तियों के नाम बता सकता हूं ।

श्री चेंगलराया नायडू : उन्हें नाम बताने चाहियें; वह इस प्रकार नाम नहीं छिपा सकते . . . .

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न काल को चर्चा का घण्टा नहीं बनाया जाना चाहिए । पिछले कुछ दिनों से मैं लगातार यह प्रार्थना कर रहा हूं । माननीय सदस्यों को नियमों का पालन करना चाहिए ।

श्री रंगा : एक बात है ।

अध्यक्ष महोदय : क्या आप समझते हैं कि भाषण और प्रश्नों की भूमिका की अनुमति देनी चाहिए ।

श्री रंगा : प्रश्न यह नहीं है । आखिर प्राक्कलन समिति ने इन सब बातों पर विचार करने पर काफी समय लगाया और कुछ सिफारिशें की । माननीय सदस्य जानना चाहते हैं कि मंत्री महोदय ने इसे प्राक्कलन समिति को वापस भेजना क्यों ठीक समझा ?

अध्यक्ष महोदय : आपको प्रक्रिया मालूम है; आपने कुछ समय समितियों में भी काम किया है । मंत्रालयों को प्रतिवेदन जाता है और कार्यवाही प्रतिवेदन वापस आता है ।

श्री रंगा : मैं प्रक्रिया से परिचित हूं और आपने जो कहा, वह ठीक है । इसके अतिरिक्त बात यह है कि जब सरकार के पास प्रतिवेदन जाता है, वह इसे स्वीकार तथा क्रियान्वित करती है । यदि वे समझते हैं कि कोई सिफारिश क्रियान्वित नहीं की जा सकती है, तो वे कारण बताते हैं । लेकिन उन्होंने ऐसा नहीं किया है । वे चाहते हैं कि प्राक्कलन समिति अपनी सिफारिश पर पुनर्विचार करे परन्तु क्यों ?

फखरुद्दीन अली अहमद : हमने सभी कठिनाइयां प्राक्कलन समिति के विचारार्थ रख दी हैं ताकि वह उन पर विचार करके निर्णय कर सके ।

अध्यक्ष महोदय : शांति, शांति । अगला प्रश्न, श्री मुत्तु स्वामी ।

श्री क० लकप्पा : प्राक्कलन समिति के प्रतिवेदन के पैराग्राफ 29 में एक प्रश्न उठाया गया है, जिसका केन्द्रीय सरकार ने उत्तर नहीं दिया है क्योंकि इसमें एक भूतपूर्व मंत्री और एक राज्यपाल का हाथ है, श्री मनुभाई शाह का इससे सम्बन्ध है, मैं स्पष्ट उत्तर चाहता हूं । मेरे प्रश्न का उत्तर दिया जाना चाहिए । मंत्री महोदय उनकी रक्षा कर रहे है । उन्हें चोर बाजारी करने वाले इन सब लोगों की तरफदारी नहीं करनी चाहिए ।

अध्यक्ष महोदय: वह उत्तर को दोहरा देंगे । और क्या किया जा सकता है ?

श्री तेन्नेटि विश्वनाथम: मंत्री जी ने कहा है कि सरकार ने प्राक्कलन समिति को कठिनाइयां बता दी हैं । क्या वह बतायेंगे कि वे किस प्रकार की हैं ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद: वे यहां पर बताना उचित नहीं होगा ।

डा० राम सुभग सिंह : उन्हें कठिनाइयों का स्वरूप यहां बताना चाहिए ।

अध्यक्ष महोदय: इन सभा द्वारा प्रक्रिया निर्धारित की गई है। निर्धारित प्रक्रिया यह है कि उन्हें की गई कार्यवाही के साथ प्राक्कलन समिति को वापस भेजा जाता है और सभा पटल पर रखे जाने तक अन्तिम नहीं समझा जाता है। आखिर यह समिति का काम है और आप सबने यह देखा होगा।

Shri George Fernandes : The Estimates Committee is a Committee of this House and the hon. Minister should not have any objection in disclosing that to the House. He should state his difficulty here...

श्री सुरेन्द्र नाथ द्विवेदी: श्रीमान्, यह एक महत्त्वपूर्ण मामला है। हम प्रक्रिया जानते हैं। यदि ये गोपनीय दस्तावेज हैं, तो प्राक्कलन समिति को जो कुछ उन्होंने बताया है, वह यहां पर प्रकट न करें सारे तथ्य मालूम हैं। लेकिन मंत्री महोदय ने कहा कि प्राक्कलन समिति के प्रतिवेदन को क्रियान्वित करने में उन्हें कुछ कठिनाइयां आई हैं, जो समिति को बता दी गई हैं, हम सारा दस्तावेज नहीं चाहते बल्कि जानना चाहते हैं कि प्रतिवेदन क्रियान्वित करने में क्या कठिनाइयां हैं। हम सारा रिकार्ड नहीं चाहते हैं। यदि यह स्पष्ट नहीं किया जाता, तो श्री लकप्पा द्वारा पैदा की गई धारणा को बल मिलता है कि इसमें कुछ विशिष्ट व्यक्तियों का हाथ होने के कारण ऐसा किया गया है। हमें यह तो पता लगे कि कठिनाइयों का स्वरूप क्या है।

अध्यक्ष महोदय: जैसा आप चाहें क्योंकि यदि वह आपत्तियां बता देते हैं तो मैं आशा करता हूं कि सभा उन्हें आश्वासन देगी कि कोई भी उनके विरुद्ध विशेषाधिकार का प्रस्ताव नहीं लायेंगे।

यह समिति के पास जायेगा और समिति द्वारा विचार किये जाने के बाद इसे सभा पटल पर रखा जायेगा। मान लीजिए इसे यहां बताया जाता है और इसे सभा पटल पर रखे जाने से पहले समिति के अध्यक्ष अथवा कोई सदस्य इस पर आपत्ति करते हैं कि हमारे द्वारा निर्णय किये जाने से पहले इसे प्रकट क्यों किया गया। आपको इसके सब पहलुओं पर विचार करना चाहिए।

श्री समर गुह: यह विशेषाधिकार का प्रश्न है। कुछ प्रश्न पूछना सदस्य का विशेषाधिकार है।

अध्यक्ष महोदय : मैंने आपकी आपत्ति समझ ली है और इस बारे में आप अपनी आपत्ति मुझे लिखकर भेज सकते हैं।

श्री समर गुह: प्रश्न यह नहीं है। मैं कल की कार्य-सूची की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहता था। उस सूची में मद संख्या 8 पर इस बारे में प्राक्कलन समिति का प्रतिवेदन था। इसे सभा पटल पर रखा जाना था परन्तु ऐसा नहीं किया गया। आखिर में इसे वापस ले लिया गया। हमें सदस्य होने के नाते यह जानने का अधिकार है कि उस दिन की कार्य-सूची में सम्मिलित किये जाने के बाद आखिर में इसे वापस लेने के क्या कारण हैं।

अध्यक्ष महोदय: आपको इस बारे में मुझसे मेरे कक्ष में पूछना चाहिए था। मुझे कारण बताने की आवश्यकता नहीं है। समिति के अध्यक्ष ने मुझ से कहा कि इसमें देर कर दी जाये। वह इसे किसी अन्य समय सभा पटल पर रखेंगे। आप इस बात को क्यों उठा रहे हैं, यह एक सामान्य विषय है।

श्री फखरुद्दीन अली अहमद: जहां तक इस मद के वापस लेने का सम्बन्ध है, मेरा कोई दोष नहीं है। हमने प्राक्कलन समिति को स्पष्टीकरण भेज दिया है और मेरा व्यक्तिगत विचार यह है कि

जब तक समिति इस मामले पर विचार नहीं कर लेती, इसे सभा पटल पर रखना मेरे लिये उचित नहीं होगा। लेकिन प्राक्कलन समिति द्वारा इस सारे मामले पर विचार किये जाने के बाद मैं इसे सभा पटल पर रखने के लिये तैयार हूं।

श्री ए० श्रीधरन : समिति का कार्यवाही प्रतिवेदन सभा पटल पर इसलिए नहीं रखा गया कि समिति के अध्यक्ष और सदस्यों ने इसे स्थगित करने के लिये आपसे कहा, हमें ऐसा बताया गया है। मैं, की गई कार्यवाही पर विचार करने सम्बन्धी समिति का संयोजक हूं और मैंने ऐसी कोई प्रार्थना नहीं की। मैं सभा मे इसका खण्डन करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : यह हमेशा अध्यक्ष के पास जाता है, संयोजिक के पास नहीं।

श्री ए० श्रीधरन : प्रतिवेदन को अंतिम रूप दे दिया गया था और इसे सभा पटल पर रखा जाना चाहिए था।

अध्यक्ष महोदय : कुछ कागज कार्यालय के पास हैं और ऐसी बातों के बारे में माननीय सदस्य मुझसे जानकारी प्राप्त कर सकते हैं। आप यहां मुझसे मंत्री महोदय के समान जबाब तलब क्यों कर रहे हैं? आखिर यह कार्य-सूची के बारे में प्रश्न है।

भरसक प्रयत्न करने पर भी हम चार से अधिक प्रश्न नहीं ले पाते हैं। प्रश्न काल रखने का क्या लाभ है? नियमित वाद-विवाद का समय क्यों न रखा जाये? मैंने इसपर नियंत्रण करने का प्रयास किया परन्तु असफल रहा। हर बार विरोधी पक्ष के माननीय नेता प्रश्नों की संख्या बढ़ाने के लिये मुझसे कहते हैं। क्या आप समझते है कि यह संभव होगा? आप मुझे बिल्कुल निःसहाय कर देते है।

अल्प सूचना प्रश्न
SHORT NOTICE QUESTION

रेलवे सम्पत्ति की कुर्की के सम्बन्ध में धरंगधरा के स्टेशन मास्टर को वारण्ट की तामील

अ०सू०प्र०सं० 3 : **श्री रा० कृ० बिड़ला**: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सुरेन्द्रनगर रेलवे स्टेशन के निकट ध्रांगध्रा के एक नमक व्यापारी ने 1008 रुपये की डिग्री वसूल करने के लिए स्टेशन की समूची सम्पत्ति की कुर्की कराने के लिये ध्रांगध्रा के स्टेशन मास्टर को एक वारंट की तामील कराई है;

(ख) क्या यह भी सच है कि उस नमक व्यापारी ने रेलवे अधिकारियों के विरुद्ध यह डिग्री 18 महीने पहले प्राप्त की थी परन्तु अधिकारियों ने इसकी ओर कोई ध्यान नहीं दिया;

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

(घ) इस मामले में रेलवे प्रशासन ने क्या कार्यवाई की है।

रेलवे मंत्रालय में उपमंत्री (श्री रोहन लाल चतुर्वेदी): (क) यह सही है कि 28-1-1970 को, ध्रांगध्रा के एक नमक व्यापारी की ओर से, 1005 रुपये और 12 पैसे की डिगरी की वसूली के लिए, ध्रांगध्रा स्टेशन की रेल सम्पत्ति, अर्थात कुर्सियों, मेजों, दीवार घड़ियों, नकदी और अन्य ऐसी चीजों, जिन्हें वादी दिखा सकता था, की कुर्की का वारंट बैलिफ द्वारा ध्रांगध्रा स्टेशन पर पेश किया गया था।

(ख) उपर्युक्त डिगरी व्यापारी ने 12-7-68 को प्राप्त की थी, लेकिन रेलवे की निपट लापरवाही के कारण 5-2-1970 तक इसकी अदायगी नहीं हुई।

(ग) कुड़ा साल्ट साईडिंग से पूर्वोत्तर रेलवे के एक कवापुर स्टेशन को बुक किया गया 145 बोरी नमक का परेषण जब अपने गंतव्य स्थान पर नहीं पहुंचा, तो मैसर्स प्रशान्त एण्ड कम्पनी ने पूर्वोत्तर रेलवे पर उसकी क्षतिपूर्ति का दावा किया। चूंकि मूल रेलवे रसीद, मूल बीजक और परेषिती का स्वत्वत्याग पत्र (Disclaimer letter) पेश नहीं किये गये थे, इसलिए रेलवे ने इस दावे पर विचार नहीं किया। इस पर मेसर्स प्रशान्त एण्ड कम्पनी ने माल की कीमत की वसूली के लिए ध्रांगध्रा के सिविल जज की अदालत में रेलवे पर मुकदमा दायर कर दिया। अदालत ने 12-7-1968 को रेलवे के विरुद्ध मुकदमे के खर्च सहित 750 रुपये और मुकदमा दायर करने की तारीख से 6 प्रतिशत की दर से चालू ब्याज की डिगरी दी। इस डिगरी की अदायगी पश्चिम रेलवे को करनी थी, लेकिन उस रेलवे के दावा कार्यालय में लापरवाही के कारण इसकी अदायगी नहीं हुई और इसके लिए वारन्ट जारी कर दिया गया। जब 28-1-1970 को बैलिफ ध्रांगध्रा स्टेशन पर रेल सम्पत्ति की कुर्की के लिए आया, तो स्टेशन मास्टर ने डिगरी की अदायगी के लिए एक महीना का समय दिये जाने के लिए अदालत में अर्जी दी। यह अर्जी मंजूर कर ली गयी और 5-2-1970 को डिगरी की रकम अदा कर दी गयी।

(घ) जब यह मामला नोटिस में आया, उसके तुरन्त बाद, वरिष्ठ प्रशासनिक अधिकारियों द्वारा, इसकी जांच करने का आदेश दिया गया। जांच की रिपोर्ट अभी मिली है और उसकी छानबीन की जा रही है। इस मामले में जांच समिति ने छः कर्मचारियों और रेलवे एडवोकेट को कर्तव्य-विमुखता के लिए ज़िम्मेदार ठहराया है। इस सम्बन्ध में कड़ी कार्रवाई की जायेगी।

श्री रा० कृ० बिड़ला: कोई भी व्यक्ति यह कभी नहीं चाहेगा कि उसकी सम्पत्ति की कुर्की हो जाय। यह एक अत्यंत लज्जाजनक बात समझी जाती है। माननीय मंत्री ने यह स्वीकार किया है कि रेलवे अधिकारियों ने व्यापारी को अदालत में जाने की स्वीकृति देने तथा वहां से डिगरी प्राप्त करने के बारे में असावधानी बरती है। इसके उपरांत भी रेलवे अधिकारियों ने 18 माह की अवधि के अन्दर भुगतान नहीं किया। अतः मैं जानना चाहता हूं कि जब रेलवे अधिकारियों को यह ज्ञात हो गया था कि नमक व्यापारी अदालत-से डिगरी प्राप्त करने जा रहा है तो उन्होंने इस विवाद को उससे मैत्रीपूर्ण ढंग से हल क्यों नहीं किया।

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी: व्यौरेवार-दिये गये उत्तर में मैंने अभी यह निवेदन किया है कि इस सम्बन्ध में रेलवे अधिकारियों का दोष है।

श्री रा० कृ० बिड़ला: तब आपने उत्तरदायी ठहराये गये व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की है?

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी: उत्तर में इस बात का भी उल्लेख कर दिया गया है। इस सूचना के मिलने के तुरंत पश्चात बड़े अधिकारियों को जांच करने का आदेश दिया गया था तथा उनका प्रतिवेदन हाल ही में प्राप्त हुआ है। कुछ अधिकारियों को इस सम्बन्ध में उत्तरदायी ठहराया गया है तथा उनके विरुद्ध कठोर कार्यवाही भी की जायेगी।

इस बात का पूर्ण विश्वास होने पर कि इस मामले में रेलवे प्रशासन ही दोषी है तो मैंने यही उचित समझा कि स्वयं मूल उत्तर में ही पूरे तथ्यों का उल्लेख कर देना चाहिये और मैंने उनका उल्लेख किया भी है। मैं माननीय सदस्य को यह भी विश्वास दिलाना चाहता हूं कि रेलवे प्रशासन का जब भी कोई दोष पाया जायेगा हम उसे भविष्य में भी स्पष्ट स्वीकार करने से नहीं हिचकिचाएंगे।

श्री रा०कृ० बिड़ला : क्या माननीय मंत्री यह भी बतायेंगे कि वह भविष्य में इस प्रकार के लज्जा जनक कृत्यों को रोकने के संबन्ध में क्या पूर्वोपाय करना चाहते हैं ? तीसरे, मुझे ज्ञात हुआ है कि रायपुर में भी छ: दिन पूर्व एक इसी प्रकार की घटना घटी है। ऐसा ज्ञात हुआ है कि एक व्यक्ति ने रेलवे के विरुद्ध मुकदमा दायर किया था तथा 20,000 रुपयों की धन राशि का भुगतान न होने के बारे में उस व्यक्ति ने रायपुर बुकिंग कार्यालय के विरुद्ध डिगरी प्राप्त कर ली थी। रायपुर बुकिंग कार्यालय की सम्पत्ति की कुर्की केवल तभी छोड़ी गई जब उस कार्यालय के कर्मचारियों ने कुर्की के समय की सारी धन राशि का भुगतान कर दिया। यह घटना केवल 6 दिन पूर्व की है। माननीय मंत्री को इस मामले के बारे में क्या कहना है ?

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी : सम्बद्ध रेलवे अधिकारियों को ऐसे मामले में तुरंत कार्यवाही करने के आदेश दे दिये गये हैं। जहां तक डिगरी की धन राशि का सम्बन्ध है हम उसके निपटारे के सम्बंध में अलग से तुरंत कार्यवाही कर रहे हैं। माननीय सदस्य ने रायपुर से सम्बंधित जिस मामले की चर्चा की है उसके बारे में मुझे पूरा ब्यौरा ज्ञात नहीं है। फिर भी मैं इसकी पूरी जांच कराऊंगा।

Shri Hukam Chand Kachwai : Such incidents take place very often and the payment of claims is made after a long period of time. I can also cite such examples in which unsigned cheques are delivered to the parties. I, myself, have seen an unsigned cheque which was delivered to a party.

May I know whether the Government have fixed any time-limit in which the amount of the claims is to be cleared ? To-day, people have formed the impression that on the Railway Department functions in a defective way. One can get the payment against one's claim after the expiry of years to-gether and that too after wasting a great deal of money and energy.

May I know, in this context, whether the Government propose to take a decision to the effect that within a particular time the cases of such claims would be settled so that the sense of disbelief can be removed from the minds of the people ?

Shri R. L. Chaturvedi : We are making attempts to ensure early payment of claims and to curb the delay being done in regard to the settlement of such cases. A new scheme named the Mobile claim section has been introduced by the Government so that the claims should be settled by this section on the spot.

So far as the question of unsigned cheques is concerned, I admit that a lapse might have been there. But it would not be worthwhile to consider it a deliberate lapse in order to delay the payment.

श्री तेन्नेटी विश्वनाथम : क्या मंत्री महोदय बतायेंगे कि रेलवे के विरुद्ध डिगरी हो जाने पर किस अधिकारी को उत्तरदायी ठहराया जाता है ? दूसरे, उन्होंने बताया है कि इस बारे में ऊंचे अधिकारियों ने जांच की है। इस संदर्भ में मैं जानना चाहता हूं कि क्या उन्होंने छोटे अधिकारियों को फंसाया है ?

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी : जहां तक इस प्रश्न के दूसरे भाग का सम्बन्ध है, मैं निवेदन कर चुका हूं कि उनका प्रतिवेदन अभी मिला है तथा उसकी जांच की जा रही है। इस में संदेह नहीं है कि अभी तक किसी बड़े अधिकारी को उत्तरदायी नहीं ठहराया गया। किन्तु मैं इस बात का उल्लेख कर देना चाहता हूं कि रेलवे विभाग के वकील के डिगरी का मामला लिये जाने के समय उपस्थित न रहने के मामले पर भी ध्यान दिया जा रहा था। उसके अतिरिक्त क्लर्कों तथा अन्य व्यक्तियों का भी मामला है। हम मामले की पूर्ण जांच कर रहे हैं तथा यदि कोई बड़ा अधिकारी भी इस मामले में दोषी पाया गया तो उसे भी नहीं छोड़ा जायेगा।

Shrimati Jayaben Shah : The question put is very important. The issue of claims is related to so many persons of the Country. May I know whether the Government are intend to fix a time-limit in which the claim are required to be settled positively ? In case certain cases of claims are not settled within the fixed time-limit. May I know whether the Government propose to take a decision to the effect that such cases would be settled in favour of the claimants ?

Shri R. L. Chaturvedi : No decision is proposed to be taken to the effect that the claims which are not settled in time, would be accepted without any consideration. But all possible attempts would be made to settle the claims as soon as possible. We are cautious enough to ensure the disposal of minimum number of cases of claims. I also want to submit that certain such cases of claims are received by the Railway Department also in which so many things are required to be known. Certain bogus claims are made with the Department. I do not mean that all the claims are bogus. Therefore, while settling the cases of claims, so many considerations are kept in view.

Shrimati Jayaben Shah : May I know whether any time-limit is being fixed for the purpose ?

Shri R. L. Chaturvedi : It is not possible to fix a time-limit in this regard. But I want to assure him that the efforts would certainly be made to deal with the cases of claims expeditiously.

श्री चिंतामणि पाणिग्रही : मुझे ऐसी आशंका होती है कि ऐसा हो सकता है कि पांच या 10 वर्ष में धीरे-धीरे एकाधिकार प्राप्त 75 बड़े व्यापार गृह स्टेशनों पर अपना अधिकार कर लेंगे क्योंकि ऐसी घटनाएं बिड़ला फर्मों के ध्यान में हो आती हैं। मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार इस आशंका से अवगत है ?

श्री रोहन लाल चतुर्वेदी : उन्होंने कोई महत्वपूर्ण बात नहीं कही जिसका उत्तर दिया जाय। यह तो उनका सुझाव है।

Shri Ramavatar Shastri : A heavy amount is paid by the Railway Department every year against the claims due to the negligence of the Railway officials. May I know the amount paid against the claims during the last year by the Government ?

Shri R. L. Chaturvedi : At present I am unable to furnish the yearwise details. But I will certainly send it to the hon. Member if he is interested in it.

प्रश्नों के लिखित उत्तर

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

पुराने रेलवे टिकटों की तारीख बदल कर उन्हें प्रयोग में लाना

*334. **श्री न० कु० सांघी :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिम बंगाल में, केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने एक ऐसे गिरोह को पकड़ा है जो पुराने रेलवे टिकटों की तारीख बदलकर उनका प्रयोग कर रहा था, तथा दुर्गापुर इस्पात कारखाने के बड़ी संख्या में कर्मचारियों ने, बिना यात्रा किये ही, जाली रेलवे रसीदों द्वारा एक लाख रुपये से अधिक की धनराशि प्राप्त की; और

(ख) टिकटों के इस दुरुपयोग तथा जाली रसीदों के उपयोग को रोकने के लिये रेलवे द्वारा क्या उपाय किये जा रहे है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जनवरी, 1970 में केन्द्रीय जांच ब्यूरो की कलकत्ता शाखा ने एक व्यक्ति को, हावड़ा से बरौनी तक का तीसरे दर्जे का एक टिकट वास्तविक किराये से कम

दर पर बेचते हुए पकड़ा। भारतीय दण्ड संहिता के अधीन उसके विरुद्ध मामला दर्ज कर लिया गया है। एक अन्य व्यक्ति से रेलवे के इस्तेमाल किये हुए टिकटों के दो बण्डल और टिकटों पर फिर से तारीख डालने के लिए इस्तेमाल में लाये जा रहे कुछ उपकरण भी बरामद किये गये। केन्द्रीय जांच ब्यूरो मामले की छानबीन कर रहा है।

दुर्गापुर इस्पात कारखाने द्वारा रिपोर्ट किये जाने पर, केन्द्रीय जांच ब्यूरो की कलकत्ता शाखा ने इस्पात कारखाने के 9 कर्मचारियों और एक बाहरी व्यक्ति के विरुद्ध भारतीय दण्ड संहिता के अधीन एक मामला दर्ज कर लिया है। रेलवे की जाली रसीद बुक रखने और छुट्टी यात्रा रियायत के लिए झूठे बिल प्रस्तुत करने का इन पर सन्देह है। इस मामले की अभी भी छानबीन हो रही है; अतः झूठे बिलों पर ली गयी कुल रकम का पता छानबीन पूरी हो जाने पर ही लग सकेगा।

(ख) रेल प्रशासनों को यह सुनिश्चित करने की हिदायत दी गयी है कि टिकटों को प्रवेश द्वार पर ही कुतर दिया जाता है ताकि उनका फिर से उपयोग न हो सके। यह सुनिश्चित करने की भी हिदायत दी गयी है कि गन्तव्य स्टेशन पर टिकट इकट्ठे कर लिये जाते हैं। जहां तक रसीदों का सम्बन्ध है, उनको हिफाजत से रखे जाने पर जोर दिया जाता है। झूठे, जाली टिकटों की बिक्री तथा इस्तेमाल किये हुए टिकटों को फिर से बेचने जैसे अनाचार करने वाले असामाजिक तत्वों के विरुद्ध कार्रवाई करने के उद्देश्य से राज्य सरकारों को कड़ी निगरानी की व्यवस्था करने के लिए कहा गया है।

लघु उद्योग वित्त निगम

*335. **श्री सी० मुतुस्वामी :**

श्री रा० रा० सिंह देव :

श्री मीठा लाल मीना :

श्री महेन्द्र माझी :

श्री गु० च० नायक :

क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रशासनिक सुधार आयोग ने छोटे क्षेत्र के सभी उद्योगों को दीर्घकालीन तथा अल्पकालीन वित्तीय सहायता देने के लिये केन्द्रीय तथा स्थानीय संस्थाओं के रूप में काम करने के लिये लघु उद्योग वित्त निगम बनाने की सिफारिश की हैं; और

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

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) जी, हां।

(ख) मामला सरकार के विचाराधीन है।

सरकार द्वारा प्रायोजित वित्तीय संस्थानों से ऋण तथा पूंजी लेने वाले समवायों पर नियंत्रण

*336. **श्री भगवान दास :** क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का उन समवायों के मामलों पर, विशेषकर नीति निर्माण तथा प्रबन्ध के सम्बन्ध में, कोई नियंत्रण है जिनको सरकार द्वारा प्रायोजित वित्तीय संस्थानों से निदेश के लिए पर्याप्त मात्रा में ऋण तथा पंजी प्राप्त हुई है—

(ख) यदि हां, तो सरकार का इन समवायों पर किस प्रकार का नियंत्रण है और नियंत्रण को इस शक्ति का किस प्रकार प्रयोग किया जाता है;

(ग) गैर-सरकारी क्षेत्र के वह समवाय कौन-कौन से हैं जिनके निदेशक मंडल में सरकार द्वारा प्रायोजित वित्तीय संस्थानों के प्रतिनिधि हैं;

(घ) यदि भाग (क) का उत्तर नकारात्मक है तो क्या सरकार उस दिशा में आवश्यक उपाय करने के बारे में विचार कर रही है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) से (घ). जहां तक अखिल भारतीय वित्तीय संस्थानों का, अर्थात, आई० डी० बी० आई० तथा आई० एफ० सी० का सम्बन्ध है, वह अपनी सहायता प्राप्त कम्पनियों के निदेशक मंडल में अपने नाम-निर्देशन का अधिकार सुरक्षित रखते आ रहे हैं, एवं अपनी शक्तियों का अतिप्रवरणात्मक रूप से वहां प्रयोग, करते हैं, जहां दी गई सहायता, डूब रही हो, अथवा सहायता प्राप्त कम्पनी का कार्य-परिणाम संतोषजनक न हो, या सहायता प्राप्त कम्पनी, संस्थान को दिये गये कार्यों को पूरा करने में चूक कर रही हो।

तथापि, सरकार ने, हाल ही में, लाइसेंस नीति जांच समिति द्वारा, की गई सिफारिशों पर, "संयुक्त क्षेत्र" के संबोध को सिद्धांत रूप से स्वीकार करने के निर्णय की घोषणा कर दी है। भविष्य में यह सुनिश्चय करने का प्रस्ताव किया गया है कि सरकारी वित्तीय संस्थानों से अत्यधिक मात्रा में सहायता प्राप्त वृहद परियोजनाओं के विषय में, प्रबन्ध में, विशिष्ट रूप से नीति निर्धारण स्तर पर, भाग ग्रहण की मात्रा-अधिकतर हो।

(ङ) प्रत्येक वित्तीय संस्थान द्वारा सहायता प्राप्ति की संख्या, तथा वह कम्पनियां जिनके निदेशक मंडलों में, संस्थानों ने अपने प्रतिनिधि नाम निर्देशत किये हैं, की बाबत सूचना प्राप्त की जायेगी, व जहां तक उपलब्ध होगी, सदन के पटल पर प्रस्तुत कर दी जायेगी।

Non-supply of Full Winter and Summer Uniforms to Station Masters and Assistant Station Masters (Eastern Railway)

*337. **Shri Ramavatar Shastri :** Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) wheter it is a fact that on all the Indian Railways except the Eastern Railway, the Station Masters and the Assistant Station Masters are provided full winter and summer uniforms;

(b) whether it is also a fact that the Station Masters and the Assistant Station Masters in the Eastern Railways are provided coats only;

(c) if so, the reasons and justification for the said discrimination in the Railways;

(d) whether Government propose to do away with the said discrimination; and

(e) if so, when and, if not, the reasons therefor ?

The Minister of Railways (Shri Nanda): (a) Yes, Sir.

(b) Full uniforms are issued to Station Masters in grades Rs. 370-475 and Rs. 335-425 and Assistant Station Masters in grade Rs. 250-380. Station Masters in grades Rs. 250-380

and Rs. 205-280 are also issued full uniforms at certain specified stations while such staff in remaining station and Assistant Station Masters in grade Rs. 205-280 are provided with coats only.

(c) to (e). The standardised Dress Regulations issued in February, 1963 for uniform application on all Railways provided for supply of full uniforms to all Station Masters and Assistant Station Masters. As a measure of economy, orders were issued in January, 1966 that uniforms should be supplied according to these standardised or old Dress Regulations of the respective Railways, whichever happen to be less liberal. Accordingly, certain Railways are issuing uniform in accordance with their old Dress Regulations resulting in variation in the practice in this regard. These economy orders are in force upto March. 1971.

बैंक राष्ट्रीयकरण पर उच्चतम न्यायालय के निर्णय के परिणामस्वरूप श्री नाथ पाई के संविधान (संशोधन) विधेयक को स्वीकार किया जाना

*338. **श्री समर गुह** : क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या बैंक राष्ट्रीयकरण के सम्बन्ध में उच्चतम न्यायालय के निर्णय से श्री नाथपाई के संविधान (संशोधन) विधेयक को स्वीकार करना आवश्यक हो जाता है; और

(ख) यदि हां, तो क्या इस संबंध में कोई उपाय किये जा रहे हैं ?

विधि तथा समाज कल्याण मंत्री (श्री गोविन्द मेनन) : (क) और (ख). जैसा कि माननीय सदस्य को ज्ञात होगा, बैंक राष्ट्रीयकरण वाले मामले पर उच्चतम न्यायालय के निर्णय के पहले ही, सरकार ने श्री नाथ पाई के विधेयक का समर्थन उस समय किया था जब कि उस पर विचार किया जा रहा था। समझा जाता है कि प्रवर समिति द्वारा यथा अपेक्षित इस विधेयक में कुछ संशोधनों का करना आवश्यक है ।

लारेन्स आफ अरेबिया रेलवे लाईन की पुनर्स्थापना के लिए भारत से सहायता

*339. **श्री सु० कु० तापड़िया** :

श्री बे० कु० दासचौधरी : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि लारैन्स आफ अरेबियां रेलवे लाइन की पुनर्स्थापना के लिये सहायता प्राप्त करनेहेतू मध्य पूर्व देशों का एक प्रतिनिधिमण्डल भारत आया था ;

(ख) क्या विशेषज्ञ वहां पहले ही पटरी बिछाने में सहायता दे रहे हैं तथा अन्य कामों का पर्यवेक्षण कर रहे हैं; और

(ग) क्या उन्होंने वातानुकूलित डिब्बे तथा अन्य रेलवे उपकरण भी मांगे हैं ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां । इस वर्ष जनवरी के शुरू में होदजाज रेलवे पुन: संचालन बोर्ड के प्रतिनिधि मंडल ने भारत की यात्रा की थी ताकि देश में उत्पादन किये गये विभिन्न प्रकार के चल स्टाक और अन्य उपस्करों और उपयोग में उनको सफलता की प्रारंभिक जानकारी प्राप्त की जा सकें ।

(ख) जी हां, मान और मदीना के बीच 844 कि० मी० लाइन के पुनर्निर्माण ; होदजाज रेलवे पुन:संचालन बोर्ड की सहायता के लिए एक वरिष्ठ भारतीय रेलवे इंजीनियर 1968 से अमन में रह रहा है ।

(ग) जी नहीं ।

Employees working against posts carrying pecuniary benefits.

*340. **Shri Molahu Prasad :** Will the Minister of **Steel & Heavy Engineering** be pleased tc state :

(a) the number of officers, category-wise, in the Departments and Attached Offices under his Ministry who have been working against the post carrying additional pecuniary benefit for the last three years; and

(b) the reasons for which they have not been transferred in pursuance of the Home Ministry's D.O. Letter No. 11/3/57-O & M dated the 6th September, 1957 ?

The Minister of State in the Ministry of Steel & Heavy Engineering (Shri K. C. Pant) : (a) Two officials, one Cashier and one Parliament Assistant in the Ministry have been working in such posts.

(d) The D.O. referred to contains a general suggestion, and not an order. In the interests of continuity of experience which is highly desirable in the posts in question the officers referred to have not been transferred.

निर्धन लोगों के उत्थान के लिए कार्यक्रम

*341. **श्री गार्डिलिगन गौड़ :** क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में निर्धन लोगों के उत्थान के लिये सरकार ने कोई ठोस कार्यक्रम तैयार किया है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

विधि मंत्रालय और समाज कल्याण में राज्य मंत्री [डा० (श्रीमती) फूल रेनू गुह] : (क) से (ग). समाज कल्याण विभाग द्वारा बढ़ावा दिए जाने वाला कुल कार्यक्रम समुदाय के कमजोर वर्गों के कल्याण सम्बन्धित है, जिसमें निम्नलिखित शामिल हैं :—

(1) पिछले वर्गों के, जिनमें अनुसूचित जातियां, अनुसूचित आदिम जातियां तथा अन्य पिछड़े वर्ग शामिल हैं, कल्याण के लिए उपाय ।

(2) स्कूल छोड़ देने वालों के लिए पूर्व व्यवसायिक प्रशिक्षण कार्यक्रम ।

(3) ग्रामीण क्षेत्रों में स्त्रियों तथा बच्चों के लिए परिवार तथा बाल कल्याण सेवाएं ।

(4) केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड के द्वारा स्वंयसेवी समाज कल्याण संगठनों की सहायता से चलाया जाने वाला समाज कल्याण कार्यक्रम ।

(5) विकलांग व्यक्तियों के लिए चलाए जाने वाला पुनर्वास कार्यक्रम ।

(6) विस्थापित व्यक्तियों के लिए पुनर्वास सेवाएं ।

(7) निराश्रित तथा अपचारी व्यक्तियों के लिए सामाजिक रक्षा सेवाएं, जिनमें सुधार, सेवाएं शामिल हैं ।

सरकारी क्षेत्र के इस्पात कारखानों का समीक्षा प्रतिवेदन

*342. **श्री इन्द्रजीत गुप्ता :**

श्री योगेन्द्र शर्मा :

श्री आदिचन :

क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा भिलाई, रूरकेला तथा दुर्गापुर में स्थित सरकारी क्षेत्र के तीन इस्पात कारखानों के संचालन तथा रख रखाव के किसी समीक्षा प्रतिवेदन पर विचार किया गया है ;

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

(ग) इस सम्बन्ध में क्या उपाय किये गये हैं ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पंत): (क) माननीय सदस्य द्वारा कही गई ऐसी कोई समीक्षा नहीं की गई ।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते ।

चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को सम्मानार्थ (कम्प्लीमेंटरी) पास जारी करना

***343. श्री पी०पी० एस्थोस :**

श्री क० अनिरुद्धन :

श्री नम्बियार :

क्या रेलवे मंत्री दिनांक 15 दिसम्बर, 1969 के अपने पत्र संख्या इ०(टी० आर० जी०) 1-69 पी० एस० 5-8/10 के संदर्भ में यह बताने की कृपा करेंगे कि सम्मानार्थ (कम्प्लीमेन्टरी) में पास जारी करने के सम्बन्ध में चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों के स्तर पर कब तक लाये जाने की संभावना है ?

रेल मंत्री (श्री नन्दा) : एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

1952 से पहले, रेलों के चौथे दर्जे के कर्मचारी, सेवानिवृत्ति के बाद मानर्थ पास पाने के पात्र नहीं थे । 1952 से तथा आगे के लिए यह विनिश्चय किया गया कि जो कर्मचारी निर्धारित वर्ष (मूलत: 30 वर्ष, अब 25 वर्ष तक निरंतर सेवा के बाद, सेवा निवृत्त हों उन्हें, केवल अपने तथा अपनी पत्नी-के लिए, पांच वर्ष में एक बार, सेवा निवृत्ति के बाद एक सेट मानर्थ पास दिया जायेगा । तब से बार-बार इस आशय के अभ्यावेदन दिये जाते रहे हैं कि चौथे दर्जे के कर्मचारियों की सेवा निवृत्ति के बाद, उन्हें मिलने वाले मानर्थ पास के मान को बढ़ाकर तीसरे दर्जे के सेवा निवृत्त कर्मचारियों के मान के समान कर दिया जाये । चूंकि तीसरे और चौथे दर्जे के कर्मचारी विभिन्न दायित्व और विभिन्न स्तरों के कामों के लिए भर्ती किये जाते हैं, जिनके लिए उनके वेतन मान भी अलग-अलग होते हैं, इसलिए सेवा -निवृत्ति के बाद दोनों कोटियों के लिए यात्रा सम्बन्धी रियायतों जैसे आनुषंगिक लाभों के लिए एक समान मानदंड नहीं निर्धारित किया जा सकता । इस समय रेलों पर चौथे दर्जे के लगभग 8 लाख कर्मचारी हैं और उनमें से लगभग 25 हज़ार हर साल सेवा निवृत्त होंगे । इतने बड़े पैमाने पर सेवा निवृत्त होने वाले कर्मचारियों का पहिचान करना प्रशासनिक और व्यावहारिक दृष्टि से बहुत कठिन है । इसके अलावा इतने बड़े पैमाने पर, ऐसे समय में, जबकि सरकार वेतन मानों, मकान, चिकित्सा, बच्चों की शिक्षा आदि जैसी उनकी सेवा की अधिक महत्त्वपूर्ण स्थितियों को सुधारने के लिए पहले ही से पर्याप्त ध्यान दे रही है, ऐसी सुविधा पर विचार नहीं किया जा सकता । ऐसी स्थिति में, इस समय इस बात का संकेत नहीं किया जा सकता कि चौथे दर्जे के कर्मचारियों को, सेवा निवृत्ति के बाद मिलने वाली यात्रा सम्बन्धी रियायतों को उदार बनाने के सवाल पर कब विचार किया जा सकता है ।

प्रादेशिक भाषाओं में विधियों का अनुवाद

***344. श्री स० चं० सामन्त :** क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में ब्रिटिश शासन के दौरान महत्त्वपूर्ण विधियों के प्रादेशिक संस्करण कितनी भाषाओं में प्रकाशित किये जाते थे तथा प्रयोग किये जाते थे ;

(ख) उक्त अवधि में ब्रिटिश-भारत तथा देशी रजवाड़ों में जिला तथा उच्च स्तर पर न्यायालयों में किन-किन प्रादेशिक भाषाओं में काम होता था ;

(ग) इस के क्या कारण है कि स्वतंत्रता के बाद भारत सरकार द्वारा महत्त्वपूर्ण विधियों का अनुवाद भी प्रकाशित नहीं किया गया है; और

(घ) इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

विधि तथा समाज कल्याण मंत्री (श्री गोविन्द मेनन) : (क) इम्पीरियल लेजिसलेटिव काउंसिल द्वारा पारित ऐक्टों का अनुवाद सम्पृक्त स्थानीय सरकारों के माध्यम से बंगाली, गुजराती, मराठी, तेलगु, कन्नड़, तमिल तथा मलयालम में कराना अपेक्षित था। इस बात की कोई जानकारी नहीं है कि इन अनुवादों का प्रयोग कहां तक होता था।

(ख) इस बात की कोई जानकारी नहीं है।

(ग) से (घ). एक विवरण सदन के पटल पर रखा जाता है। (**ग्रंथालय में रखा गया देखिए संख्या एल०टी० 2789/70**)

दिल्ली के लिए महानगर रेलवे

***345. श्री कंवर लाल गुप्ता :**

श्रीमती इला पालचौधरी :

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

(क) क्या सरकार ने दिल्ली के लिये महानगर रेलवे हेतु कोई निकाय स्थापित किया है;

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है।

(ग) क्या सरकार ने इस कार्य के लिये चौथी पंचवर्षीय योजना में कोई राशि की व्यवस्था की है;

(घ) लोगों के प्रयोग के लिये महानगर रेल कब तक तैयार हो जायेगी;

(ङ) इस योजना का ब्यौरा क्या है; और

(च) इस सम्बन्ध में अब तक कितनी प्रगति हुई है और यह योजना कब तक पूरी होगी ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) से (च). एक विवरण-सभा-पटल पर रख दिया गया है। (**ग्रंथालय में रखा गया देखिए संख्या एल०टी० 2790/70**)

माइंनिग एण्ड एलाइड कारपोरेशन को हानि

***346. श्री वीरेन्द्र कुमार शाह :** क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कार्पोरेशन के वित्त विभाग द्वारा तैयार किए गये एक अधिकारिक प्रतिवेदन के अनुसार जिसके अंश 14 दिसम्बर, 1969 के "स्टेटसमेन" में प्रकाशित हुए थे, माइंनिग एण्ड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन को प्रतिदिन 2.2 लाख रुपये की हानि हो रही है;

(ख) क्या यह भी सच है कि इससे 4,687.04 रुपये के औसतन वार्षिक प्रति कर्मचारी भुगतान की तुलना में वार्षिक उत्पादन प्रति कर्मचारी 3,210.63 रुपये होता है;

(ग) क्या यह भी सच है कि 69 प्रतिशत काम के घण्टे (1) काम के देर से आरम्भ होने और जल्दी बन्द होने (27 प्रतिशत) (2) श्रमिकों के निष्क्रिय खड़े रहने अथवा काम के स्थान से दूर चले जाने (32 प्रतिशत) (3) सामग्री, औजारों, उपकरणों ड्राइंगों और/अथवा अनुदेशों की प्रतीक्षा करने (6 प्रतिशत) (4) मशीनों के खराब होने (1 प्रतिशत) और (5) काम के उपलब्ध नहीं होने (3 प्रतिशत) के कारण बेकार जा रहे हैं;

(घ) क्या सरकार को पता है कि उपरोक्त आंकड़ों से यह सिद्ध हो जाता है कि सरकार के इस दावे में, कि माइनिंग एण्ड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन में घाटे का कारण इसके उत्पादों की पर्याप्त मांग न होना है, कोई स्तर नहीं है ; और

(ङ) काम के घण्टों तथा सामग्री की इस भारी हानि को रोकने के लिये क्या उपचारात्मक कार्यवाही की गई है और उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्णचन्द्र पन्त): (क) कम्पनी के वित्त विभाग द्वारा आन्तारिक वितरण के लिए तैयार किए गए आंकड़ों के प्रतिवेदन में दिए गए विवरणों के अनुसार काम की वर्तमान गति को देखते हुए खनन एवं सम्बद्ध मशीनरी विभाग को 2.20 लाख रुपये प्रतिदिन की हानि हो रही है। 1968-69 की अवधि में कम्पनी को हुई 638.68 लाख रुपये की कुल हानि को काम के दिनों की कुल संख्या से भाग देने पर यह संख्या प्राप्त हुई है।

(ख) ये आंकड़े प्रतिवेदन में भी दिए गए हैं। प्रति कर्मचारी का सालाना उत्पादन निकालने के लिए 1968-69 की अवधि में स्टाक ट्रांसफर सहित बिक्री, और तैयार उत्पादों के स्टाक में वृद्धि तथा चल रहे कामों के मूल्य को उत्पादन तथा गैर-उत्पादन वाले कार्यों में काम कर रहे कुल कर्मचारियों की संख्या से भाग दिया गया है। इसी तरह से, प्रति कर्मचारी को किया गया भुगतान निकालने के लिए कर्मचारियों पर हुए व्यय को कर्मचारियों की कुल संख्या से भाग दिया गया है।

(ग) ये आंकड़े भी प्रतिवेदन में दिए हुए हैं और नवम्बर, 1965, में एक सलाहकार फर्म द्वारा किए गए कुछ मूल्यांकनों पर आधारित है तथा कारपोरेशन की केवल एक कर्मशाला के बारे में है तब से स्थिति काफी सुधरी है।

(घ) इन आंकड़ों से औद्योगिक सम्पर्क तथा कर्मचारियों के अनुशासन की असंतोषप्रद स्थिति तथा कारखाने के अपर्याप्त उत्पादित स्तर का पता चलता है। अन्तिम कमी अभी भी है जिसका आंशिक कारण यह है कि जिस तरह की मशीने बनाने के लिए इसे लगाया गया था उनके लिए कम्पनी को पर्याप्त आर्डर नहीं मिल सके और इसे बिलकुल भिन्न उत्पादों के लिए उत्पाद-भिन्नता लानी पड़ी।

(ङ) उत्पाद भिन्नता लाने, औद्योगिक सप्लाई और उत्पादिता स्तर में सुधार तथा कारखाने की क्षमता क्रमिक रूप से बढ़ाने के लिए प्रयत्न किए गए हैं और अभी भी किए जा रहे हैं।

उड़ीसा में दूसरा इस्पात कारखाना स्थापित करना

***347. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही :** क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि उड़ीसा में दूसरा इस्पात कारखाना बनाये जाने की बहुत गुंजाइश है ;

(ख) क्या सरकार ने ऐसे किसी प्रस्ताव पर विचार किया है;

(ग) यदि हां, तो उड़ीसा में कौन-कौन से स्थानों का सुझाव दिया गया है तथा सर्वेक्षण किया गया है; और

(घ) इस्पात के उत्पादन पर परिव्यय बढ़ाने के निर्णय को ध्यान में रखते हुए, क्या सरकार इस प्रश्न पर और आगे विचार करेगी ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) :(क) से (घ) : देश के दूसरे क्षेत्रों की भांति उड़ीसा में भी इस्पात कारखाने लगाने की गुंजाइश है । ऐसी सभी सम्भव्यताओं पर इस समय विचार किया जा रहा है और सम्बन्धित क्षेत्र की उपयुक्तता इस्पात की लक्षित मांगें और उपलब्ध साधनों जैसे सम्बन्धित तथ्यों पर विचार करने के पश्चात ही इस्पात कारखाना लगाने का निर्णय किया जाएगा ।

चौथी पंचवर्षीय योजना में हिमाचल प्रदेश में उद्योग

***348. श्री प्रेमचन्द वर्मा :** क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री** यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकारी क्षेत्र में चौथी पंचवर्षीय योजना में कम-से-कम 5 करोड़ रुपये प्रति उद्योग की लागत वाले कितने बड़े उद्योग स्थापित करने का विचार है;

(ख) ये उद्योग किस प्रकार के होंगे और इनको कहां स्थापित किये जाने की सम्भावना है ;

(ग) क्या हिमाचल प्रदेश में भी कोई उद्योग स्थापित करने का प्रस्ताव है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(घ) क्या सरकारी क्षेत्र में हिमाचल प्रदेश में उद्योग स्थापित करने के बारे में भारत सरकार को लोगों से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुए हैं और हिमाचल प्रदेश सरकार ने इसके लिये कोई सिफारिशें की हैं और यदि हां, तो उन पर सरकार ने क्या निर्णय किया है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख). केन्द्रीय सरकार का चौथी पंचवर्षीय योजना की अवधि में बड़े पैमाने के उद्योगों को स्थापित करने का विचार है, उनके स्वरूप, स्थान तथा उन पर खर्च की जाने वाली राशि के बारे में, चौथी पंचवर्षीय योजना रिपोर्ट के प्रारूप के पृष्ठ 253-260 पर, उल्लेख किया गया है । जिन परियोजनाओं के स्थान के सम्बन्ध में अभी तक तय नहीं हो पाया है, उनके बारे में इस अवस्था में यह बता सकना संभव नहीं है कि उनकी स्थापना कहां की जायेगी ।

(ग) और (घ). चौथी पंचवर्षीय योजना अवधि में हिमाचल प्रदेश प्रशासन का बड़े पैमाने का कोई उद्योग स्थापित करने का प्रस्ताव नहीं है । फिर भी उनका विचार चौथी पंचवर्षीय योजना में

नाहन फाउन्डरी का आधुनिकीकरण करने के साथ-साथ विस्तार कार्यक्रम का है । इसके अतिरिक्त भारतीय सीमेंट निगम पौंटा में एक सीमेंट का कारखाना स्थापित करने के बारे में विचार कर रहा है । हिमाचल प्रदेश में गैर-सरकारी क्षेत्र में अखबारी कागज का एक कारखाना स्थापित किया जा रहा है ।

नई दिल्ली में पटेल रोड पर रेलवे फाटक

***349. श्री बलराज मधोक:** क्या रेलवे मंत्री यह बताने का कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पटेल रोड पर, जो पश्चिम दिल्ली को शेष नगर से मिलाती है, रेलवे फाटक के अनावश्यक रूप से बहुत देर तक बंद रहने के बारे में शिकायतें मिल रही हैं;

(ख) क्या यह सच है कि कभी-कभी शंटिंग इंजन के आने के समय उक्त रेलवे फाटक आधे घंटे तक बन्द रहता है जिससे यातायात रुक जाता है और लोगों को परेशानी होती है; और

(ग) यदि हां, तो क्या रेलवे फाटक को बंद करने के नियमों में परिवर्तन करने के लिए सरकार का कार्यवाही करने का विचार है, ताकि यातायात के लिए रेलवे फाटक को खोलने में न्यूनतम समय लगे ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा): (क) 1969 में 22 शिकायतें दर्ज की गयीं । 1970 में, अब तक फाटक पर 6 शिकायतें दर्ज की गयी हैं ।

(ख) कई बार गाड़ियों की अत्यधिक आवाजाही और शंटिंग के लिए इस समपार पर फाटक को काफी लम्बे अर्से 15 (मिनट) के लिए बन्द रखा जाता है । लेकिन फाटक को आधा घन्टा बन्द रखने के अवसर बहुत कम आते हैं । 1969 में फाटक को इतने लम्बे समय के लिए केवल एक बार बन्द रखा गया था ।

(ग) इस समपार पर रेल और सड़क दोनों तरफ का बहुत अधिक यातायात रहता है । इसलिए इस समपार पर ऊपरी सड़क पुल बनाया जा रहा है । इस सम्बन्ध में नियमों को शिथिल करना सम्भव नहीं है, क्योंकि इससे संरक्षा की दृष्टि से खतरा पैदा हो जायेगा ।

Restrictions on Filing of Election Petitions

***350. Shri Shiv Kumar Shastri :**

Shri Atam Das :

Will the Minister of **Law and Social Welfare** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Election petitions are filed in a large number as there is no restriction on them;

(b) whether it is also a fact that most of the Election Petitions are filed merely to entagle the other party without any concrete ground; and

(c) whether Government are contemplating such measures as to impose restrictions so that only just petitions are filed ?

The Minister of Law and Social Welfare (Shri Govinda Menon) : (a) No, Sir.

(b) This is a statement of opinion.

(c) Does not arise.

रेलवे दुर्घटनायें

***351. श्री ए० श्रीधरण :** क्या रलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) नवम्बर तथा दिसम्बर, 1969 और जनवरी, 1970 में कुल कितनी रेल दुर्घटनाएं हुई हैं;

(ख) इन दुर्घटनाओं में मरे तथा गंभीर रूप से घायल हुए व्यक्तियों की संख्या कितनी है; और

(ग) ऐसी घातक दुर्घटनाओं को रोकने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) 1-11-69 से 31-1-70 तक के दौरान, भारत की सरकारी रेलों में गाड़ियों की टक्कर, गाड़ियों के पटरी से उतर जाने, समपारों पर गाड़ियों का सड़क यातायात से टकरा जाने और गाड़ियों में आग लगने की 224 दुर्घटनाएं हुई ।

(ख) इन दुर्घटनाओं में 39 व्यक्ति मारे गये और 46 को गम्भीर चोटें आयीं ।

(ग) केवल दुर्घटनाओं के कारणों को नियंत्रित किया जा सकता है, क्योंकि उनके परिणामों का पहले से अनुमान नहीं लगाया जा सकता और फलतः उन पर नियंत्रण नहीं रखा जा सकता, चाहे वह हताहतों की संख्या हो या क्षति की लागत । इसलिए रेल प्रशासन सभी दुर्घटनाओं पर चाहे उनका परिणाम कुछ भी हो, समान गम्भीरता और संजीदगी से विचार करता है, ताकि उन कारणों का पता लगाया जा सके जिनसे ऐसी दुर्घटनाएं होती हैं, और उनके निवारण के लिए उपाय किये जा सकें ।

अधिकतर दुर्घटनाएं मानवीय भूल के कारण होतीं हैं । इसे दूर करने के उद्देश्य से विभिन्न श्रेणियों के रेल कर्मचारियों को सम्यक प्रारम्भिक प्रशिक्षण और जहां आवश्यक होता है, आवधिक पुनश्चर्या प्रशिक्षण भी दिया जाता है । इसके अलावा यह देखने के लिए कि वे संरक्षा नियमों का उल्लंघन न करें । कर्मचारियों के कार्य पर कड़ी निगरानी रखी जाती है तथा विभिन्न श्रव्य-दृश्य साधनों से संरक्षा मूलक कार्यक्रम और कर्मचारियों से व्यक्तिगत सम्पर्क स्थापित कर संरक्षा अभियान चलाया जाता है । कर्मचारियों के प्रशिक्षण, शिक्षण और उन्हें प्रेरणा देने पर विशेष बल दिया जाता है, तथा मानवीय भूल से बचने के लिए, उपलब्ध संसाधनों के अन्तर्गत और समग्र अग्रताओं के आधार पर, साधारण प्रारम्भिक अन्तर्पाश व्यवस्था से लेकर ट्रेक सर्किटिंग और स्वचल गाड़ी नियंत्रण प्रणाली जैसे विविध औद्योगिक साधनों का उत्तरोत्तर उपयोग किया जा रहा है । लेकिन यह बात ध्यान में अवश्य रखी जाये कि औद्योगिक युक्तियों से मानवीय तत्व को पूरी तरह दूर नहीं किया जा सकता क्योंकि इन युक्तियों के अनुरक्षण के लिए तकनीकी जानकारों की आवश्यकता होगी और इन मानवों द्वारा की गई गलतियों के कारण दुर्घटनाएं हो सकती है । इसलिए भारतीय रेलों में संरक्षा की पक्की व्यवस्था करने का उपाय यह है कि जहां तक व्यावहारिक हो, एक ओर औद्योगिक युक्तियों को अपनाया जाये और दूसरी ओर रेल कर्मचारियों के प्रशिक्षण, पर्यवेक्षण उन्हें संरक्षा के प्रति जागरुक बनाने, प्रेरणा देने की विवेक-पूर्ण व्यवस्था की जाये । मनोवैज्ञानिक अनुसंधान भी किया जा रहा है ताकि ऐसे परीक्षणों का आविष्कार किया जा सके जिनसे यह जाना जाये कि रेल कर्मचारियों में सुरक्षित रूप से और कुशलतापूर्वक अपना काम करने की मनो-शारीरिक योग्यता है या नहीं । संरक्षा की पक्की व्यवस्था करने के सम्बन्ध में किये गये विभिन्न उपायों के फलस्वरूप भारतीय रेलों में दुर्घटनाओं की संख्या उल्लेखनीय कमी हुई है ।

कलकत्ता के लिए वृत्ताकार (सर्क्युलर) रेलवे

***352. श्री स० मो० बनर्जी** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कलकत्ता में वृत्ताकार (सर्क्युलर) रेलवे चलाने की दिशा में कितनी प्रगति हुई है ;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में कोई योजना बनाई गई है ;

(ग) यदि हां, तो इस योजना की मुख्य बातें क्या हैं; और

(घ) क्या यह कार्य चौथी योजना की अवधि में पूरा हो जायेगा ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) 'उपनगरीय निष्क्रमण लाइन' के लिए दमदम से प्रिंसेपघाट तक अन्तिम मार्ग-निर्धारण सर्वेक्षण का काम अकतूबर, 1969 में शुरू हुआ। क्षेत्र-कार्य लगभग 20 प्रतिशत पूरा हो चुका है। आशा है कि यह कार्य अप्रैल, 1971 तक पूरा हो जायेगा। दमदम से प्रिंसेपघाट के अलावा 'सर्क्युलर रेलवे' के किसी खंड की फिलहाल जांच नहीं की जा रही है।

(ख) जी हां।

(ग) कलकत्ता महानगर योजना संगठन ने कलकत्ता महानगर जिले के लिए व्यापक यातायात और परिवहन अध्ययन शुरू किया है। इस प्रकार से प्राप्त आंकड़ों का उपयोग योजना आयोग के महानगर परिवहन दल (एम०टी०टी०) द्वारा कलकत्ता की परिवहन समस्या के अध्ययन में किया गया है।

महानगर परिवहन दल (एम० टी० टी०) ने कलकत्ता की परिवहन समस्या की समानता निम्नलिखित में की है :—

(1) सियालदह और हावड़ा में रेलवे पर्यन्त पर पहुंचने वाले दैनिक यात्रियों का भारी संख्या में निष्क्रमण।

(2) अन्तरनगरीय परिवहन यातायात के लिए परिवहन के साधनों की व्यवस्था। एम० टी० टी० ने उपनगरीय गाड़ियों द्वारा पहुंचने वाले दैनिक यात्रियों के निष्क्रमण के लिए 'उपनगरीय निष्क्रमण लाइन' का सुझाव दिया है। आन्तर नगर परिवहन यातायात के लिए एम० टी० टी० ने एक व्यापक शीघ्रगामी परिवहन प्रणाली की सिफारिश की है जिस में दो गलियारों के साथ महानगर रेलवे लाइनें, एक उत्तर दक्षिण चितरंजन एवेन्यू, जवाहरलाल नेहरू रोड़ और आशुतोष मुखर्जी रोड और दूसरी पूर्व-पश्चिम सियालदह को हावड़ा से मिलाने वाली होंगी। 'उपनगरीय निष्क्रमण लाइन' का मार्ग निर्धारण दमदम जंकशन के दक्षिण से शुरू होता है, सर्कूलर नहर और पोर्ट कमिश्नर्स रेलवे के मार्ग निर्धारण के साथ चलता है, शोभा बाजार, बड़ा बाजार और फेयरली प्लेस से होकर गुजरता है और प्रिंसेपघाट पर समाप्त होता है। प्रस्तावित 'उपनगरीय निष्क्रमण लाइन' समान्यतया सर्क्युलर रेलवे' के लिए पहले सुझाये गये मार्ग-निर्धारण के एक भाग के साथ-साथ पड़ती है।

(घ) 'उपनगरीय निष्क्रमण लाइन के लिए अन्तिम मार्ग निर्धारिण सर्वेक्षण अप्रैल, 1971 तक पूरा हो जायेगा। इस सर्वेक्षण में जो आंकड़े प्राप्त होंगे उनके आधार पर 'उपनगरीय निष्क्रमण लाइन के निर्माण के सम्बन्ध में विनिश्चय किया जायेगा। 'उपनगरीय निष्क्रमण लाइन' के निर्माण का कार्य शुरू करने की तारीख से लगभग चार वर्षों में पूरा हो जाने की आशा की जाती है।

अनुमान है कि उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम गलियारों के साथ महानगरीय रेलवे लाइनों के लिए तकनीकी आर्थिक अध्ययन दिसम्बर, 1971 तक पूरा हो जायेगा। दो गलियारों के साथ महानगरीय रेलवे लाइनों के पूरी हो जाने की तारीख के बारे में अभी नहीं बतलाया जा सकता।

Broad Gauge Line from Delhi-Shahdara to Saharanpur

*353. **Shri Raghuvir Singh Shastri :** Will the Minister of **Railways** be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 204 on the 25th November, 1969 regarding broad gauge line from Delhi-Shahdara to Saharanpur and state :

(a) whether the survey has since been completed and considered by the Railway Board;

(b) if so, the time by which the construction work is likely to be started and completed; and

(c) if not, the reasons for the delay ?

The Minister of Railways (Shri Nanda): (a), (b) and (c). The survey reports for the line are being finalised by Northern Railway and are likely to be submitted to the Railway Board shortly. A decision regarding the construction of the line will be taken after the survey reports have been received and examined by the Railway Board.

निर्वाचन में उम्मीदवारी के लिए किसी मंत्री की निरर्हता के बारे में लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम में संशोधन

*354. **श्री श्रीचन्द गोयल : क्या विधि तथा समाज कल्याण** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार से लोक प्रतिनिधित्व अधिनियम में इस आशय का संशोधन करने की मांग की गई है कि यदि किसी मंत्री के मामले में यह सिद्ध हो जाये कि उसकी किसी कार्यवाही से सरकारी खजाने को हानि हुई है अथवा किसी न्यायालय अथवा जांच आयोग द्वारा उसको किसी प्रकार के भ्रष्टाचार के लिये दोषी पाया गया है, तो उसको किसी भी निर्वाचन में उम्मीदवारी के लिये निरर्ह घोषित करने की व्यवस्था की जा सके ;

(ख) यदि हां, तो इस मांग पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) यदि उपर्युक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक है तो क्या सरकार स्वस्थ लोकतंत्रात्मक प्रथाओं को बनाये रखने हेतु इस विधि में स्वयं ही संशोधन करने पर विचार कर रही है ?

विधि तथा समाज कल्याण मंत्री (श्री गोविन्द मैनन) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

(ग) निर्वाचन आयोग ने निर्वाचन विधि के संशोधन के लिए विस्तृत प्रस्थापनाएं भेजी हैं जिनकी परीक्षा सरकार द्वारा की जा रही है ।

Production of Amlai Paper Factory in Madhya Pradesh

*355. **Shri Nathu Ram Ahirwar :** Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) the quantity of paper produced in the Amlai Paper Factory in Madhya Pradesh during the last three years; and

(b) the quantity of bamboo used by the said factory and the amount paid to the Government of Madhya Pradesh as royalty during the said period ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) The quantity of paper produced by Messrs. Orient Paper Mills Ltd. in the Amlai paper factory in Madhya Pradesh during the last three years was as under:—

1967	64,691 tonnes
1968	62,211 tonnes
1969	73,112 tonnes

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

भारतीय रेलों के कुछ सैक्शनों को बन्द करना

***356. श्री यमुना प्रसाद मंडल :**

डा० सुशीला नैयर :

श्रीमती सावित्री श्याम :

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

(क) क्या वर्ष 1970-71 में तथा आगामी तीन वर्षों में भारतीय रेलों के कुछ सैक्शनों को बन्द करने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो उन सैक्शनों के नाम क्या हैं;

(ग) इन्हें बन्द करने के क्या कारण हैं; और

(घ) यात्री जनता की सुविधा के लिये वैकल्पिक व्यवस्था क्या की जा रही है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव विचाराधीन नहीं है लेकिन चूंकि अलाभप्रद शाखा लाइन समिति, 1969 की रिपोर्ट अभी सरकार के विचाराधीन है इसलिए फिलहाल यह बताना संभव नहीं है कि इस रिपोर्ट के आधार पर होने वाले निर्णय के फलस्वरूप आगामी तीन वर्षों में इस तरह का कोई नया प्रस्ताव आ सकता है या नहीं।

(ख), (घ) प्रश्न के भाग (क) का उत्तर देखते हुए, सवाल नहीं उठता।

हादजाज रेलवे पुनर्संचालन बोर्ड का दौरा

***357. श्री वि० नरसिम्हा राव :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में हादजाज रेलवे पुनर्संचालन बोर्ड की ओर से एक दल ने भारत का दौरा किया था;

(ख) यदि हां, तो इस दल के साथ हुई बातचीत का ब्यौरा क्या था; और

(ग) वार्ता के दौरान क्या निर्णय किये गये तथा क्या करार हुए ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां।

(ख) चार व्यक्तियों के प्रतिनिधि मंडल, जिस में हादजाज रेलवे पुनर्संचालन बोर्ड के अध्यक्ष और सदस्य थे, ने विभिन्न रेलों और औद्योगिक प्रतिष्ठानों का दौरा इस उद्देश्य से किया ताकि देश में उत्पादन किये गये विभिन्न प्रकार के चल स्टाक और अन्य रेल उपस्करों और भारतीय रेलों पर इस उपस्कर के उपयोग की सफलता की प्रारंभिक जानकारी प्राप्त की जा सके। बाद में प्रतिनिधि मंडल ने यात्रा के दौरान प्राप्त अनुभवों पर रेलवे बोर्ड से विचार-विमर्श किया।

(ग) किसी औपचारिक करार पर हस्ताक्षर नहीं हुआ क्योंकि हादजाज रेलवे परियोजना ने अभी तक अपनी परियोजना के लिए टैंडर नहीं मंगाया है।

कनिष्ठ संवर्ग (जूनियर ग्रेड) के माल लिपिकों की ऊंचे संवर्ग (हायर ग्रेड) के पदों पर पदोन्नतियां

***358. श्री हुकम चन्द कछवाय :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जूनियर ग्रेड के माल-लिपिकों से ऊंचे संवर्ग के पदों का कार्य लिया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो उन रिक्त स्थानों पर वरिष्ठ कर्मचारियों को पदोन्नत न करने के क्या कारण हैं; और

(ग) ऊंचे संवर्ग के ऐसे पदों की कुल संख्या क्या है जिन पर निम्न संवर्ग के लिपिकों से काम लिया जा रहा है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) से (ग). सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

बाबकौक एण्ड विलकौक्स (इंडिया) लिमिटेड का बन्द होना

*359. **श्री गणेश घोष :**

श्री मुहम्मद इस्माइल :

क्या **औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बाबकौक एण्ड बिलकौक्स (इण्डिया) लिमिटेड, कलकत्ता के बन्द होने का खतरा है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) सरकार इसको बन्द होने से बचाने के लिये क्या कार्यवाही कर रही है;

(घ) क्या सरकार इस कम्पनी के वित्तीय मामलों के बारे में जांच करने का विचार कर रही है; और

(ङ) यदि हां, तो उसका क्या ब्यौरा है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क), (ख) तथा (ग). कम्पनी के 30 सितम्बर, 1968 तक के तुलना-पत्र के आधार पर, कलकत्ता स्थित कम्पनी विधि बोर्ड के प्रादेशिक निदेशक ने, कम्पनी अधिनियम की धारा 439 (6) के अन्तर्गत, जुलाई, 1969 म, कम्पनी रजिस्ट्रार, पश्चिमी बंगाल द्वारा की गई इस प्रार्थना कि चूंकि वह कम्पनी अपने कुल ऋणों की अदायगी नहीं कर सकती अतः इसे परिसमापित कर दिया जाये, के विरुद्ध किसी प्रकार का अभ्यावेदन प्रस्तुत करने के लिये कम्पनी से पूछते हुये, उसे एक कारण बताओ नोटिस प्रेषित कर दिया । कम्पनी ने प्रतिसार के कारण अपनी कठिनाइयां बताते हुये, एक अभ्यावेदन प्रस्तुत किया, एवं अपने व्यापार को लगातार करने को अनुमति चाही । अभ्यावेदन की दृष्टि से, प्रादेशिक निदेशक ने, कम्पनी के परिसमापन के लिये कार्यवाही करने को स्वीकृति अभी तक प्रेषित नहीं की थी । विभाग के पास कम्पनी के आपत्त समाप्ति की बाबत अन्य कोई सूचना नहीं है ।

(घ) कम्पनी के कार्य-कलापों को, कम्पनी अधिनियम के अन्तर्गत जांच पड़ताल करने के कोई प्रस्ताव नहीं हैं ।

(ङ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

Supply of Uncovered Wagons to Sindri Fertilizer Factory

*360. **Shri Maharaj Singh Bharati :** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Sindri Fertilizer Factory incurred heavy loss last year because covered wagons were not made available in adequate number by the Railways; and

(b) the steps being taken by Railways to ensure that such situation does not arise again in future ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) Only covered wagons are supplied for loading fertilizers from Sindri Fertilizer Factory.

(b) Does not arise.

मीनियापोलिस की 'नैको' द्वारा नेपको बीवल गीयर्स आफ इण्डिया को पुराने और घिसे हुए उपकरणों की बिक्री

2201. श्री बाबू राव पटेल : क्या **औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 27 अक्तूबर, 1969 के 'वाशिंगटन पोस्ट' में प्रकाशित इस समाचार की ओर दिलाया गया है कि नैको आफ मोनियापोलिस ने मैसर्स नेपको बीवल गीयर्स आफ इण्डिया को पुराने और घिसे हुए उपकरण 28,07,000 डालर (2.1 करोड़ रुपये) में बेचे जबकि उन का वास्तविक मूल्य 9,09,000 डालर (68.18 लाख रुपये) था; और यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(ख) क्या यह सच है कि अमरीका की सरकार ने मीनीपोलिस नामक फर्म के खिलाफ मुकदमा दायर किया है और उस पर 'धोखेबाजी, झूठे दावे तथा जालसाजी' के आरोप लगाये हैं;

(ग) क्या भारत में उन लोगों के विरुद्ध कोई कार्यवाही की गई है जिन्होंने यह सौदा किया था और यदि हां, तो उनके नाम क्या हैं; और

(घ) यदि कोई कार्यवाही नहीं की गई है तो उसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) सरकार ने उल्लिखित विशिष्ट समाचार में नहीं देखा है। तो भी सरकार को यह जानकारी है कि अमरीकी समाचार पत्रों में यह प्रकाशित होता रहा है कि मीनियापोलिस की कम्पनी मै० नेको एण्ड० इन्कारपोरेशन ने पुरानी तथा घिसी घिसाई मशीनों को अपने भारतीय सहयोगियों को उन के वास्तविक मूल्य से कहीं अधिक मूल्य पर बेचा है।

(ख) यह समझा जाता है कि अमरीका के न्याय विभाग ने मुकदमा चलाया है।

(ग) तथा (घ). सरकार को यह भी शिकायतें प्राप्त हुई हैं कि अमरीकी सहयोगी ने अत्यन्त पुरानी तथा असन्तोषजनक मशीनें दी हैं, इत्यादि इत्यादि, शिकायतों की ध्यानपूर्वक जांच के पश्चात् सरकार ने अपनी स्वीकृति में यह व्यवस्था कर दी कि अन्य बातों के साथ साथ भारत में मशीनों के पहुंचते ही उन का निरीक्षण किया जाए और यदि कोई मशीन त्रुटिपूर्ण पाई जाएगी तो उस को विदेशी कम्पनी अपने खर्च पर बदलेगी। यह निरीक्षण न हो सका क्योंकि मामला तब तक न्यायालय में पहुंच चुका था।

तत्पश्चात इस शिकायत की प्राप्ति पर कि भारतीय फर्म ने अदायगी की किश्त का तथा अमरीकी सहायता अधिकारियों से प्राप्त ऋण के ब्याज को समय पर नहीं दिया और पंजाब सरकार ने फर्म द्वारा किए गए बन्धक करार के उपबन्धों पर अमल करते हुए फर्म की आस्तियों पर 9 अप्रैल, 1967 को अधिकार कर लिया।

आगे की कार्यवाही के लिए न्यायालयों में इस पूर्व से सम्बन्धित मुकदमों के भुगतान की प्रतीक्षा करनी पड़ेगी ।

कृषि उपकरणों के आयात पर रोक

2202. श्री बाबू राव पटेल : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने हैरो और तवेदार हलों जैसे विभिन्न प्रकार के कृषि उपकरणों के आयात पर अचानक रोक लगा दी है जिसके परिणामस्वरूप इन उपकरणों को अब चोरी छिपे बहुत अधिक दामों पर बेचा जा रहा है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि हैरो और तवेदार हलों का जितना उत्पादन देश में होता है उससे मांग को तत्काल पूरा नहीं किया जा सकता, क्योंकि उनके निर्माण में काम आने वाले हाई कार्बन स्टील की बहुत अधिक कमी है;

(ग) क्या सरकार इस कार्य के लिए अपेक्षित विशेष प्रकार के इस्पात का आयात उस समय तक बढ़ाने के प्रस्ताव पर विचार करेगी, जब तक कि वैसा इस्पात देश में ही पर्याप्त मात्रा में न बनने लगे ; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) अप्रैल, 1969 से मार्च 1970 की चालू आयात नीति के अन्तर्गत मान्य आयातकों को कृषि औजारों के आयात की अनुमति नहीं है। तो भी व्यापार योजना में कृषि यन्त्रों के रुपये में अदायगी वाले देशों से राज्य व्यापार निगम के माध्यम से आयात का प्रावधान है। ट्रैक्टरों की तोहफा (भेंट) योजना के अंतर्गत कृषकों को ट्रैक्टर के साथ कृषि यन्त्रों के आयात की अनुमति है।

(ख) जी, हां ।

(ग) तथा (घ). सरकार ने डिस्क उत्पादकों को अपनी आवश्यकताओं के अनुसार विशिष्ट इस्पात के आयात की अनुमति दी है ।

चौथी योजना में वैगनों की कमी

2203. श्री य० अ० प्रसाद :

श्री राम चन्द्र वीरप्पा :

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

(क) क्या चौथी योजना के बाद के वर्षों में रेल के माल डिब्बों की कमी रहेगी; और

(ख) यदि हां, तो उक्त स्थिति से निपटने के लिए सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) और (ख). रेलों की चौथी पंचवर्षीय योजना में लगभग एक लाख माल डिब्बे प्राप्त करने की व्यवस्था है। फिर भी, यातायात की वास्तविक आवश्यकताओं के अनुसार वर्ष प्रति वर्ष उत्पादन कार्यक्रम को विनियमित किया जायेगा । चौथी पंच-वर्षीय योजना की अवधि में माल डिब्बों की उपलब्धता में किसी कमी की आशा नहीं है ।

कारों का उत्पादन

2204. श्री न० रा० देवघरे : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में देश में कारों (अम्बेस्डरों, फिएट तथा स्टैण्डर्ड) का वार्षिक उत्पादन कितना हुआ है;

(ख) देश में इनकी कितने प्रतिशत मांग पूरी की जा रही है;

(ग) क्या हमारे देश में बनी कारों की विदेशों में भी मांग है; और

(घ) यदि हां, तो किन किन देशों को कारों का निर्यात किया जाता है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) देश में निर्मित होने वाली तीनों मेकों की कारों का उत्पादन विगत 3 वर्षों में निम्न प्रकार था :

	1967	1968	1969
एम्बेसेडर	20515	22687	21641
फिएट	10055	12276	12218
स्टैण्डर्ड	2769	2345	1405
	33339	37308	35264

(ख) कारों की वर्तमान वार्षिक मांग को पृथक से नहीं आंका गया है। फिर भी, मशीनी उद्योग के योजना दल के अनुसार 1973-74 तक कारों की मांग 75000 प्रतिवर्ष अनुमानित है।

(ग) और (घ). वर्तमान में देश में निर्मित कारों के लिए कोई महत्वपूर्ण निर्यात बाजार नहीं है। फिर भी 1969 में लंका को 13 फिएट कारें निर्यात करके आरंभ कर दिया गया है।

केन्द्रीय इंजीनियरिंग सेवाओं के लिए संघ लोक सेवा आयोग द्वारा अभ्यर्थियों का चयन

2205. श्री एस० डी० सोमसुन्दरम : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केन्द्रीय इंजीनियरिंग सेवा के लिये संघ लोक सेवा आयोग द्वारा किसी एक वर्ष में चुने गये उम्मीदवारों को बाद की उम्मीदवारों की सूची की घोषणा हो जाने के बाद सेवा में नहीं लिया जाता; और

(ख) यदि नहीं, तो संघ लोक सेवा आयोग द्वारा परिणाम की घोषणा की जाने के कब तक केन्द्रीय सेवाओं में शामिल होने की अनुमति दी जाती है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी नहीं ।

(ख) उम्मीदवारों को नियुक्ति-पत्रों में अनुबंधित समय-सीमा, जो सामान्यत: एक महीना होती है, के अन्तर्गत काम पर उपस्थित होना पड़ता है। काम पर उपस्थित होने का समय बढ़ाने के सम्बन्ध में यदि कोई आवेदन प्राप्त होते हैं तो उन पर प्रत्येक मामले के गुण-दोष के आधार पर विचार किया जाता है ।

मध्य प्रदेश में रेलवे लाइनों का विकास

2206. श्री दे० वि० सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य प्रदेश में एक हजार जनसंख्या या 100 वर्ग मील क्षेत्र के हिसाब से रेलवे लाइन की लम्बाई देश में सबसे कम है ;

(ख) यदि हां, तो इस बारे में मध्य प्रदेश, अन्य राज्यों, संघ राज्य क्षेत्रों तथा अखिल भारत के तत्सम्बन्धी तुलनात्मक आंकड़े क्या हैं;

(ग) मध्य प्रदेश में अपेक्षाकृत कम विकास के क्या कारण हैं; और

(घ) 1970-71 में मध्य प्रदेश अधिक रेलवे लाइने बिछाने के लिए सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) से (ग). रेलवे लाइनों की मार्ग लम्बाई के बारे में सूचना अलग-अलग राज्यों के अनुसार नहीं बल्कि क्षेत्रीय रेलों के अनुसार संकलित की जाती है। 31 मार्च, 1969 को चालू और निर्माणाधीन लाइनों के मार्ग कि० मी० का विवरण भारतीय रेलों-सांख्यिकीय विवरण–1968-69 पर रेलवे बोर्ड द्वारा रिपोर्ट के पूरक के विवरण 8 में दिया गया है जिस की प्रतिलिपियां संसद के पुस्तकालय में उपलब्ध हैं।

(घ) मध्य प्रदेश में दो रेलवे लाइनें यानी सिंगरौली-कटनी (254 कि०मी०) और गुना-मक्सी (192 कि० मी०) पहले से ही निर्माणाधीन हैं। 1970-71 में किसी अन्य लाइन के निर्माण का प्रस्ताव नहीं है।

M/s. Golcha Properties (Private) Limited

2207. Shri Bansh Narain Singh :

Shri Ram Swarup Vidyarthi :

Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Golcha Properties (P) Limited, Delhi had started a fixed loan deposit scheme;

(b) if so, whether it is also a fact that the Golcha Creditors Organisation, Delhi has got appointed a Government Liquidator after filing a suit against the said firm;

(c) if so, the date of the appointment of liquidator and the name of the property and picture-houses under him at present and his annual income and the amount of expenditure in the form of liquidator's commission etc.;

(d) whether Government propose to make immediate payment from the present income to those of the Golcha Creditors whose hundis are for less than Rs. 1,000; and

(e) if so, when and if not, the reasons therefor ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) The erstwhile management of the company had been accepting deposits from public on fixed deposit terms.

(b) The winding up petition was filed by some of the Creditors of the company. The winding up order was passed by the High Court of Rajasthan on 10-5-1968 and the Official Liquidator attached to the Court was appointed liquidator of the company.

(c) The Official Liquidator was appointed as provisional liquidator on 5-12-1967. His appointment was, however, stayed by a Division Bench of Rajasthan High Court. The stay order was vacated on 24-2-1968. He was again appointed as Official Liquidator on 10-5-1968. The company has a free-hold Cinema House at Delhi, namely "Golcha, and another lease-hold Cinema House at Bombay namely "Maharatha Mandir' and a lease hold Cinema under construction at Jaipur. The net annual income being earned by the Official Liquidator is about Rs. 20 lakhs. The commission to be paid to the Central Government is laid down in Rule 291 in the Company's (Court) Rules, 1959.

(d) & (e). The dividend /payments to all classes of creditors can only be made on directions of the High Court. The claims of all the creditors have been invited by the Official Liquidator and last date for filing of such claims was 31-1-1970 as ordered by the Court. The claims received by that date are being investigated and processed. No payment can be made to any creditor except under the orders of the Rajasthan High Court. No special treatment can be allowed to claimants of smaller amounts.

Messrs Golcha Properties (Private) Ltd.

2208. Shri Ram Swarup Vidyarthi :
Shri Bansh Narain Singh :

Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Official Liquidator of Golcha Properties (P) Ltd. Delhi has not so far made any payments to the creditors and is delaying the payment;

(b) whether it is also a fact that the said Liquidator gives contract of the Golcha Picture House of Delhi to his own men on lower quotations instead of giving it to the highest quotation which results in the loss to the creditors;

(c) whether it is also a fact that lesser income is shown in the books;

(d) whether Government propose to expedite the payment to the creditors; and

(e) if so, the details thereof ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) Payments to creditors of the company in liquidation can only be made after all the claims against the company are decided. The last date for receipt of the claims was 31.1.1970 and the Official Liquidator is taking steps to investigate the claims filed and payment to the claimants will be made on finalisation of the claims and as directed by the Court.

(b) The Official Liquidator has to seek directions from the Court for giving the contract of the cinema.

(c) The accounts of the company in liquidation are audited by the auditors appointed by the Court.

(d) The dividend/payment to all the classes of creditors of the company can be made on the directions of the Court and not the Government. As stated, the Official Liquidator is taking necessary steps to decide the claims against the company and the question of payment will be considered by the Court only after the claims are decided.

(e) Does not arise.

मूल्यों, लागत और प्रशुल्क के सम्बन्ध में एक आयोग की स्थापना

2209. श्री गाडिलिंगन गौड : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रशासनिक सुधार आयोग द्वारा की गई सिफारिशों के अनुसार क्या सरकार ने मूल्यों, लागत और प्रशुल्क के सम्बन्ध में एक आयोग की स्थापना करने का निर्णय किया है;

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

(ग) यह आयोग कब तक अपना कार्य आरम्भ कर देगा ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) सरकार ने औद्योगिक लागत तथा मूल्यों के एक ब्यूरो की स्थापना का निश्चय किया है न कि मूल्यों, लागत तथा प्रशुल्क के आयोग का जैसी कि प्रशासनिक सुधार आयोग ने सिफारिश की थी ।

(ख) औद्योगिक लागत तथा मूल्यों के ब्यूरो की स्थापना करने वाले संकल्प की एक प्रति सभा-पटल पर रखी जाती है । **[ग्रन्थालय में रखी गई । देखिए संख्या एल० टी०—7991/70]**

(ग) ब्यूरो के लिए अभी तक कोई नियुक्ति नहीं की गई है। ब्यूरो के शीघ्र गठन के लिए प्रयास किए जा रहे हैं ।

Absence of light in a bogie of a Train going to Delhi from Bareilly

2210. Shri Arjun Singh Bhadoria : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that there was no light in the First Class bogie going to Delhi from Bareilly *via* Aligarh at the Bareilly Station on the night of 30th January 1970,

(b) whether it is also a fact that a Member of Parliament had written a complaint in the Complaint Book of the Guard of that train;

(c) whether it is further a fact that the Assistant Station Master threatened on that written complaint that the compartment of the train going to Delhi would be detached if the chain of the train was pulled; and

(d) whether any action has been taken against the Assistant Station Master and the employees at fault who had not made arrangement for light in the compartment ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) and (b). Yes.

(c) No threat was held out by the Assistant Station Master. An assurance was given that lights would be available in the coach after the train started. Inspite of this, when the train was not permitted to start, it was explained to the passengers that there would be no alternative except to detach the coach.

(d) The matter is being enquired into and staff found guilty would be suitably taken up.

रांची और दुर्गापुर के इस्पात कारखानों में बनाये गये उपकरणों के बारे में रूस के मंत्री का प्रतिवेदन

2211. श्री तेन्नेटि विश्वानाथम : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रूस के भारी विद्युत तथा उद्योग मंत्री श्री वेसिली झिगालिन ने सरकार को या दुर्गापुर तथा रांची इस्पात कारखानों के महा प्रबन्धकों को इस्पात कारखानों में बनाये गये उपकरणों के बारे में कोई सरकारी प्रतिवेदन दिया है; और

(ख) क्या सरकार ने उनकी रिपोर्ट का अध्ययन किया है और यदि हां, तो सरकार का इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द पन्त) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

इन्स्ट्रुमेंटेशन लिमिटेड, पालघाट, केरल

2212. श्रीमती सुशीला गोपालन :
श्री ई० के० नायनार :
श्री सी० के० चक्रपाणि :
श्री के० एम० अब्राहम :

क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष 1967-68, 1968-69 तथा 1969-70 के दौरान, इंस्ट्रुमेंटेशन लिमिटेड, पालघाट, केरल राज्य में प्रत्येक वर्ष वेतन तथा भत्ता के रूप में कुल कितनी धनराशि वितरित की गई है ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : इन्स्ट्रुमेंटेशन लिमिटेड के मैकैनिकल इन्स्ट्रुमेंट्स संयंत्र, पालघाट के कर्मचारियों को दिये गये वेतन और भत्ते की कुल राशि, वर्षवार, नीचे दी गई है :--

1967-68	71257.00 रुपये
1968-69	23710.00 रुपये
1969-70	6383.00 रुपये

Establishment of Milk-Powder Industry in Bharatpur (Rajasthan)

2213. Shri Brij Raj Singh : Will the Minister of **Industrial Development, Internal** at e **and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether Government have received any application for the establishment of m ik-powder industry in Bharatpur (Rajasthan);

(b) if so, the reaction of Government thereto;

(c) the annual production capacity of the proposed factory and the time by which it c uld start functioning; and

(d) whether the said industry would depend upon indigenous resources or foreign exchange would also be required therefor ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) to (d). M/s. Northern Dairies India Ltd., New Delhi have been granted a letter of intent dated 17th December, 1969, valid for a period of six months, for setting up a new undertaking at Dholpur, Distt. Bharatpur in the State of Rajasthan for the manufacture of :

Malted Milk	4000 tonnes per annum.
Skim Milk Powder	1000 tonnes per annum.
Industrial Casein	37 tonnes per annum.

The proposal of the firm involved import of capital equipment partly against foreign equity investment and partly against foreign exchange loan. No import of raw materials is involved.

कृषि उत्पादों में वायदे के सौदों पर प्रतिबन्ध

2214. श्री हिम्मतसिंह जी : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार कृषि उत्पादों में वायदे के सौदों पर प्रतिबन्ध लगाने के प्रश्न पर विचार कर रही है;

(ख) यदि हां, तो किन मदों के वायदे सौदों पर प्रतिबन्ध लगाने का प्रश्न विचाराधीन है; और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार का क्या निर्णय है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख). सरकार को इस आशा का एक सुझाव मिला है जिसमें सभी प्रकार के कृषि उत्पादों के वायदा सौदों पर तुरन्त प्रतिबन्ध लगा देने की सिफारिश की गई है ।

(ग) सुझाव के कानूनी पहलू सहित सभी पहलुओं पर सरकार द्वारा विचार किया जा रहा है ।

केरल में काजू उद्योग में संकट

2215. श्री अ० कु० गोपालन :
श्री के० अनिरुद्धन :
श्री पी० पी० एस्थोस :
श्रीमती सुशीला गोपालन :

क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि केरल में काजू उद्योग इस समय भारी संकट से गुजर रहा है ;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में कितने कारखाने बन्द हुये हैं और उनके कितने श्रमिक बेरोजगार हैं; और

(ग) काजू उद्योग को बचाने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) और (ख). केरल सरकार ने बताया है कि 72 काजू के कारखाने गत तीन वर्षों से बन्द पड़े हैं तथा 34038 कर्मचारी बेकार हैं।

(ग) काजू उद्योग अपनी 70 प्रतिशत से अधिक की आवश्यकता की पूर्ति के लिये आयातित अपरिष्कृत काजू पर निर्भर है तथा वर्तमान संकट विशेष रूप से कच्चे काजू के आयात व्यापार के ढंग में हुई गड़बड़ी के कारण उत्पन्न हुआ है। वर्तमान संकट को मिटाने के लिये निम्नलिखित कदम उठाये गये है :—

(1) अपरिष्कृत काजू का आयात निर्बाध गति से चलते रहने के लिये बैंक भारत में आयात किये जाने वाले शत प्रतिशत कच्चे काजू के मूल्य के शाख पत्र जारी करेंगे।

(2) केरल में शेष सम्पूर्ण अपरिष्कृत काजू का भण्डार तथा भविष्य में केरल के लिये आयात किया जाने वाला सब काजू केरल के कारखानों में ही तैयार किया जायेगा।

(3) काजू का उत्पादन बढ़ाने तथा आयातित काजू पर निर्भरता को कम करने के लिये उठाये जाने वाले कदमों को निश्चित करने के उद्देश्य से विदेश व्यापार मंत्रालय के लिए संसदीय सलाहकार समिति की एक उप-समिति का गठन किया गया है।

पश्चिमी बंगाल में औद्योगिक प्रगति के बारे में पश्चिमी बंगाल के राज्यपाल की टिप्पणियां :

2216. श्री मंगलाथुमाडोम :
श्री लखनलाल कपूर :
श्री मोहन स्वरूप :
श्री स० कुन्दू :

क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिमी बंगाल के राज्यपाल ने पश्चिमी बंगाल में औद्योगिक प्रगति के सिलसिले में केन्द्रीय सरकार की नीतियों को दोषी ठहराया है;

(ख) यदि हां, तो किस विशेष मामले में केन्द्रीय सरकार ने पश्चिमी बंगाल सरकार के साथ सहयोग नहीं किया है; और

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार का भविष्य में भी वैसी ही नीति अपनाये रखने का विचार है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ग). बताया गया है कि 21 जनवरी, 1970 को राज्य विधान सभा में पश्चिमी बंगाल के राज्यपाल ने अपने वक्तव्य में मन्दी में धीमें सुधार के संदर्भ में इस प्रकार का उल्लेख किया है कि इन्जीनियरी उद्योग की केन्द्रीय सरकार के क्रयादेशों पर निर्भरता तथा राज्य की गंभीरता तथा बड़ी समस्याओं के प्रति केन्द्र की निरन्तर उपेक्षा ही इसकी उत्तरदायी हैं।

इस वक्तव्य में पश्चिमी बंगाल में औद्योगिक प्रसार के संबंध में केन्द्र की किसी विशेष नीति के बारे में आलोचना नहीं की गई है। जहां तक इन्जीनियरी उद्योग में मन्दी का संबंध है, यह तो

सारे देश में इन्जीनियरी उद्योग में एक सामान्य तथ्य है जो देश के अधिकतर भागों में कुछ हद तक कम हो गया है।

एक वैज्ञानिक द्वारा गणतंत्र दिवस पुरस्कार स्वीकार करने से इन्कार

2217. श्रीमती इला पालचौधरी :
श्रीमती सुशीला गोपालन :
श्री ई० के० नायनार :
श्री उमा नाथ :
श्री पी० राममूर्ति :

क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दस पुरस्कार विजेताओं में से एक वैज्ञानिक श्री एन० पलनीएन्डी ने भारत के राष्ट्रपति के सचिव के नाम अपने पत्र में उस गणतंत्र दिवस पुरस्कार को स्वीकार करने से कथित इन्कार कर दिया है जो उन्हें एक आविष्कार के लिये दिया गया था; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) जी, हां।

(ख) श्री एन० पलनीएन्डी ने अपने आविष्कार 'ड्यूटरियम हाट-प्लेट-कम प्रेशर कुकर' पर जिसके द्वारा उन्होंने आग और गर्मी पैदा करने के लिये नष्ट होने वाले कार्बनिक आयल/तेल में सदुपयोग करने का दावा किया है। पुरष्कार प्राप्त करने के लिये आवेदन किया था। विशेषज्ञों की राय जानने तथा कुकर का प्रदर्शन देख लेने के बाद आविष्कार के विभिन्न पहलुओं पर श्री पलनीएन्डी के साथ विचार विमर्श किया गया। विशेषज्ञों की एक समिति द्वारा जिसके पास इस प्रकार के मामले आविष्कार सम्वर्धन बोर्ड द्वारा प्रायः भेजे जाते हैं श्री पलनीएन्डी के आविष्कार का निरीक्षण किया गया। समिति ने तो उनके ड्यूटरिम उत्पादन सम्बन्धी दावे से और न अधिकतम तापमान बढ़ाने से ही सन्तुष्ट हुई। फिर भी यह देखते हुए कि श्री पलनीएन्डी एक उच्च शिक्षित व्यक्ति न होते हुए भी घरेलू उद्योग के यन्त्र के सृजन के भाव को लेकर बढ़े हैं जिसके द्वारा होने वाली बचत अभी निश्चित की जानी है, समिति ने यह निश्चय किया है कि उनका उत्साह बढ़ाया ही जाना चाहिये तथा इस प्रकार उनके आविष्कार के लिए पुरस्कारस्वरूप 500 रुपये देने की सिफारिश की है।

विदेशी नियोजना पर स्वामित्व की दरों का पुनरीक्षण

2218. श्री मंगलाथुमाडोम : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में विदेशी नियोजन को प्रोत्साहन देने के उद्देश्य से सरकार स्वामित्व की दरों का पुनरीक्षण करने के किसी प्रस्ताव पर विचार कर रही है; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

औद्यौगिक विकास, ग्रान्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन ग्रली ग्रहमद) : (क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

छोटे निर्यातकों के लिये बैंक सहायता

2219. श्री बे० कृ० दासचौधरी : क्या **ग्रौद्योगिक विकास, ग्रान्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय लघु उद्योग संस्था संघ ने देश में छोटे निर्यातकों के लिये बैंक सहायता की व्यवस्था करने का ग्रनुरोध किया है; ग्रौर

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ग्रौर इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

ग्रौद्योगिक विकास, ग्रान्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन ग्रली ग्रहमद): (क) तथा (ख). दिसम्बर, 1969 में ग्रपने नवें वार्षिक सम्मेलन में फेडरेशन ने एक प्रस्ताव पारित किया था जिस के ग्रनुसार सिफारिश की गई थी कि राष्ट्रीयकृत बैंक ग्रपना पृथक ग्रनुभाग लघु उद्योग क्षेत्रों के निर्यातकों को वित्तीय सहायता ग्रासान शर्तों पर प्रदान करे जो कि जहाज़ पर लदान तथा लदानोपरान्त दोनों ही प्रकार की वित्तीय सहायता प्रदान करें ग्रौर निर्यात बाजार के लिये उत्पादों के विकास के लिये भी यह सहायता उपलब्ध हो। यह भी सुझाव दिया कि निर्यात शुल्क के कुछ ग्रंश की वापसी को उन व्यावसायिक बैंकों से जोड़ा जाये जिन के द्वारा निर्यात के पत्रों का ग्रादान प्रदान हुग्रा है ताकि मूल्य की ग्रांशिक वापसी शीघ्र सुविधाजनक बन सके ।

मामला सरकार के विचाराधीन है ।

विशेष प्रकार के क्रोमियम मिश्र धातुग्रों का उत्पादन

2220. श्री बे० कृ० दासचौधरी : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में निम्न तथा उच्च कार्बन-फैरो क्रोम ग्रौर स्लिको क्रोम जैसी विशेष प्रकार की क्रोमियम मिश्र धातुग्रों का उत्पादन ग्रारम्भ हो गया है;

(ख) क्या यह कारखाना किसी के सहयोग से स्थापित किया गया है; ग्रौर यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है; ग्रौर

(ग) क्या उपरोक्त धातुग्रों का निर्यात भी किया गया है ग्रौर यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) ग्रौर (ख): जी, हां। मेसर्स फेरो एलायज़ कारपोरेशन दिसम्बर 1968 से उच्च ग्रौर निम्न फेरो क्रोम ग्रौर सिलिको-क्रोम मिश्र धातुग्रों का उत्पादन कर रहे हैं। स्वीडेन के मैसर्स वारगस के साथ उनका

सहयोग है । हाल में मेसर्स इण्डस्ट्रियल डेवलपमेंट कारपोरेशन ग्राफ उड़ीसा ने भी उच्च कार्बन फेरो-क्रोम का उत्पादन शुरू किया है स्वीडेन के मेसर्स ए० वी० मेटालर्जी कंसल्ट के साथ उनका सहयोग है ।

(ग) मेसर्स फेरो एलायज कारपोरेशन लिमिटेड को 1969-70 के दौरान 1000 टन निम्न-कार्बन फेरो-क्रोम ग्रौर 500 टन सिलिको-क्रोम के निर्यात की ग्रनुमति दी गई है । मेसर्स इण्डस्ट्रियल डेवलपमेंट कारपोरेशन ग्राफ उड़ीसा को भी 550 टन उच्च-कार्बन फेरो-क्रोम के निर्यात की ग्रनुमति दी गई है ।

राष्ट्रीयकृत बैंकों के निर्यातकों के लिये धन की व्यवस्था करने के लिये पृथक ग्रनुभाग

2221. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या **ग्रौद्योगिक विकास, ग्रान्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान दिसम्बर, 1969 के ग्रन्तिम सप्ताह में भारत के लघु उद्योगों के संघों के महासंघ की दिल्ली में हुई नवीं वार्षिक बैठक में पारित किये गये इस संकल्प की ग्रोर दिलाया गया है जिसमें सिफारिश की गई है कि (1) लघु उद्योग क्षेत्र के निर्यातकों को ग्रासान शर्तों पर धन देने के लिये राष्ट्रीयकृत बैंकों में एक पृथक ग्रनुभाग खोला जाना चाहिये, ग्रौर (2) लघु उद्योगों के निर्यातकों को उपलब्ध वर्तमान राजकोषीय तथा वित्तीय प्रोत्साहनों का ग्रध्ययन करने तथा लघु उद्योग क्षेत्र मे निर्यात को तीव्र गति से बढ़ाने के लिये एक उपयुक्त प्रणाली बनाने के लिये एक उच्च शक्ति प्राप्त समिति नियुक्त की जानी चाहिये;

(ख) क्या भारत सरकार को उपरोक्त भाग (क) में उल्लिखित मामले के संबंध में उक्त महासंघ से कोई पत्र, ज्ञापन ग्रथवा ग्रभ्यावेदन प्राप्त हुग्रा ;

(ग) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है; ग्रौर

(घ) उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

ग्रौद्योगिक विकास, ग्रान्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन ग्रली ग्रहमद) : (क) ग्रौर (ख). जी, हां ।

(ग) एक विवरण संलग्न है ।

(घ) मामला सरकार के विचाराधीन है ।

विवरण

फेडरेशन ने दिसम्बर, 1969 में हुए नवें वार्षिक सम्मेलन में निम्नलिखित प्रस्ताव को पारित किया :—

(1) फेडरेशन इस विषय पर चिन्ता व्यक्त करती है कि लघु उद्योग एककों को निर्यात के लिये वित्तीय सहायता प्राप्त करने में ग्रभी भी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है । इस सम्बन्ध में जापान में प्रचलित "पर्यवेक्षित ऋण" प्रणाली का ग्रध्ययन करना लाभकारी है जिसके ग्रन्तर्गत वित्तीय सहायता तकनीकी दक्षता, ऋण प्राप्तकर्ता की साख तथा सच्चाई ग्रौर उत्पादों की बिक्री की योग्यता के ग्राधार पर दी जाती है । फेडरेशन यह सिफारिश करती है कि राष्ट्रीयकृत बैंक लघु उद्योग क्षेत्र के निर्यातकों

को आसान शर्तों पर ऋण देने के लिये एक पृथक अनुभाग खोलें और यह ऋण जहाज पर लदान-पूर्व तथा लदान-पश्चात् और निर्यात बाजार के लिये उत्पाद के विकास के लिये भी उपलब्ध हो। निर्यात शुल्क की आर्थिक वापसी की प्रणाली को ऐसे व्यावसायिक बैंकों के साथ जोड़ा जाये जिन के माध्यम से निर्यात पत्रों का आदान प्रदान होता है जिससे निर्यात शुल्क की शीघ्र वापसी भी सुविधाजनक हो जाये।

(2) ऐसा देखा गया है कि पुन: पूर्ति के लाइसेंस तथा नकद सहायता प्रदान करने में होने वाला विलम्ब लघु उद्योग निर्यातकों को हतोत्साह कर देता है और इन प्रोत्साहनों के उद्देश्यों को ही परास्त कर देता है। अत: फेडरेशन यह आग्रह करता है कि प्रक्रियाओं को सुप्रवाही कर इस विलम्ब को समाप्त कर दिया जाये। फेडरेशन ने आगे यह सुझाव भी दिया है कि निर्यात को प्रोत्साहित करने के लिये आयकर गणना में निर्यातकों के कुल लाभ में से निर्यात की राशि का 5 प्रतिशत घटा दिया जाना चाहिये।

(3) फेडरेशन ने आगे यह भी सुझाव दिया है कि लघु उद्योग निर्यातकों को प्राप्त विज्ञापन विद्यमान राजकोषीय तथा वित्तीय प्रोत्साहनों के अध्ययन के लिये एक उच्चस्तरीय समिति बनाई जाये और इस क्षेत्र के निर्यात के त्वरित संवर्धन के लिये एक समुचित ढंग निकालें।

पृथक लघु व्यापार वित्त निगम की स्थापना

2222. श्री रा० कृ० बिड़ला : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जापान की भांति एक पृथक लघु व्यापार वित्त निगम की स्थापना का प्रस्ताव स्थगित कर दिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) इस योजना पर विचार सर्वप्रथम कब किया गया था; और

(घ) इस योजना को स्थगित किये जाने के परिणामस्वरूप लघु व्यापार गृहों को किस तरीके से वित्तीय सहायता दी जायेगी ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) एर्नाकुलम में लघु उद्योग बोर्ड की दिसम्बर, 1968 में हुई बैठक में।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची के गैस प्लांट में मशीनों के पुर्जों की चोरी

2223. श्री भोगेन्द्र झा : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची के गैस प्लान्ट में चोरी, कुप्रबन्ध, मशीन के पुर्जों तथा गैस प्लांट के सामान की बर्बादी आदि के अनेक मामले कारपोरेशन के उप-सभापति के ध्यान में लाये गये थे तथा एक जांच कार्यवाही का आदेश दिया गया था;

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला है; और

(ग) उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) से (ग). हाल में संसद के एक सदस्य ने कम्पनी के उपाध्यक्ष का ध्यान भारी इंजीनियरी निगम के ढलाई गढ़ाई कारखाने के गैस प्लांट में अभिकथित चोरी, कुप्रबन्ध, बर्बादी आदि के कुछ मामलों की ओर दिलाया था। कम्पनी के प्रबन्धक इस बारे में जांच-पड़ताल कर रहे हैं।

औद्योगिक विकास के सम्बन्ध में दत्त लाइसेंसिंग समिति की सिफारिशों का प्रभाव

2224. **श्री स्वतंत्र सिंह कोठारी :** क्या **औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि औद्योगिक संगठनों ने सरकार को अभ्यावेदन दिया है कि गत लाइसेंसिंग समिति की सिफारिशों को कार्यान्वित करने से औद्योगिक उत्पादन कम हो जायेगा ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने देश में औद्योगिक उत्पादन को ध्यान में रखते हुए सिफारिशों की जांच की है; और

(ग) क्या सरकार पूंजी निर्माण को प्रोत्साहन देने के लिये उद्योगों को लाइसेंस देने में शीघ्रता से कार्य करेगी ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ग). औद्योगिक लाइसेंस नीति जांच समिति की सिफारिशों पर बहुत से व्यक्तियों तथा उद्योग संघों ने विचार किया था तथा सरकार के विचारार्थ अपने दृष्टिकोण से मत व्यक्त किये थे। जबकि उनमें से कुछ समिति की सिफारिशों के पक्ष में थे, अन्य या तो उसके पक्ष में नहीं थे या उसमें कुछ सुधार करने के पक्ष में थे। सरकार ने देश में तेजी से औद्योगिक विकास करने की आवश्यकता तथा कुछ हाथों में आर्थिक शक्ति के संकेन्द्रीकरण को रोकने तथा हाल में किए गए निर्णयों को ध्यान में रखते हुए इन विचारों को समझ लिया है और समिति की सिफारिशों पर स्वतंत्ररूप से विचार भी किया है। इस बारे में सरकार द्वारा 18-2-1970 को अतारांकित प्रश्न सं० 270 के उत्तर के संलग्नक में सभा-पटल पर रख दी गई थी। कुछ सामान्य उपबन्धों के साथ लाइसेंस की सीमा 25 लाख रुपये से बढ़ाकर 1 करोड़ रु० कर दी गई है, ऐसी आशा है कि देश में आगामी वर्ष में औद्योगिक विकास तथा पूंजी में पर्याप्त वृद्धि हो जाएगी।

विदेशी सहयोग की नीति

2225. **श्री सीताराम केसरी :** क्या **औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 18 जनवरी, 1970 को भुवनेश्वर में इंस्टीट्यूशन आफ इंजीनियर्स के ग्यारहवें महाधिवेशन के उद्घाटन समारोह में प्रसिद्ध धातु कर्मविज्ञ डा० एम० एन० दस्तूर द्वारा दिये गये वक्तव्य की ओर दिलाया है;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार विभिन्न क्षेत्रों में विदेशी सहयोग की अपनी नीति में कुछ परिवर्तन करने का है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) जी हां

(ख) तथा (ग): विदेशी तकनीक के आयात के प्रश्न की निरन्तर संवीक्षा होती रहती है। विदेशी सहयोग सम्बन्धी सरकारी नीति व्यापक तौर पर पूर्ववत ही है पर देश में स्थापित सुदृढ़ औद्योगिक आधार तथा देश में उत्पादित माल के निर्यात संवर्द्धन की आवश्यकता देशीय अनुसंधान और परामर्शदात्री सेवाओं तथा सुविधाओं को दृष्टि में रखते हुए मौलिक नीति के ढांचे में सीमित रहते हुए उल्लेखनीय पुनर्विन्यास किया गया है। विदेशी सहयोग सम्बन्धी आवेदनों पर स्वीकृति प्रदान करने में न केवल व्यापक रूप में चयनात्मकता बढ़ती जा रही है बल्कि प्रत्येक मामले के निपटारे के लिये कुछ मार्गदर्शक सिद्धांत भी बनाये गये हैं। एक ही प्रकार के उत्पादों के उत्पादन के लिये बार बार किये जाने वाले आयात को रोकने के विचार से, जब कि करीब एक ही समय में उसी प्रकार की वस्तुएं बनाने के लिये अनेक एककों की स्थापना की जा रही हो समन्वित वार्ता कराने के प्रयास किये जा रहे हैं। आम तौर पर तकनीकी सहयोग समझौते उत्पादन प्रारम्भ होने से केवल पांच वर्ष की अवधि के लिये ही स्वीकृत किये जाते हैं। ताकि यह सुनिश्चित किया जाए कि भारतीय एकक इस प्रकार की तकनीकी जानकारी को ग्रहण कर लें और जहां तक सम्भव हो भारतीय निर्माण एककों को पर्याप्त अनुसन्धान तथा विकास सुविधाएं स्थापित करने के लिये प्रोत्साहित किया जाये। जहां तक सम्भव होता है यह सुनिश्चित करने के प्रयास किये जाते हैं कि सहयोग समझौतों में उत्पादित माल का निर्यात किये जाने पर किसी प्रकार के प्रतिबन्धन लगायें जायें तथा समझौते में इस प्रकार का प्रावधान किया गया है जिसके अधीन आवश्यकता पड़ने पर अन्य भारतीय कम्पनियों को भी विदेशी सहयोगी तथा सभी सम्बन्धित लोगों द्वारा पारस्परिक मान्य तथा सरकार द्वारा स्वीकृत शर्तों पर जानकारी उपलब्ध कराई जा सकेगी। भारतीय परामर्शदात्री सेवाओं के अधिकतम उद्योग को सुनिश्चित करने के लिये यह भी प्रावधान किया गया है कि जहां तक हो भारतीय परामर्शदात्री सेवाओं मात्र का ही प्रयोग किया जाये और जहां विदेशी परामर्शदात्री सेवाओं का उपयोग आवश्यक हो वहां भारतीय परामर्शदाताओं को भी साथ रखा जाये और भारतीय परामर्शदाता अभिकरण सर्वप्रथम का सिद्धांत मान्य होना चाहिए।

इस्पात का निर्यात

2226. **श्री मणिभाई जे० पटेल :** क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ठेकों के अन्तर्गत इस्पात की सप्लाई के संबन्ध में विदेशों को इस्पात की सप्लाई के ठेके अनुसूचि के अनुसार नहीं हो रहे हैं;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण है;

(ग) क्या यह भी सच है कि आगामी तीन महीनों में इन ठेकों को पूरा करने के लिये इस्पात की शीघ्र सप्लाई को सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई है;

(घ) ऐसे ठेकों का ब्यौरा क्या है तथा ठेकों को पूरा करने के लिये कितने इस्पात की आवश्यकता है; और

(ङ) क्या सरकारी क्षेत्र के इस्पात कारखानों के अध्यक्षों का एक सम्मेलन जनवरी, 1970 में बुलाया गया था और यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चंद्र पंत): (क) से (ग). निर्यात के लिये किये गये ठेकों को पूरा करने में देरी हुई है जिसके कारण इस्पात की कमी, माल भेजने के लिये जहाज में जगह न मिलना आदि है। इन ठेकों को यथा शीघ्र पूरा करने के लिये उत्पादकों और निर्यातकों द्वारा सतत प्रयत्न किये जा रहे हैं।

(घ) निर्यात के लिये किये गये अलग-अलग समझौता की संख्या बहुत अधिक है और इनकी सूचना का ब्यौरा बड़ा विस्तृत हो जायेगा। ऐसे ब्यौरे मंत्रालय में उपलब्ध नहीं है।

(ङ) कार्य के पुनरीक्षण के लिये आम त्रैमासिक बैठक के अलावा कोई बैठक नहीं हुई।

Invention of a balanced water pump for Irrigation Purpose

2227. Shri Molahu Prashad : Will the Minister of **Industrial Development. Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a Member of Parliament had forwarded an application of some inventor to the Director, Inventions Promotion Board, 39, Ring Road. Lajpat Nagar, New Delhi-14 on the 11th January, 1968 in which the inventor had claimed that he had invented a Balanced Water Pump for irrigation purposes at a cost of Rs. 400 only and that it can work with slight motion and draw out water which could be the quantity that comes out of a hand pump and he had requested for financial and other assistance for his invention: and

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

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) and (b) It has not been possible to trace the application, from the details given in the question. Details have been requested to enable a reply to be furnished.

Aid to farmers of Madhya Pradesh for Bee-Rearing

2228. Shri G. C. Dixit : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) the nature and extent of assistance (in the form of loans, grants, technical know-how and training) provided to the farmers of Madhya Pradesh for bee-rearing during the last three years; and

(b) in case no such assistance has been provided, the reasons therefor ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) The Khadi and Village Industries Commission has stated that it gave grants and loans in accordance with the patterns of assistance approved from time to time to the Madhya Pradesh State Khadi and Village Industries Board and Servodaya Samiti, Sarguja in order to set up about 15 Bee-keeping Extension Units in the districts of Sarguja and Raigarh which possess wide potentiality for development of this industry. Details of the grants and loans given from 1966-67 to 1969-70 are as under :—

(*Rupees*)

	Agency	1966-67	1967-68	1968-69	1969-70
1.	State Board				
	Grant	16,333	—	—	—
	Loan	7,000	—	—	—
2.	Sarvodaya Samiti, Sarguja				
	Grant	—	16,918	9,209	6,585
	Loan	—	2,000	—	—

Besides, two technical personnel (apiarists) of the Commission assist the implementing agencies and artisans in their various technical problems.

Since, only certain pockets of Madhya Pradesh State are suitable for the development of Bee-keeping, the Commission is making sustained efforts to develop the industry in these areas.

(b) Does not arise.

हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड द्वारा विदेशों से निर्यात क्रयादेश

2229. **श्री एन० शिवप्पा :** क्या **औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड ने आगामी तीन वर्ष के लिए विदेशों से गारंटी निर्यात क्रयादेश प्राप्त किये हैं;

(ख) यदि हां, तो उन देशों के नाम क्या हैं और इस निर्यात क्रयादेश के अन्तर्गत कौनसी वस्तुएं होंगी ; और

(ग) लगभग कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित किए जाने की सम्भावना है ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क), (ख) और (ग). हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड द्वारा विदेशों में नियुक्त अभिकर्ताओं ने अप्रैल, 1969 से आगे के 5 वर्षों में लगभग 5 करोड़ रुपये के निर्यात व्यापार का आश्वासन दिया है। निर्यात किये जाने वाले देशों में सं०रा० अमेरिका, कनाडा, ब्रिटेन, पूर्वी और पश्चिमी यूरोप, लंका, आस्ट्रेलिया तथा न्यूजीलैंड, सम्मिलित है। निर्यात की जानें वाली वस्तुओं में लेथें, मिलिंग मशीनें, रेडियल ड्रिलें, सिलेंडर ग्राइन्डर, प्रैसें तथा हाइड्रालिक चक्स सम्मिलित है।

बिहार में उद्योग

2230. **श्री यमुना प्रसाद मंडल :** क्या **औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में बिहार में चालू किये गये नये उद्योगों का वर्षवार ब्यौरा क्या है;

(ख) निकट भविष्य में उन राज्यों में सरकारी तथा गैर सरकारी क्षेत्रों में किन नये उद्योगों को आरम्भ किये जाने का प्रस्ताव है;

(ग) क्या बिहार सरकार ने कुछ भारी उद्योगों के आबंटन के लिए केन्द्रीय सरकार से प्रार्थना की है; और

(घ) यदि हां, तो प्रस्ताव का ब्यौरा क्या है तथा उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

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

गांधी शताब्दी वर्ष में राज्यों द्वारा मद्यनिषेध को समाप्त करना

2231. **श्री अदिचन :** क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) उन राज्य सरकारों के नाम क्या हैं जिन्होंने गांधी शताब्दी वर्ष में मद्यनिषेध को समाप्त किया, अंशतः समाप्त किया अथवा उसमें छूट दी; और

(ख) उसका ब्यौरा क्या है ?

विधि मंत्रालय और समाज कल्याण विभाग में राज्य मंत्री [डा० (श्रीमती) फूलरेणू गुह] : (क) तथा (ग). प्राप्त हुई सूचना के अनुसार आंध्र प्रदेश सरकार ने मद्यनिषेध को 1 नवम्बर, 1969 से राज्य के 11 जिलों में, जहां वह पहले लागू था, हटा लिया है ।

ग्राम सम्बन्धी समस्यायें

2232. श्री मुहम्मद शरीफ: क्या **औद्योगिक विकास आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रपति ने ग्राम संबंधी समस्याओं के सम्बन्ध में सरकारी संगठनों की उदासीनता पर चिन्ता व्यक्त की है और कहा है कि आविष्कार वर्धक बोर्ड जैसी संस्थाओं को प्रेरित किया जाना चाहिये कि वे व्यक्तियों तथा संस्थाओं को उन में कार्य करने के लिए उत्साहित करें; और

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है और इस सम्बन्ध में क्या उपाय किये गये हैं ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) राष्ट्रपति ने कहा है कि आविष्कार संवर्धन बोर्ड जैसी संस्थाओं के लिए यह आवश्यक है कि वे उन लोगों की विशेष सहायता करें जो ग्रामीण क्षेत्रों से संबंधित समस्याओं पर कार्य कर रहे हैं ।

(ख) मामला आविष्कार संवर्धन बोर्ड की कार्य विधि का पुनरीक्षण करने के लिए गठित एक तदर्थ समिति के विचाराधीन है । आशा है कि समिति अपनी रिपोर्ट को शीघ्र ही अंतिम रूप देगी जिसमें निश्चय ही इस पहलू पर भी विचार किया जायेगा ।

दिल्ली प्रशासन द्वारा हरिजन लड़कियों के लिए एक छात्रावास का निर्माण

2233. श्री हिम्मतसिंहका :
श्री रामगोपाल शालवाले :

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

(क) क्या हरिजन लड़कियों के लिए एक छात्रावास बनाने का दिल्ली प्रशासन का विचार है;

(ख) यदि हां, तो उसकी मुख्य मुख्य बातें क्या हैं और उक्त होस्टल के लिए कितनी केन्द्रीय सहायता अथवा अनुदान मंजूर किया गया है; और

(ग) किन परिस्थितियों के कारण हरिजन लड़कियों के लिए एक अलग छात्रावास का निर्माण करना आवश्यक बन पड़ा है तथा हरिजन लड़कियों को लड़कियों के अन्य छात्रावासों में स्थान दिलाने के लिए उपयुक्त वातावरण पैदा न किये जा सकने के क्या कारण हैं तथा ऐसा वातावरण शीघ्र पैदा करने के लिए क्या उपाय किये जा रहे हैं ?

विधि मंत्रालय और समाज कल्याण विभाग में राज्य मंत्री [डा० (श्रीमती) फूलरेणू गुह] : (क), (ख) तथा (ग). दिल्ली प्रशासन से इस सूचना की प्रतीक्षा की जा रही है तथा प्राप्त होने पर उसे सभा पटल पर रख दिया जाएगा ।

दुर्गापुर विलेट मिल की क्षमता का प्रयोग न किया जाना

2234. श्री देवकीनन्दन पाटोदिया : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कुछ मशीनों के बन्द हो जाने के कारण दुर्गापुर विलेट मिल पूरी क्षमता से कार्य नहीं कर रही है और इन मशीनों को ठीक करने में और कई महीने लगेंगे ;

(ख) क्या यह सच है कि इसके बावजूद कि इंगलैंड से वे पुर्जे जिनकी तुरन्त आवश्यकता थी बहुत पहले पहुंच गये थे, दुर्गापुर कारखाने में मशीनों के बन्द रहने से निरन्तर हानि हो रही है;

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

(घ) मिल की पूरी क्षमता का प्रयोग न किये जाने के कारण कारखाने को अनुमानतः कितनी हानि हो रही है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) दुर्गापुर इस्पात कारखाने का विलेट मिल दिसम्बर, 1969 के अन्तिम सप्ताह में बंद हो गया था। इससे मिल की क्षमता पर तो कोई कुप्रभाव नहीं पड़ा परन्तु उत्पादन क्षेत्र कुछ सीमित हो गया है।

(ख) और (ग). यह सत्य नहीं है कि यू०के० को फालतू पुर्जों के लिये दिये गये आदेशों में से अधिकांश मिल गये हैं। फालतू पुर्जों के लिये आदेश दो किश्तों में दिए गए थे जिनका मूल्य क्रमशः लगभग 1.8 करोड़ और 2.7 करोड़ रुपये है। जबकि पहली किश्त के लगभग आधे फालतू पुर्जे मिल गये हैं शेष पुर्जे अभी आने हैं।

(घ) क्योंकि मिल स्लीपर बार का उत्पादन नहीं कर सका अतः स्लीपर प्लांट के उत्पादन पर प्रभाव पड़ा है। जनवरी से मार्च, 1970 की अवधि में स्लीपर प्लांट के उत्पादन में गिरावट के कारण हुई हानि का अनुमान 26.56 लाख रुपये है।

भिलाई इस्पात कारखाने में निर्मित ढांचों (स्ट्रक्चरल्स) का निर्यात

2235. श्री देवकीनन्दन पाटोदिया : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 1970 में भिलाई इस्पात कारखाने से ढांचों की सप्लाई के लिए सरकार तथा रूस के बीच एक करार पर हस्ताक्षर हो गये हैं; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) और (ख): वर्ष 1970 की अवधि में 2,00,000 टन संरचनात्मकों के संभरण हेतु 22 जनवरी, 1970 को हिन्दुस्तान स्टील लि० और सोवियत समाजवादी गणराज्य संघ के मेसर्स प्रोमसीरियो इम्पोर्ट के बीच एक समझौता हुआ था। माल मार्च और दिसम्बर, 1970 के बीच दिया जाना है। समझौता किये गये माल की कीमत और जहाज तक भार का मूल्य लगभग 24 करोड़ रुपये है। 1968, 1969 और 1970 में 2,00,000 टन प्रति वर्ष के हिसाब से 6,00,000 टन संरचनात्मक का निर्यात करने के लिये मार्च, 1968 में हुए समझौते की यह आखरी किश्त है।

प्रबन्ध अभिकर्त्ताओं तथा निदेशकों के वेतनों को अधिकतर सीमा का उल्लंघन करने वाले समवाय

2236. श्री मुहम्द इस्माइल :
श्री के० एम० अब्राहम :
श्री के० रमामी :
श्री विश्वनाथ मेनन :

क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बहुत सी कम्पनियां प्रबन्ध एजन्टों तथा निदेशकों के वेतनों तथा अन्य पूर्वाधिकारों पर लगायी गई अधिकतम सीमा का उल्लंघन कर रही है :

(ख) यदि हां, तो ऐसी कम्पनियों के नाम तथा उनकी संख्या क्या है जो इस अधिकतम सीमा का उल्लंघन कर रही हैं; और

(ग) इस बारे में उन कम्पनियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) कम्पनी रजिस्ट्रारों, जो उनके पास मिसिल किये गये तुलन-पत्रों की संवीक्षा करते हैं, की आवधिक रिपोर्टों से अनुमोदित पारिश्रमिकों की सीमा से, किसी बड़े पैमाने पर अतिक्रमण का पता नहीं चलता। जहां कहीं थोड़े से विषयों में इस प्रकार के अतिक्रमण नोटिस में आते है, तो वह, निदेशकों/प्रबन्ध निदेशकों द्वारा, अधिकतम सीमा से परे लिये गये पारिश्रमिकों को वापिस कराके, विनियमित कराये जाते हैं। कुछ विषयों, में कम्पनी विधि बोर्ड के संतुष्टीकरण के लिये दिये गये वैध कारणों पर, ली गई अधिक राशि के वापिस करने के अधित्याग, की अनुमति दे दी जाती है।

(ख) तथा (ग). 1969 के वर्ष की बाबत, सूचना संग्रह की जा रही है व सदन के पटल पर प्रस्तुत कर दी जायेगी।

Loss to Depositors due to Private Firms becoming Bankrupt

2237. Shri Ram Swarup Vidyarthi :
Shri Bansh Narain Singh :

Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether Government are aware of the fact that several private firms such as 'Golcha Properties Private Limited, Delhi', accept deposits from the public and especially the Government employees for which the firms promise to pay interest at the rate of 12 per cent per annum.

(b) whether it is a fact that many such firms become bankrupt later on;

(c) whether Government are also aware that this affects the efficiency of the Government employees because the amounts saved by them with great difficulty are thus grabbed by big industrialists;

(d) whether Government propose to make it compulsory for such firms to insure the entire fund raised by them as in the case of savings accounts in the banks; and

(e) if so, when and if not, the reasons thereof.

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) and (b). Yes, Sir.

(c) Government is not aware of any such instance.

(d) and (e). Government have no such proposal under consideration. However, the Reserve Bank of India issued directions *vide* Notification No. DNBC.2/FD(S)-66, dated the 29th October, 1966, and these directions which are applicable to non-banking companies prohibit acceptance of short-term deposits and lay down certain ceiling and liquidity requirements. These directions are primarily intended to introduce, in due course, some discipline among the companies in the matter of acceptance of public deposits. The fact remains, however, that persons who deposit their moneys with such companies do so at their own risk as such transactions are in the nature of a contract between the depositors and the companies and in the event of default in the repayment of deposits the depositors would have to have recourse to civil proceedings for recovery of amounts due to them.

तकनीकी विकास महानिदेशक के विरुद्ध जांच

2238. श्रीमती सावित्री श्याम :
श्री यमुना प्रसाद मंडल :
डा० सुशीला नैयर :
श्री कंवर लाल गुप्त :

क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री तकनीकी विकास महानिदेशक के विरुद्ध जांच के बारे में 9 दिसम्बर, 1969 के ग्रारांकित प्रश्न संख्या 3213 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केन्द्रीय जांच ब्यूरो ने तकनीकी विकास के महानिदेशक के विरुद्ध अपनी जांच कार्यवाही को इस बीच अन्तिम रूप दे दिया है;

(ख) यदि हां, तो विलम्ब का कारण क्या है; और

(ग) इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है अथवा किये जाने का विचार है ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य-मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) से (ग). पहले उत्तर में बतलाए गए दो उपक्रमों से संबंधित आरोपों में सविवरण जांच सन्निहित है जो अभी पूरी नहीं हुई है। जांच चल रही है।

15 डाउन गोहाटी लखनऊ एक्सप्रैस का पटरी से उतर जाना

2239. श्री मयावन :
श्री दण्डपाणि :
श्री चेंगलराया नायडू :
श्री नि० रं० लास्कर :
श्री सामिनाथन :

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

(क) क्या यह सच है कि 8 जनवरी, 1970 को गोहाटी के समीप कैथल कुची स्टेशन के पास 15 डाउन गोहाटी-लखनऊ मेल के दो सवारी डिब्बे उलट गये थे और चार अन्य डिब्बे पटरी से उतर गये थे ;

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

(ग) कुल हानि कितनी हुई तथा दुर्घटना में कितने व्यक्ति मारे गये।

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां।

(ख) गाड़ी के पटरी से उतरने का कारण यह था कि चलती हुई गाड़ी के नीचे की रेल पटरी एकाएक टू- गयी थी।

(ग) रेल सम्पत्ति को लगभग 8,400 रुपये की हानि होने का अनुमान है।

इस दुर्घटना में किसी की मृत्यु नहीं हुई। लेकिन 6 व्यक्तियों को मामूली चोटें आयीं।

हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची में काम कर रहे विदेशी विशेषज्ञ

2240. श्री अजमल खां :

श्री एन० शिवप्पा :

श्री सी० मुत्तुस्वामी :

श्री रा० रा० सिंह देव :

श्री मीठा लाल मीना :

क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान रांची स्थित हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन में काम कर रहे चेकोस्लावेकिया तथा रूस के तकनीकी विशेषज्ञों के सम्बन्ध में 12 दिसम्बर, 1969 के **इकोनोमिक टाइम्स** में छपे समाचार की ओर दिलाया गया है ;

(ख) क्या यह सच है कि चेकोस्लावेकिया के विशेषज्ञ रांची में काम कर रहे रूसी विशेषज्ञों के विरुद्ध हैं; और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) जी, हां।

(ख) भारी इंजीनियरी निगभ ने बताया है कि रूसी तथा चैक विशेषज्ञों में कोई वैमनस्य नहीं है और वे पहले की तरह सामान्य रूप से कार्य कर रहे हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

मैसर्स स्टैण्डर्ड ड्रम एन्ड मैनुफैक्चरिंग कम्पनी

2241. श्री जार्ज फरनेन्डीज :

श्री स० मो० बनर्जी :

क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री मैसर्स स्टेण्डर्ड ड्रम एण्ड बैरल मैनुफैक्चरिंग कम्पनी द्वारा बैरल संयंत्र को सेबरी से ट्राम्बे ले जाने के बारे 25 नवम्बर, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1313 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उपरोक्त प्रश्न के भाग (ग) तथा (घ) के सम्बन्ध में अपेक्षित जानकारी इस बीच एकत्र की जा चुकी है; और

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख). अपेक्षित जानका ी अभी तत्काल उपलबध नहीं है और उसे शीध्र इकट्ठा करने के प्रयास किए जा रहे हैं।

मैसर्स स्टैण्डर्ड ड्रम एण्ड बैरल मैनुफैक्चरिंग कम्पनी, बम्बई

2242. श्री जार्ज फरनेन्डीज : क्या **औद्योगिद विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री मैसर्स स्टेन्डर्ड ड्रम एण्ड बैरल मैनुफक्चरिंग कम्पनी, बम्बई के बारे में 2 दिसम्बर, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2342 के उत्तर के सम्वन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैसर्स स्टेण्डर्ड ड्रम एण्ड बैरल मैनुफैक्चरिंग कम्पनी द्वारा सेबरी से ट्राम्बे ले जाई गई मशीनों तथा उपकरणों की सूची के सम्बन्ध में जानकारी इस बीच एकत्र की जा चुकी है;

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या उनके द्वारा सेबरी में ही छोड़े गये छोटे ड्रमों का निर्माण करने वाले संयंत्र का ब्यौरा भी इक्ट्ठा कर लिया गया है;

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

(ङ) यदि नहीं, तो विलम्ब के कारण क्या हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :(क) से (ङ). मै० स्टेण्डर्ड ड्रम तथा बैरल मैनुफैक्चरिंग कम्पनी द्वारा वर्ष 1959 में शिवड़ी से ट्राम्बे में ले जाई गई मशीनों और उपकरणों की विस्तृत सूची के बारे में अपेक्षित जानकारी तथा उसके बाद उसमें किए गए अधिकत्व और शिवड़ी के संयंत्र के बारे में विस्तृत ब्यौरा, जैसा कि पार्टी द्वारा भेजा गया है, सलंग्न (अंग्रेजी उत्तर के साथ) विवरण में दिया गया है। **[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०–2792/70]**

ड्रम तथा बैरल उद्योग में कच्चे माल की कमी

2243. श्री जार्ज फारनेन्डीज : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री लघु उद्योग में प्रतिबन्धित उद्योग की स्थापना के बारे में 23 दिसम्बर, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 755 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 'ड्रम तथा बैरल' उद्योग की समस्या क्षमता की कमी नहीं है बल्कि वर्तमान एककों को पूर्ण क्षमता पर चलाने के लिए पर्याप्त कच्चे माल की अनुपलब्धता है;

(ख) यदि हां, तो राज्य सरकारों को किसी उद्यमी को नया एकक स्थापित करने की अनुमति न देने के बारे में निदेश न दिये जाने के क्या कारण हैं;

(ग) क्या उपभोक्ताओं को ड्रमों तथा बैरलों के निर्माण के लिए केन्द्रीय सरकार से उनको मिलने वाली स्वदेशी अथवा आयातित दुलर्भ कच्चे माल को छोटे पैमाने के एककों को देने की अनुमति है ; और

(घ) यदि हां, तो ऐसी नीति का पालन करने के बारे में न्यायसंगतता क्या है ?

औद्योगिक विकास आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) और (ख). ड्रम तथा बैरल उद्योग के लिए आवश्यक देशीय कच्चे माल की कमी है। विदेशी मुद्रा स्त्रोतों के अनुरूप इस अभाव की पूर्ति आयात द्वारा करने के प्रयास किए जा रहे हैं।

किसी भी वैधानिक प्रावधान के न होने के कारण ऐसे उद्योगों में छोटे पैमाने के एककों के गठन पर प्रतिबन्ध लगाने के प्रश्न पर विचार करना कठिन है यद्यपि सरकार ऐसे एककों के गठन को हतोत्साहित करने के उद्देश्य से उन्हें आयात किए जाने वाले कच्चे माल तथा पुर्जों और देश में कम उपलब्ध होने वाले माल के लिए सरकारी सहायता नहीं देती है ।

(ग) और (घ). ड्रमों तथा बैरलों के निर्माण के लिए देश में मिलने वाले इस्पात का आवंटन एककों में निर्माण सम्बन्धी उपलब्ध सुविधाओं को ध्यान में रख कर किया जाता है । चालू आयात नीति के अनुसार उन उपभोक्तओं को भी जिनके पास अपना निर्माण करने का संयंत्र नहीं है अपनी आवश्यकतानुसार अपनी रुचि के ड्रम तथा बैरल बनवाने के लिए इस्पात चादरों की आयात की अनुमति दी जाती है ।

रेलवे कर्मचारियों को वर्दी की सप्लाई

2244. श्री अ० कु० गोपालन :
श्री प० गोपालन :
श्री गणेश घोष:
श्री सत्य नारायण सिंह :

क्या **रेलवे** मंत्री रेलवे कर्मचारियों को वर्दी की सप्लाई के बारे में 9 दिसम्बर, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3279 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्दी समिति ने रेलवे कर्मचारियों की वर्दी की सप्लाई सम्बन्धी अपनी सिफारिशें पेश कर दी हैं;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके कब तक पेश किये जाने की संभावना है और विलम्ब का कारण क्या है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क), से (ग). वर्दीसमिति की रिपोर्ट 4-3-70 को मिल गयी थी और अभी इस पर विचार किया जा रहा है ।

गैर-सरकारी समवायों द्वारा नया पूंजी निवेश

2245. श्री न० कु० सांघी : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गैर-सरकारी समवायों द्वारा दिसम्बर, 1969 को समाप्त हुए 6 महीनों में कुल कितनी नई पूंजी का निवेश किया गया ; और

(ख) क्या इन आंकड़ों में 1969 के इन आंकड़ों की अपेक्षा काफी गिरावट आई है और यदि हां, तो इस के क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) 31 दिसम्बर, 1969 को समाप्त, पैट-मास अवधि के मध्य, प्रदत्त पूंजी में वृद्धि के रूप में, अतिरिक्त पूंजी नियोजन, सुरक्षित पूंजीकरण को छोड़ कर, निजी निगम क्षेत्र में, 19.64 करोड़ रुपयों का था ।

(ख) नहीं, श्रीमान, वास्तव में, निजी निगम क्षेत्र की कम्पनियों की प्रदत्त पूंजी वृद्धि, 31 दिसम्बर, 69 की पैंट-मास अवधि समाप्ति में, गत वर्ष की इसी अवधि के 16.35 रुपयों के इसी प्रकार के आंकड़ों की बजाय, 3.29 करोड़ रुपये अधिक थी ।

अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली (पश्चिम रेलवे) में "सब-हैड्स" की पदावनति

2246. श्रीमती सुशीला गोपालन :
श्री नम्बियार :
श्री विश्वनाथ मैनन :

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

(क) पश्चिम रेलवे के दिल्ली स्थित अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय में 12 सितम्बर, 1961 के रेलवे बोर्ड के पत्र संख्या ई० (एन० जी०) 61 पी० एम० आई० / 39 में दिये गये अनुदेशों के अनुसार कुल कितने "सब-हैडों" की पदावनति की गई थीं;

(ख) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड ने 12 सितम्बर, 196 के उपर्युक्त पत्र के अनुसार इस प्रकार पदावनति किये गये कर्मचारियों को यथास्थिति रखने के लिए 3 फरवरी, 1969 के अपने पत्र संख्या ई० (एन०जी०) 61 पी० एम० आई०/39 के द्वारा पुनः अनुदेश जारी किये थे;

(ग) यदि हां, तो क्या सम्बधिन्त कर्मचारियों को बोर्ड के 3 फरवरी, 1962 के पत्र के अनुसार प्रोफार्मा निर्धारण का लाभ दिया गया था; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं तथा असन्तुष्ट कर्मचारियों के साथ न्याय करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) दो

(ख) जी हां ।

(ग) जी नहीं । चूंकि वर्तमान अनुदेशों में वेतन के प्रोफार्मा नियतन की व्यवस्था नहीं है ।

(घ) सवाल नहीं उठता ।

केन्दीय समाज कल्याण बोर्ड के सचिव को नियुक्त करने की प्रक्रिया

2247. श्री सी० मतुस्वामी :
श्री अ० दीपा :
श्री रा० की० अमीन :
श्री मीठा लाल मीना :
श्री दे० अमात :

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

(क) क्या केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड के सचिव के पद पर भारत सरकार द्वारा नियुक्ति की जाती है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस पद पर नियुक्ति करने के बारे में कोई नियम बनाये हैं; और यदि हां, तो क्या उसकी एक प्रति सभा-पटल पर रखी जायेगी; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं और ऐसे नियम कब बनाये जायेंगे ?

विधि मंत्रालय और समाज कल्याण विभाग में राज्य मंत्री [डाक्टर (श्री मती) फूलरेनू गुह]: (क) जी, हां,

(ख) जी, नहीं ।

(ग) केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड के परामर्श से भर्ती नियम बनाये जा रहे हैं ।

टाटा आयरन एण्ड स्टील कम्पनी (जमशेदपुर) का आधुनिकीकरण

2248. श्री भगवान दास :
श्री पी० राममूर्ति :
श्री मुहमद इसमाइल :
श्री उमा नाथ :
श्री राम कृष्ण गुप्त :

क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या टाटा आयरन एण्ड स्टील कम्पनी, जमशेदपुर अपने संयंत्र का आधुनिकीकरण करेगी ;

(ख) यदि हां, तो प्रबन्धकों का इस सम्बन्ध में किस प्रकार की कार्यवाही करने का विचार है; और

(ग) इन उपायों का संयंत्र को रोजगार स्थिति पर क्या प्रभाव पड़ेगा ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) टाटा इंडस्ट्रीस प्राइवेट लि० ने, जो 'टिस्को' के मैनेजिंग एजेंट है, सरकार को सूचना दी है कि टिस्को अपने कारखाने के आधुनिकीकरण का विचार कर रहे हैं ।

(ख) 'टिस्को' के इस प्रस्ताव में एक नई प्लेट मिल की स्थापना और 45 वर्ष पुरानी वर्तमान स्टील मेल्टिंग शाप का प्रतिस्थापन शामिल है ।

(ग) उन्होंने सूचना दी है कि वर्तमान इकाइयों के बन्द होने से जो श्रमिक निर्मुक्त होंगे उन्हें कई इकाइयों में लगाया जायेगा ।

पश्चिम तथा उत्तर रेलवे के लेखा कर्मचारियों की बैठक

2249. श्री भगवान दास :
श्री नम्बियार :
श्री सत्यनारायण सिंह :

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

(क) क्या उन्हें दिल्ली किशन गंज में पश्चिम तथा उत्तर रेलवे के लेखा कर्मचारियों की 22 अक्तूबर, 1969 को हुई विशाल बैंक में पारित एक संकल्प प्राप्त हुआ है जिसमें रेलवे बोर्ड द्वारा दिनांक 25 सितम्बर, 1969 की पत्र संख्या एक (एन०जी०) 185/पी०एम०आई०/99 द्वारा जारी किये गये आदेशों को रद्द करने की मांग की गई है; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां ।

(ख) कुल मिलाकर कर्मचारियों के हित को ध्यान में रखते हुए इन आदेशों को रद्द करना सरकार आवश्यक नहीं समझती ।

अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली (पश्चिम रेलवे) के कर्मचारियों को मानदेय

2250. श्री भगवान दास :
श्री पी० पी० एस्थोस :
श्री विश्वनाथ मेनन :

क्या **रेलवे** मंत्री अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली (पश्चिम रेलवे) के कर्मचारियों को मानदेय के बारे में 9 दिसम्बर, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3292 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस मामले की इस बीच जांच कर ली गई है और इस पर निर्णय कर लिया गया है : और

(ख) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं और कब तक अन्तिम निर्णय कर लिया जायेगा ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां, स्थिति की समीक्षा की गयी है और मूल रूप से प्रस्तावित मानदेय की रकम की मंजूरी दे दी गयी है ।

(ख) सवाल नहीं उठता ।

मणिपुर में कागज मिल

2251. श्री एम० मेघचन्द्र : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री मणिपुर में एक कागज मिल स्थापित करने के बारे में 11 मार्च, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2576 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस मामले में इस बीच अन्तिम निर्णय ले लिया गया है; और

(ख) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) जी, नहीं ।

(ख) चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में मणिपुर में खोज और उस खोज के परिणामस्वरूप एक या इस से अधिक परियोजनाओं में जिनमें कागज का कारखाना भी सम्मिलित है, में आंशिक विनियोजन के हेतु 50 लाख रुपये की व्यवस्था की गई है । खोज में की गई प्रगति मणिपुर सरकार से प्रतिक्षित है ।

Substitute Railway Employees in Danapur Division (Eastern Railway)

2252. Shri Ramavatar Shastri : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) the Department-wise number of the substitute Railway employees in the Danapur Division of the Eastern Railway;

(b) the minimum and maximum hours of duty of those employees;

(c) the reasons and justification for keeping them as substitutes for such a long period;

(d) whether it is a fact that the Railway Officers are mainly responsible for this and there is a great discontentment among the employees against them; and

(e) if so, the remedial action proposed to be taken by Government in this regard ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) to (e). The information is being collected and will be laid on the table of the Sabha.

Demand for taking of Oath of Allegiance towards Principles of prohibition by M.Ps. and Legislators

2253. Shri Ramavatar Shastri : Will the Minister of **Law and Social Welfare** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Gandhi Centenary International Prohibition Conference held in Delhi towards the end of January, 1970 had passed a Resolution wherein a demand has been made to Government that it should be made compulsory for the Members of Parliament and Legislators to take oath of allegiance towards principles of prohibition along with oath of allegiance to the Constitution; and

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

The Minister of State in the Ministry of Law and in the Department of Social Welfare [Dr. (Smt.) Phulrenu Guha] : (a) The relevant recommendation of the Conference reads as follows :—

"Government should amend the election Law and rules so as to require the candidates for election to Parliament or the State legislatures to subscribe allegiance not only to the Constitution of India in general, but also to the principles contained in the Fundamental Rights and Directive Principles, particularly concerning Prohibition."

(b) The Resolution of the Conference is under examination.

छोटी औदई स्टेशन (पश्चिम रेलवे) के कर्मचारियों का बीमार होना

2254. श्री रामावतार शास्त्री : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 15 जनवरी, 1970 को कोटा डिवीजन (पश्चिम रेलवे) के छोटी औदई स्टेशन के सारे कर्मचारी बीमारी की छुट्टी पर चले गये थे;

(ख) यदि हां, तो ऐसी सामूहिक बीमारी के क्या कारण हैं;

(ग) इसके कारण जिन गाड़ियों को रुकना पड़ा उन का पूरा ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या कर्मचारियों ने जीवन की परमावश्यक सुविधाओं को प्राप्त करने के लिये यह कार्यवाही की थी और यदि हां, तो क्या उन की मांगों को पूरा कर लिया गया है; और

(ङ) क्या सरकार का विचार उनके विरुद्ध कोई कार्यवाही करने का है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) 15-1-1970 के अपराह्न में 10 कर्मचारी बीमारी के कारण, जैसा कि उन्होंने बताया, छुट्टी पर चले गये थे।

(ख) स्पष्ट कारण केवल यह था कि उन्हें पानी सम्बन्धी कुछ कठिनाई थी।

(ग) ग्यारह गाड़ियों को सात मिनट से लेकर पन्द्रह मिनट तक रुके रहना पड़ा क्योंकि अन्य स्टेशनों से कर्मचारियों को वहां तैनात करना पड़ा।

(घ) उपर्युक्त (ख) को देखते हुए कोई अन्य मांग पूरी किये जाने का प्रश्न नहीं है; पानी सम्बन्धी समस्या की जांच की जा रही है ।

(ङ) डाक्टरी आधार पर छुट्टी देने के बारे में रेल-प्रशासन नियमानुसार सामान्य कार्रवाई कर रहा है ।

रेलवे कर्मचारियों की उपलब्धियों में विषमताओं को कम करना

2255. श्री रामावतार शास्त्री :
श्री जि०मो० विश्वास :

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

(क) क्या निम्न तथा उच्च श्रेणी के रेलवे कर्मचारियों की उपलब्धियों में विषमताओं को कम करने के लिये कोई सुझाव सरकार के समक्ष हैं; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार की नीति क्या है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) और (ख). रेल कर्मचारियों सहित केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों की सभी कोटियों की परिलब्धियों की समीक्षा करने के लिए सरकार द्वारा एक वेतन आयोग स्थापित करने का पहले से ही विनिश्चय किया जा चुका है ।

यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली (उत्तर रेलवे) में ग्रेड दो के क्लर्कों की पदोन्नति

2256. श्री ई० के० नायनार :
श्री के० एम० अब्राहम :
श्री के० रमानी :

क्या **रेलवे** मंत्री यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली (उत्तर रेलवे) में ग्रेड एक के क्लर्कों की पदोन्नति के सम्बन्ध में 9 दिसम्बर, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3344 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को यातायात लेखा वरिष्ठता एकक उत्तर रेलवे, दिल्ली किशन गंज में ग्रेड एक के क्लर्कों के सब हैड तथा टी०आई०ए० के पदों पर पदोन्नत हो जाने के फलस्वरूप रिक्त हुए पदों पर ग्रेड दो के क्लर्कों को पदोन्नत न किये जाने के बारे में दिनांक 24 दिसम्बर, 1969 का कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(ख) यदि हां, तो रिक्त स्थानों पर पात्र कर्मचारियों को पदोन्नत करके उनके प्रति न्याय करने के लिये सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी नहीं ।

(ख) सवाल नहीं उठता ।

पश्चिम रेलवे के अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय में फालतू कर्मचारियों को खपाना

2257. श्री ई० के० नायनार :
श्री सी० के० चक्रपाणि :
श्री वि० कु० मोडक :

क्या **रेलवे** मंत्री पश्चिम रेलवे के अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय में फालतू कर्मचारियों को खपाने के बारे में 2 दिसम्बर, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2398 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस मामले में इस बीच अन्तिम निर्णय कर दिया गया है; और

(ख) यदि कोई विलम्ब हुआ है तो उसके क्या कारण हैं और इस सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय कब तक कर लिया जायेगा ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी नहीं ।

(ख) इस मामले पर अभी विचार हो रहा है और इस सम्बन्ध में यथासम्भव शीघ्र निर्णय किया जायेगा ।

Officers working against Posts carrying Additional Pecuniary benefits

2258. Shri Molahu Prashad : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) the category-wise number of officers who have been working on the posts carrying extra gains continuously for three years in the various Departments and Attached Officers under his Ministry; and

(b) the reasons for which they have not been transferred to other places in accordance with the provisions contained in the Home Ministry's D.O. letter No. 11/3/57-O&M dated the 6th September, 1957 ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) & (b). The information is being collected and will be laid on the table of the Sabha.

Working on a Post carrying extra gains for three years

2259. Shri Molahu Prashad : Will the Minister of **Law and Social Welfare** be pleased to state :

(a) the category-wise number of officers who have been working on the posts carrying extra gains continuously for three years in the various departments and attached offices under his Ministry; and

(b) the reasons for which they have not been transferred to other places in accordance with the provisions contained in the Home Ministry's D.O. letter No. 11/3/57-O&M, dated the 6th September, 1957 ?

The Minister of State in the Ministry of Law and in the Department of Social Welfare [Dr. (Smt.) Phulrenu Guha] : (a) and (b). A statement giving the requisite information is attached. [*Placed in Library*] *See* No. L.T.—2793/70.

Security arrangements and Posting of Police on the Trains

2260. Shri Molahu Prashad : Will the Minister of **Railways** be pleased to refer to the Question reply given to Unstarred No. 5013 on the 23rd December, 1969 regarding report Committee of the High-powered Divisional Superintendent's Office, Lucknow and state :

(a) whether a decision has since been taken by Government on the recommendations of the High-powered Committee in regard to security arrangements in, and posting of Police on, the trains which were under consideration of Government;

(b) if so, the complete details thereof; and

(c) if not, the reasons for the delay ?

5/Lok Sabha/70—11

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) and (b). As already stated in reply to Unstarred Question No. 2486 on 11-3-1969 and 1208 on 29-7-1969, no High Powered Committee as such was set-up for the Office of the Divisional Superintendent, Lucknow. However, the one referred to in reply to Unstarred Question No. 5013 on 23-12-1969, has made some recommendations relating to security arrangements in trains, and the same are still under consideration of the Government. This Committee has not made any recommendation in regard to the posting of 'Police' on goods or passenger trains.

(c) The recommendations require detailed scrutiny and consultation with different Ministries/Departments which takes time.

पूर्वी रेलवे में खुले मालडिब्बों का पता चलना

2261. श्री कं० हाल्दर :
श्री भजहरि महतो :
श्री ज्योतिर्मय बसु :

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

(क) वर्ष 1968-69 में पूर्वी रेलवे के पृथक-पृथक प्रत्येक डिवीजन में कितने खुले माल-डिब्बों का पता चला तथा 50 रुपये से अधिक की कितनी कमी की घोषणा की गई;

(ख) वर्ष 1968-69 में पूर्वी रेलवे के पृथक-पृथक प्रत्येक डिवीजन में कितने डी० डी० सन्देश जारी किये गए हैं;

(ग) क्या उपरोक्त भाग (क) और (ख) में निर्दिष्ट सभी मामले पंजीकृत कर दिये गये हैं तथा पूर्वी रेलवे के पृथक-पृथक प्रत्येक डिवीजन द्वारा पुलिस में प्रथम सूचना रिपोर्ट कर दी गई है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) से (घ). सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

ट्यूब रेलवे द्वारा तेज गति से यात्रा

2262. श्री स० चं० सामन्त : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय का ध्यान नौवहन तथा परिवहन मंत्रालय के सलाहकार प्रो० एल० ए० नर्डसन के इस आशय के सुझाव की ओर दिलाया गया है कि यातायात नियंत्रण की वर्तमान प्रणाली को बदल कर तथा समय को व्यर्थ जाने से रोक कर ट्यूब रेलवे से तेज गति से यात्रा द्वारा प्रतिदिन आने जाने के घण्टों को कम कर अर्थात् घर से काम के स्थान पर प्रतिदिन आने जाने में चाहे कोई सरकारी कर्मचारी हो अथवा गैर-सरकारी, औसतन दो से तीन घण्टों की बचत कर अधिक दक्षता सुनिश्चित की जा सकती है जैसा कि "हिन्दुस्तान टाइम्स" के पृष्ठ 3, कालम 5 और 6 "कम्प्यूटर इन विग सिटीज" शीर्षक के अन्तर्गत कहा गया है और यदि हां, तो बड़े नगरों में ट्यूब रेलवे की व्यवस्था करने के लिए योजना बनाने हेतु क्या कार्यवाही की जा रही है; और

(ख) क्या उनका मंत्रालय ट्यूब रेलवे अथवा सर्कूलर रेलवे के प्रस्तावों पर पहले ही विचार कर रहा है, और यदि हां, तो उनका ब्यौरा क्या है और उन्हें कार्यरूप देने के मामले में कितनी प्रगति हुई है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) 11 फरवरी, 1970 के "हिन्दुस्तान टाइम्स" में प्रकाशित महानगर परिवहन के सवाल पर प्रो० एन० ए० नर्टमन के सुझाव की ओर मंत्रालय का ध्यान दिलाया गया है ।

योजना आयोग ने, 1965 में महानगर परिवहन के सम्बन्ध में एक अध्ययन दल नियुक्त किया था जिसके विचारार्थ विषय संलग्न विवरण में दिये गये हैं ।

कलकत्ता, बम्बई, दिल्ली और मद्रास के लिए बृहत द्रुत परिवहन प्रणाली (महानगर रेल प्रणाली) के सम्बन्ध में तकनीकी आर्थिक शक्यता अध्ययन की जिम्मेदारी भारतीय रेलों पर डाली गयी है ।

(ख) कलकत्ता, बम्बई, दिल्ली और मद्रास की परिवहन सम्बन्धी समस्याओं पर महानगर परिवहन दल (म० प० द०) ने अपनी अन्तरिम रिपोर्ट और कलकत्ता के सम्बन्ध में अन्तिम रिपोर्ट दी है । (म० प० द०) ने कलकत्ता बम्बई और मद्रास के यातायात और परिवहन का व्यापक अध्ययन करने का काम सम्बद्ध राज्य सरकारों के अभिकरणों को सौंप दिया है । दिल्ली के लिए इस प्रकार का अध्ययन करने का काम केन्द्रीय सड़क अनुसंधान संस्थान को सौंपा गया है । कलकत्ता के लिए यातायात सम्बन्धी अध्ययन पूरा हो गया है । अन्य तीन नगरों के लिए अध्ययन अभी पूरे होने बाकी हैं ।

महानगर परिवहन दल ने जो अध्ययन किया है, उससे निम्नलिखित बातें सामने आयी हैं :—

(1) कलकत्ता, बम्बई, दिल्ली और मद्रास की अन्तर्नगरीय परिवहन सम्बन्धी आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए बृहत द्रुत परिवहन प्रणाली (महानगर रेल प्रणाली) की व्यवस्था करना जरूरी है ।

(2) इनमें से प्रत्येक नगर के लिए सबसे उपयुक्त किस्म की बृहत द्रुत परिवहन प्रणाली के सम्बन्ध में विनिश्चय करने के लिए तकनीकी—आर्थिक अध्ययन करना होगा ।

रेल प्रशासनों ने कलकत्ता और बम्बई में महानगर परिवहन संगठन स्थापित कर दिया है ताकि इन दोनों नगरों के लिए बृहत द्रुत परिवहन प्रणाली के सम्बन्ध में तकनीकी-आर्थिक-शक्यता अध्ययन किये जा सकें ।

दिल्ली और मद्रास के लिए यातायात और परिवहन सम्बन्धी व्यापक अध्ययन के परिणाम की प्रतीक्षा की जा रही है ।

विवरण
योजना आयोग का महानगर
परिवहन दल
विचारार्थ विषय

(क) कलकत्ता, बम्बई, मद्रास और दिल्ली के नगरों की वर्तमान आवश्यकताओं के सन्दर्भ में सड़कों, सड़क परिवहन और रेल परिवहन सहित परिवहन की वर्तमान सुविधाओं की पर्याप्तता और सीमितता/अभाव का आकलन;

(ख) महानगरीय विकास और औद्योगिक, वाणिज्यिक और अन्य गतिविधियों की समग्र योजनाओं को ध्यान में रखते हुए इन नगरों में सवारी और माल परिवहन की दीर्घकालिक आवश्यकताएं सुनिश्चित करना;

(ग) परिवहन के विभिन्न साधनों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए विभिन्न प्रस्तावों की व्यावहारिकता का अध्ययन करना और अपेक्षित सुविधाओं के विकास के लिए, जिसमें लागत और प्रतिफल के अनुमान, धन लगाने के उपाय और निष्पादन की योजना शामिल है, चरणबद्ध कार्यक्रम की सिफारिश करना;

(घ) महानगर परिवहन सेवाओं के परिचालन के लिए उपयुक्त प्रणाली और अन्य प्रबन्ध सुझाना;

(ङ) ऐसी अन्य सिफारिशें करना जो आवश्यक समझी जायें।

इस्पात सम्बन्धी भुगतान की शर्तों पर इंजीनियरी एककों को असंतोष

2263. श्री स०चं० सामन्त :
श्री ज्योतिर्मय बसु :
श्री सत्य नारायण सिंह :

क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 16 जनवरी, 1970 के "इकानामिक टाइम्स" में "इस्पात सम्बन्धी भुगतान की शर्तों पर इंजीनियरी एककों को असन्तोष" शीर्षक के अन्तर्गत प्रकाशित हुये समाचार की ओर दिलाया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) जी, हां।

(ख) मूल्य अदायगी की शर्तों संबंधी प्रणाली कारखाने और खरीदारों की आपसी बातें हैं जिन पर सरकार अथवा संयुक्त संयंत्र समिति का कोई नियंत्रण नहीं है।

तमिल नाडू द्वारा इस्पात पर प्रतिबन्ध

2264. श्री वीरेन्द्र कुमार शाह : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि तमिलनाडु सरकार ने हाल में बिना पर्मिट के इस्पात की दुर्लभ किस्मों के देने पर प्रतिबन्ध लगा दिया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या इस्पात पर से नियंत्रण हटा लिये जाने के बाद तमिलनाडु सरकार को ऐसे आदेश जारी करने का अधिकार है; और

(ग) यदि उपरोक्त भाग (ख) का उत्तर नकारात्मक हो, तो इस मामले में सरकार द्वारा की गई उपचारात्मक कार्यवाही का ब्यौरा क्या है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) से (ग). सूचना प्राप्त की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी।

माइनिंग एण्ड अलाइड मशीनरी कारपोरेशन को हानि

2265. श्री वीरेन्द्र कुमार शाह : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 31 मार्च, 1969 तक माइनिंग एण्ड अलाइड मशीनरी कारपोरेशन, दुर्गापुर को हुई कुल हानि ने उक्त उपक्रम की कुल शेयर पूंजी को समाप्त कर दिया है;

(ख) क्या चालू वर्ष में कुछ और हानि होने की सम्भावना है और यदि हां, तो उसका अनुमान क्या है ;

(ग) क्या यह सच है कि उक्त उपक्रम के गत तीन वर्षों के वार्षिक प्रतिवेदनों से यह पता चला है कि हानि को समाप्त करने अथवा कम से कम उसे कम करने के लिये कुछ विविधीकरण की योजना बनाई जा रही थी; और

(घ) यदि हां, तो विविधीकरण योजनाओं के सम्बन्ध में अब तक क्या ठोस कार्यवाही की गई है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) 31 मार्च, 1969 तक कारखाने को कुल 20.16 करोड़ रुपये की हानि हुई है जबकि 31 मार्च, 1969 को कंपनी अभिदत्त पूंजी 19.06 करोड़ रुपये की थी ।

(ख) वर्ष 1968-69 की 638.69 लाख रुपये की हानि की तुलना में वर्ष 1969-70 में 526.61 लाख रुपये की हानि होने का अनुमान है ।

(ग) जी, हां ।

(घ) कंपनी ने कुछ ऐसी वस्तुओं का निर्माण प्रारंभ कर दिया है जिनकी कुछ मांग है । इनमें बंदरगाहों पर कच्चे माल को अधिक परिमाण में लादने और उतारने के उपकरण, कोयला शोधन शालाओं में काम आने वाले उपकरण, हाइड्रौलिक और फ्रिकशन प्रान, ढलाई, गढ़ाई और संरचनात्मक संबंधी उपकरण शामिल हैं ।

बोकारो इस्पात कारखाने को हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन द्वारा उपकरणों की सप्लाई

2266. श्री वीरेन्द्र कुमार शाह : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बोकारो इस्पात कारखाने को उपकरणों की सप्लाई के लिये हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची द्वारा मूल रूप में दी गई समय सूची का ब्यौरा क्या है और इस अनुसूची के अनुसार क्या वास्तविक कार्य हुआ है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त): 9 अप्रैल, 1969 को बोकारो स्टील लि० और भारी इंजीनियरी निगम के बीच हुए करार के अनुसार भारी इंजीनियरी निगम को दिसम्बर 1971 के अंत तक लगभग 72,000 टन उपकरण और 27,210 टन इस्पात संरचनात्मक सप्लाई करने थे । प्रदान के क्रमिक कार्यक्रम के अनुसार जनवरी 1970 के अंत तक 19,200 टन उपकरणों और 23,600 टन संरचनात्मकों की आपूर्ति हो जानी चाहिए थी । वास्तव में जनवरी 1970 के अंत तक 10,840 टन उपकरणों और 20,520 टन संरचनात्मक प्राप्त हुए हैं ।

उत्तर रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली किशनगंज में क्लर्क ग्रेड एक के पदों पर पदोन्नति

2267 श्री प० गोपालन:
श्री पी० राममूर्ति :
श्री मुहम्मद इस्माइल :

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

(क) क्या यह सच है कि (1) कर्मचारियों के उच्च पदों पर पदोन्नत किये जाने अथवा (2) कर्मचारियों के 30 दिन से अधिक दिनों के लिये छुट्टी पर जाने के कारण रिक्त हुए क्लर्क ग्रेड 1 संवर्ग के पदों पर उत्तर रेलवे यातायात लेखा वरिष्ठता एकक, दिल्ली किशनगंज में किसी को भी पदोन्नत नहीं किया गया है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा कर्मचारियों को उनके पदोन्नति के उचित अधिकार से वंचित रखने के लिये उत्तर रेलवे के अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) (1) और (2) जी नहीं ।

(ख) सवाल नहीं उठता ।

विकलांग व्यक्तियों के लिए गैर-सरकारी तथा सरकारी क्षेत्रों में रिक्त पदों के आरक्षण के लिए विधान

2268. श्री य०अ० प्रसाद :
श्री रामचन्द्र वीरप्पा :

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

(क) क्या सरकार का विचार एक विधान बनाने का है जिसके अन्तर्गत गैर-सरकारी और सरकारी क्षेत्रों के नियोजकों के लिये अपनी फर्मों में विकलांग व्यक्तियों के लिये रिक्त पदों की एक निश्चित प्रतिशतता आरक्षित करना अनिवार्य होगा ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा ऐसी कार्यवाही कब तक की जायेगी ?

विधि मन्त्रालय तथा समाज कल्याण विभाग में राज्य मन्त्री (श्रीमती) [डा० फूलरेणु गुह]: (क) तथा (ख) सरकार विकलांग व्यक्तियों के खाली जगहें आरक्षित करने की सम्भावना के बारे में सम्बन्धित प्राधिकारियों के साथ परामर्श कर रही है ।

मध्य रेलवे में असिस्टेंट इंस्पैक्टर आफ वर्क्स तथा वर्क्स मिस्त्री के पदों में अनुपात

2269. श्री रामस्वरूप विद्यार्थी : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मध्य रेलवे में निर्माण शाखा के लिये आरक्षित असिस्टैन्ट इन्सपैक्टर आफ वर्क्स के स्थायी पदों की संख्या 172 है; और

(ख) यदि हां, तो उक्त रेलवे में निर्माण शाखा के लिये आरक्षित वर्क्स मिस्त्रियों के स्थायी पदों की संख्या कितनी है तथा इन दो संवर्गों में कितना अनुपात है ?

रेलवे मन्त्री (श्री नन्दा) : (क) जी नहीं, 101 पद हैं ।

(ख) वर्क्स मिस्त्रियों की कोटि में निर्माण आरक्षित (Construction Reserve) के कोई स्थायी पद नहीं हैं।

रेलवे बोर्ड द्वारा नवम्बर, 1968 में आयोजित अपेंडिक्स-III ए परीक्षा

2270. श्री रामस्वरूप विद्यार्थी : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड द्वारा नवम्बर, 1968 में आयोजित अपेंडिक्स III-ए परीक्षा में 'सिंगल एन्ट्री' पर आधारित बुक-कीपिंग विषय के प्रश्न-पत्र में 100 अंकों में से 40 अंक वाला

बैलेंस-शीट सम्बन्धी एक प्रश्न पूछा गया था तथा इस प्रश्न के कारण इस परीक्षा में पास होने वाले परीक्षार्थियों की प्रतिशतता गत वर्ष की परीक्षा की तुलना में कम रही ;

(ख) क्या 'सिंगल एन्ट्री' लेखा-पद्धति रेलवे अथवा अन्य विभागों में अब भी प्रचलित है और यदि नहीं, तो ऐसा प्रश्न पूछना कहां तक न्यायसंगत है ;

(ग) क्या सरकार को मालूम है कि बुक-कीपिंग के इस गतावधि अध्याय सम्बन्धी प्रश्न के कारण रेलवे के लेखा कर्मचारियों में बड़ा असन्तोष फैला है और यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या उपचारात्मक उपाय करने का विचार है; और

(घ) वर्ष 1965-1968 के दौरान "स्टोर्ज अकाऊंट" प्रश्न पत्र का ब्यौरा क्या है ; इस पत्र की मध्य रेलवे के कितने परीक्षार्थियों ने परीक्षा दी थी और कितने इसमें उत्तीर्ण हुए तथा कितने अनुत्तीर्ण हुए परन्तु जिन्हें उत्तीर्ण अंक प्राप्त हुए थे ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा): (क) यह सही है कि नवम्बर, 1968 में परिशिष्ट III क- परीक्षा में 'एडवांस्ड कमर्शियल बुक कीपिंग' के प्रश्न पत्र में 100 अंकों में 40 अंक तुलन-पत्र तैयार करने के लिए अनिवार्य प्रश्न था लेकिन यह सही नहीं है कि पिछली परीक्षा की तुलना में इस परीक्षा में पास होने का प्रतिशत इस प्रश्न के कारण बहुत कम था ।

(ख) यद्यपि लेखा-विधि की 'सिंगल एन्ट्री' प्रणाली रेलों पर प्रयुक्त नहीं होती फिर भी 'एडवांस्ड कमर्शियल बुक कीपिंग' के अध्ययन के लिए सिफारिश की गयी पाठ्य-पुस्तक और इस विषय पर अन्य मानक पुस्तकों में इसकी व्याख्या की गयी है । बुक कीपिंग की "डबल एन्ट्री" प्रणाली की सापेक्ष वरीयता को कोई तभी पूरी तरह समझ सकता है यदि वह 'सिंगल एन्ट्री' प्रणाली की अपूर्णताओं और कमियों को जानता हो ।

(ग) सरकार को उक्त प्रश्नपत्र में इस प्रश्न को शामिल करने के बारे में कर्मचारियों की ओर से अभ्यावेदन मिला है । भाग (ख) के उत्तर को देखते हुए उपचारात्मक उपायों का सवाल नहीं उठता ।

(घ) सम्भवत: "भंडार लेखा-पत्र का ब्यौरा" से माननीय सदस्य का आशय इस प्रश्न में पूछे गये आंकड़ों से है । सूचना इस प्रकार है :—

भंडार लेखापत्र की परीक्षा में मध्य रेलवे से परीक्षा देने वाले उम्मीदवारों की संख्या	— 123
इस परीक्षा पत्र में उत्तीर्ण उम्मीदवारों की संख्या	— 18
1968 की परीक्षा में अनुत्तीर्ण उम्मीदवारों की संख्या जिन्हें 1965 में उत्तीर्ण अंक प्राप्त हुए थे ।	— 12

Subsidiary Industries set up in the vicinity of Steel Plants

2271. Shri Ram Swarup Vidyarthi :
Shri Bansh Narain Singh :

Will the Minister of **Steel and Heavy Engineering** be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 930 on the 25th February, 1969 regarding raw materials stolen from Steel Plants, and state :

(a) the number and names of private subsidiary industries set up in the vicinity of the three Steel Plants, along with the names of their owners;

(b) the names of engineers and officers of these three Plants who have connections with the said subsidiary industries;

(c) whether Government propose to keep an eye on the monthly expenses of the said engineers and officers;

(d) the value of raw material and other material supplied annually by these three Plants to the said subsidiary industries separately and the total value of goods manufactured by those industries; and

(e) whether Government propose to institute an enquiry to ascertain whether the said subsidiary industries sell their goods without maintaining any accounts ?

The Minister of State in the Ministry of Steel & Heavy Engineering (Shri K.C. Pant) : (a) to (e): The subsidiary industries do not come under the purview of this Ministry and hence we have no information.

रूरकेला इस्पात कारखने में ट्रांसफोरमरों के लिए चादरों का उत्पादन

2272. **श्री चिन्तामणी पाणिग्रही:** क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार चौथी पंचवर्षीय योजना में ट्रांसफोरमरों के लिये आवश्यक चादरों का उत्पादन करने के लिये रूरकेला इस्पात कारखाने में एक नया एकक स्थापित करने का है; और

(ख) यदि हां, तो इस एकक पर अनुमानतः कितना धन खर्च होगा ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त): (क) जी, हां। हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड ने चतुर्थ योजना में ट्रान्सफार्मर उद्योग के लिए रूरकेला में कोल्ड-रोल्डग्रेन ओरिएन्टेड शीट्स का उत्पादन करने के लिये एक प्रस्ताव भेजा है।

(ख) अभी तक प्रायोजना पर खर्च होने वाले धन के अनुमानों को अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

हिमाचल प्रदेश में नहान फाउन्डरी

2273. **श्री प्रेम चन्द वर्मा:** क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिमाचल प्रदेश में स्थित नहान फाउन्डरी एक सहकारी उपक्रम है;

(ख) क्या यह हिमाचल प्रदेश सरकार के अधीन है अथवा केन्द्र और राज्य दोनों सरकारों के तथा इसे कब स्थापित किया गया था ;

(ग) क्या यह कारखाना कुप्रशासन के कारण घाटे पर चल रहा है और यदि हां, तो आज तक हुई हानि इस पर लगाई गई पूंजी का कितना प्रतिशत है; और

(घ) क्या यह भी सच है कि इस समय कारखाने में कोई जनरल मैनेजर नहीं तथा उप-आयुक्त इसके मामलों की देख-भाल कर रहे हैं और यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं तथा स्थिति में सुधार करने के बारे में सरकार का क्या उपाय करने का विचार है ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) जी, हां।

(ख) यह एकक 1875 में स्थापित हुआ था इसका प्रबन्ध इस समय हिमाचल प्रदेश सरकार चला रही है।

(ग) हाल ही के कुछ वर्षों में नहान फाउन्ड्री को जो हानि हुई है वह कई कारणों से

हुई। 31 मार्च, 1969 तक कुल हानि 7,68,578 रुपये थी जो कि इस में विनियोजित पूंजी का 10 प्रतिशत है।

(घ) भूतपूर्व महा प्रबन्धक की सेवाएं प्रशासनिक कारणों से समाप्त की गई। काम को चलाए रखने के लिए यह आवश्यक था कि इस पद का भार सिरमौर के डिप्टी कमिश्नर को सौंपा जाये। पूर्णकालिक महा प्रबन्धक की नियुक्ति के लिए हिमाचल प्रदेश सरकार द्वारा पग उठाये जा रहे है।

क्लर्क ग्रेड एक के 20 प्रतिशत स्नातक कोटे के पदों पर पदोन्नति में अनियमिततायें

2274. श्री के० एम० अब्राहम :

श्री के० रमानी :

श्री सत्यनारायण सिंह :

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

(क) क्या क्लर्क ग्रेड एक के 20 प्रतिशत स्नातक कोटे के पदों पर पदोन्नति में हुई अनियमितताओं के बारे में 28 अगस्त, 1968 को सरकार को प्राप्त हुए अभ्यावेदन का उत्तर नहीं दिया गया है यद्यपि 18 महीने का समय व्यतीत हो गया है; और

(ख) यदि हां, तो इस अत्यधिक विलम्ब के क्या कारण हैं और इस मामले का निबटारा करने के लिये सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है तथा इस विलम्ब के लिये जिम्मेदार अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मन्त्री (श्री नन्दा) : (क) और (ख). सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

एक निर्वाचन सुधार आयोग की स्थापना

2275. श्री बलराज मधोक : क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत बीस वर्षों के अनुभवों को ध्यान में रखते हुए निर्वाचन विधियों का पुनर्विलोकन और पुनरीक्षण करने के लिए एक निर्वाचन सुधार आयोग स्थापित करने के लिये सरकार को कोई सुझाव दिया गया है; और

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

विधि तथा समाज कल्याण मन्त्री (श्री गोविन्द मेनन) : (क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

नेफा के आदिवासियों द्वारा मानव-व्यापार

2276. श्री ए० श्रीधरन : क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान इस कथित समाचार की ओर दिलाया गया है कि नेफा के कुछ आदिवासियों ने मानव-व्यापार किया है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे असामाजिक तथा असभ्य कार्यों को रोकने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है; और

(ग) क्या इस अभिशाप को समाप्त करने के लिए कोई कानून अपेक्षित है ?

विधि मन्त्रालय तथा समाज कल्याण विभाग में राज्य मन्त्री [डा० (श्रीमती) फुलरेणु गुह] : (क) से (ग). नेफा प्रशासन को इस मामले में लिख दिया गया है। उसके उत्तर की प्रतीक्षा की जा रही है।

5/Lok Sabha/70—12

इतर यातायात लेखा-कार्यालय (पश्चिम रेलवे) में कार्य कर रहे सेना से छटनी-कृत कर्मचारियों को सुविधायें

2277. श्री क० अनिरुद्धन :
श्री सी० के० चक्रपाणि :
श्री उमानाथ :

क्या **रेलवे** मंत्री इतर यातायात लेखा कार्यालय (पश्चिम रेलवे) में कार्य कर रहे सेना से छटनी-कृत कर्मचारियों को दी जाने वाली सुविधाओं के बारे में दिनांक 2 दिसम्बर, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2394 के उत्तर के सम्बन्ध मे यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस सम्बन्ध में जानकारी इस बीच एकत्रित कर ली गई है; और

(ख) इस बारे में क्या निर्णय किया गया है और यदि नहीं, तो इसमें विलम्ब के क्या कारण हैं तथा इस बारे में कब तक अन्तिम निर्णय कर लिया जायेगा ?

रेलवे मन्त्री (श्री नन्दा) : (क) और (ख). अपेक्षित सूचना सलंग्न विवरण में दी गयी है ।

विवरण

क्रमांक, तारीख़ और हवाला	विषय	टिप्पणियां
सर्व श्री ए० के० गोपालन और गणेश घोष द्वारा 2-12-1969 को पूछा गया अतारांकित प्रश्न संख्या 2394 ।	(क) पश्चिम रेलवे के दिल्ली स्थित अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय में सेना से छटनी-कृत कितने कर्मचारी काम कर रहे हैं;	(क) 12
	(ख) ऐसे कितने कर्मचारियों को उनकी सैनिक सेवा का लाभ, वेतन निर्धारण आदि के लिए दिया गया है;	(ख) 11
	(ग) क्या दफ्तरी के रूप में काम कर रहे कर्मचारियों को सैनिक सेवा का लाभ नहीं दिया गया है; और	(ग) केवल एक कर्मचारी, जो 21 फरवरी, 1947 को चौकीदार के रूप में नियुक्त किया गया था और जिसे 18 मार्च, 53 से दफ्तरी के रूप में पदोन्नति दी गयी थी । यदि युद्ध सेवा का लाभ उसे दिया भी जाता तब भी दफ्तरी के रूप में नियत किये गये उसके वेतन में कोई परिवर्तन नहीं होता और न उसे वेतन और भत्ते का बकाया स्वीकार्य था ।

(घ) यदि हां, तो आदेशों के समान रूप में पालन कराने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है और कर्मचारियों को उनके उचित लाभ न देने के लिए जिम्मेदार अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

(घ) सवाल नहीं उठता ।

Parliamentary Consultative Committee's Report on Durgapur Steel Plant

2278. Shri Raghuvir Singh Shastri : Will the Minister of **Steel & Heavy Engineering** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Members of the Parliamentary Consultative Committee attached to his Ministry have recorded their dissatisfaction in a report relating to the working of the Durgapur Steel Plant;

(b) if so, the broad details of their report; and

(c) the reaction of Government thereto ?

The Minister of State in the Ministry of Steel & Heavy Engineering (Shri K.C. Pant) : (a) No, Sir. No report on Durgapur Steel Plant has been received by Government from the Consultative Committee of Parliament.

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

System of Distribution of Steel

2279. Shri Raghuvir Singh Shastri :
Shrimati Ila Palchoudhuri :
Shri Yashwant Singh Kushwah :
Shri Himatsingka :

Will the Minister of **Steel and Heavy Engineering** be pleased to state :

(a) whether Government are aware of the fact that the present system of distributing steel is defective and scarce categories of steel are sold in black market; and

(b) if so, the action Government propose to take to check the sale of Steel in black market and to streamline the distribution system ?

The Minister of State in the Ministry of Steel & Heavy Engineering (Shri K.C. Pant) : (a) & (b): As there is no control on the price of steel at present, there is no "blackmarket' as such. The distribution policy of steel is however, under consideration of Government, in the present context of shortage of several varieties of steel products.

Monopoly of Big Industrialists over Industries

2280. Shri Nathu Ram Ahirwar : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the big industrialists at present have monopoly over big as well as small industries;

(b) if so, whether Government would give priority to small entrepreneurs only to run small industries and would allow them to run small industries near the big ones in future; and

(c) if not, the reasons therefor ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) and (b). Government have recognised the need for modification of the industrial licensing policy with a view to curbing the larger industrial houses from concentration of economic wealth. According to the modified policy larger industrial houses with together foriegn concerns or their subsidiaries would be expected, along with other applicants, to participate in and contribute to the establishment of industries in the core and heavy investment sectors, leaving the opportunities, in the remaining sectors to other classes of entrepreneurs. In so far as small entrepreneurs are concerned, 55 industries have been reserved for development in the small scale sector exclusively. Also, in the middle sector, new entrepreneurs have been left free to set up sindustrie and to expand their undertakings upto Rs. 1 crore in fixed axssets subject to ceatrin conditions, without the formality of obtaining an industrial licence.

(c) Does not arise.

Compensation to Families of Railway Employees who die while on duty

2281. **Shri Nathu Ram Ahirwar** : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that there is no provision for paying compensation to the families of the Railway employees getting more than Rs. 400 p.m., who die while on duty;

(b) if so, the reasons for such discrimination among the employees of the same department;

(c) whether Government propose to take immediate steps to remove the said discrimination; and

(d) if not, the reasons therefor ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a), to (d). Under the Workmen's Compensation Act, 1923 no wage limit is applicable for statutory payment of compensation for employment injuries in the case of railway servants who are employed in any of the capacities not specified in Schedule II to the Act. A monthly wage limit of Rs. 500 (and not Rs. 400) is applicable for this purpose only to such railway servants as are covered by Schedule II. This is a statutory provision, but, in deserving cases where compensation is not admissible under the statute, the Railway Rules provide for *ex gratio* payments being sanctioned.

Late arrival of Delhi-bound Western Railway trains at Delhi

2282. **Shri Hukam Chand Kachwai** : Will the Minister of **Railways** be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 2275 on the 2nd December, 1969 regarding late arrival of Delhi-bound Western Railway trains at Delhi and state :

(a) whether the requisite information has since been collected;

(b) if so, the details thereof; and

(c) if not, the time by which it is likely to be collected and laid on the Table of the House ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) to (c). A statement is attached.

Statement

Question	*Answer*
(a) Whether it is a fact that 3 Dn., 19 Dn., 25 Dn. and 23 Dn. Delhi-bound trains of the Western Railway are stopped between Mathura and Delhi for long; (b) if so, the number of times these trains were stopped during the last three years and the main reasons therefor;	(a) & (b). Information for the period January, 1967 to March, 1968 is not available. During the period April, 1968 to December, 1969, the number of days on which detention took place during these 21 months on these various trains and led to loss of time in Mathura-Delhi section is given below:— 3 Dn. .. 78 days. 19 Dn. .. 136 ,, 25 Dn. .. .. 129 ,, 23 Dn. .. .. 44 ,, The nature of detentions is too varied for enumeration. Most important among them being limited capacity between Palwal and Minto Bridge where a large number of local trains are running for the benefit of the commuters, alarm chain pulling and failure of communications due to wire thefts.
(c) whether it is a fact that because of the late arrival of the said trains at New Delhi station, the passengers are unable to catch the connecting trains and Members of Parliament are also delayed for attending to their Parliamentary work; and	(c) Only 3 Dn. has authorised connection with 33 Up Kashmir Mail. During the period April, 1968 to December, 1969, it missed connection on 35 occasions only, mainly on account of breaches on the Western Railway in the month of August, 1968 when rhis train ran late heavily. The Percentage of right time arrival of 3 Dn., 19 Dn., 23 Dn. and 25 Dn. at Delhi/New Delhi during this period has been above 75%.
(d) if so, whether some complaints have been received in this connection ?	(d) Complaints have been received.

Travelling Ticket Examiner and Ticket Collectors as Running Staff

2283. **Shri Hukam Chand Kachwai** : Will the Minister of Railways be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 5045 on the 23rd December, 1969 regarding Travelling Ticket Examiners and Ticket Collector as Running Staff and State:

(a) whether the requisite information has since been collected ;

(b) if so, the details thereof ; and

(c) if not, the time by which it is likely to be collected and laid on the Table of the House ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) & (b). Governmentare not aware of any letter of the description stated in Unstarred Question No. 5045 on the 23rd December, 1969 having been issued.

(c) Does not arise.

Recruitment of works mistries in Engineering Department by Railway administration instead of by railway service commission

2284. **Shri Hukam Chand Kachwai** : Will the Minister of Railways be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 1350 on the 25th November, 1969 regarding recruitment of Works Mistries in the Enginreeing Department by the Railway Administration instead of by the Railway Service Commission and state :

(a) whether the requisite information has since been collected;

(b) if so, the details thereof; and

(c) if not, the time by which it is likely to be collected and laid on the Table of the House ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) to (c).

Subject	*Remarks*
(a) whether it is a fact that the works relating to regular recruitment of Works Mistries in the Engineering Department was handed over to the Railway Administration from the Railway Service Commission *vide* Railway Board letter No. E.56RC/1/45/3, dated the 14th March, 1956;	(a) Yes.
(b) whether it is also a fact that Work Mistries are recruited from open line in Works and Survey Department for construction scheme;	(b) The position varies from Railway to Railway. On certain Railways Works Mistries are recruited locally from the open market while on others they are drafted from amongst staff on the Open Line.
(c) whether it is further a fact that many Works Mistries recruited temporarily by the Divisional Officers and Administrative Officers for the Construction Scheme were posted on other junior posts under economy drive in 1966-67;	(c) & (d). No Mistry was posted on other junior posts on Railways, except on the Central, South Eastern and Western Railways where the number is 96, 126 and 103 respectively.
(d) if so, the number thereof; and	
(e) whether Government have under consideration a proposal to give same benefits to Works Mistries recruited on regular basis by the Divisional Officers *vide* Railway Board letter No. E(NG)I/67RE1/22 dated the 2nd May, 1968 as are given to those recruited by the Railway Service Commission.	(e) Surplus Works Mistries who were recruited through the prescribed channels of recruitment and absorbed in lower grade are given preference for absorption in their original categories against future vacancies in order of their seniority.

औद्योगिक क्षेत्र में गैर-सरकारी क्षेत्र की सीमित भागीदारी

2285. श्री जा० वाई० कृष्णन : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि क्या उन्होंने विकसित राज्यों में गैर-सरकारी क्षेत्र से औद्योगिक क्षेत्र में सीमित भागीदारी का अनुरोध किया है;

(ख) क्या उन्होंने इस सम्बन्ध में पिछड़े राज्यों को कुछ और सुविधायें प्रदान की हैं ; और

(ग) यदि हां, तो उन राज्यों के नाम क्या हैं तथा गैर-सरकारी क्षेत्र को दी गई सुविधाओं का ब्यौरा क्या है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) जी, नहीं ।

(ख) तथा (ग). उद्योगों के प्रवर्धन तथा विभिन्न राज्यों के पिछड़े क्षेत्रों के विकास को बढ़ावा देने के लिये योजना आयोग ने दो कार्यकारी दलों का गठन किया, एक तो पिछड़े क्षेत्रों की पहचान के लिए मापदण्डों की सिफारिश करने के लिये तथा दूसरे पिछड़े क्षेत्रों में उद्योगों को स्थापित करने के लिये राजकोषीय तथा वित्तीय प्रोत्साहनों की सिफारिश करने के लिये। इन दोनों कार्यकारी दलों के प्रतिवेदनों पर राष्ट्रीय विकास परिषद् की राज्यों के मुख्य मंत्रियों की समिति की 26 सितम्बर, 1969 को हुई बैठक में विचार किया गया था और समिति द्वारा लिये गये मुख्य निर्णय इस प्रकार थे :—

(क) ऋण प्रदायी तथा वित्तीय संस्थाओं द्वारा उद्योगों की स्थापना के लिये दी जा रही रियायतें सभी राज्यों तथा संघीय क्षेत्रों के पिछड़े क्षेत्रों को उपलब्ध होनी चाहियें।

(ख) वित्तीय तथा ऋण प्रदायी संस्थान औद्योगिक विकास के लिये प्रोत्साहन के योग्य पिछड़े क्षेत्रों की पहचान के मापदण्ड राज्य सरकारों तथा योजना आयोग के परामर्श से निर्धारित करें।

(ग) पिछड़े क्षेत्रों में से चुने हुए जिलों में औद्योगिक एकक स्थापित करने के लिये भारत सरकार उपदान दे और यह उपदान प्रत्येक ऐसे मामले में जहां विनियोजन 50 लाख से अधिक न हो, परियोजनाओं की पूंजीगत लागत के 10 प्रतिशत के तुल्य हो और यह सरकारी तथा गैर-सरकारी दोनों ही क्षेत्रों में लगने वाली परियोजनाओं के लिये उपलब्ध हों।

(घ) यह उपदान आन्ध्र प्रदेश, आसाम, बिहार, जम्मू-काश्मीर, मध्य प्रदेश, नागालैण्ड, उड़ीसा, राजस्थान तथा उत्तर प्रदेश इन 9 राज्यों में प्रत्येक के दो जिलों में लगने वाली औद्योगिक योजनाओं के लिये उपलब्ध होगा। अन्य राज्यों में यह उपदान प्रत्येक के एक-एक जिले के लिये उपलब्ध होगा। प्रत्येक संघीय क्षेत्र का एक जिला भी इसका भागीदार बन सकेगा।

(ङ) केन्द्रीय सरकार का उपदान तथा वित्तीय संस्थानों से प्राप्त होने वाली यह रियायतें राज्य सरकारों द्वारा दिये जा रहे प्रोत्साहनों के अतिरिक्त होगी।

चुने हुए पिछड़े क्षेत्रों में उद्योगों की स्थापना के लिये उपलब्ध रियायतें तथा प्रोत्साहन राज्यों में उद्यमियों को प्राप्त होंगे न कि राज्य सरकारों को।

बोकारो इस्पात कारखाने के लिए उष्मसह (रीफ्रेक्शनरीज)

2286. श्री रवि राय : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कि धमन भट्टियों के लिये अपेक्षित अच्छी किस्म की उष्मसह (रीफ्रेक्शनरीज) देश में उपलब्ध नहीं है।

(ख) यदि हां, तो क्या यह भी सच है कि गैर-सरकारी क्षेत्र की एक बन्द उष्मसह को बोकारो इस्पात कारखाने की केप्टिव यूनिट के रूप में चलाने के लिए अपने नियंत्रण में लिया जा रहा है; और

(ग) यदि हां तो इस संबन्ध में किस फैक्टरी का अधिग्रहण किया जा रहा है?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) देशीय उष्मसह उद्योग इस्पात उद्योग की कोकभट्टियों में काम आने वाली सिलिका ब्रिक्स और धमन भट्टियों में काम आने वाली हाई ग्राम फायर क्लेब्रिक्स की आवश्यकता की पूर्ति करने में असमर्थ है। इसका कारण यह है कि बहुत से उष्मसह उत्पादकों के पास ऐसी वस्तुओं के उत्पादन के लिए उचित सुविधाए नहीं हैं और जिनके पास ऐसी सुविधाएं है उनके पास आर्डर पूरे हो चुके हैं।

(ख) निजी क्षेत्र के बन्द उष्मसह कारखानों में से किसी एक को सरकारी क्षेत्र द्वारा लिये जाने के प्रश्न पर विचार किया जा रहा है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

बोकारो इस्पात कारखाने के निर्माण के लिए समय सारणी का पुनरीक्षण

2287. श्री रविराय :
श्री क०प्र० सिंह देव :
श्री हिम्मत सिंह :
श्री स्वतन्त्र सिंह कोठारी :
श्री रघुवीर सिंह शास्त्री :

क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बोकारो इस्पात कारखाने के निर्माण संबंधी समय-सीमा को और आगे बढ़ा दिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो प्रथम धमन भट्टी तथा समूचे बोकारो समूह के पूरा होने की निर्धारित तिथि क्या है ; और

(ग) इस संबंध में अब तक हुई प्रगति का ब्यौरा क्या है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) जी हां।

(ख) संशोधित अनुसूची के अनुसार बोकारो के प्रथम धमन भट्टी समूह का निर्माण कार्य दिसम्बर, 1971 तक और संपूर्ण प्रथम चरण मार्च 1973 तक पूरा हो जाएगा।

(ग) 282,440 टन उपकरणों, 236,361 टन इस्पात संरचनात्मकों और 212,086 टन उष्मसह की कुल आवश्यकता में से 83,458 टन उपकरण, 60,251 टन इस्पात संरचनात्मक और 17,804 टन उष्मसह जनवरी, 1970 के अन्त तक प्रायोजना स्थल पर पहुंच चुके थे। संयंत्रों, उपकरणों और इस्पात संरचनात्मकों का अधिष्ठापन-कार्य तेजी से चल रहा है। सिविल इंजीनियरी क्षेत्रों में 7.88 मिलियन क्यूबिक मीटर भट्टी का काम जो कुल काम का 62.40 प्र०श० है और 6.83 लाख क्यूबिक मीटर कंक्रीट डालने का काम जो कुल का काम 38.7 प्र०श० है, जनवरी, 1970 के अन्त तक पूरा हो चुका था।

आदिवासियों तथा हरिजनों के कल्याण के लिए राज्यों को आबंटित धन का निपटारा

2288. श्री रविराय : क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उड़ीसा के अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के मंत्री ने मांग की है कि केन्द्रीय सरकार द्वारा आदिवासियों तथा हरिजनों के कल्याण के लिये राज्य

को आवंटित धन राज्य में हरिजनों तथा आदिवासियों के कल्याण के लिए पूरी तरह इस विशेष मंत्रालय के हाथ में होना चाहिए ;

(ख) यदि हां तो वर्तमान प्रथा क्या है ; और

(ग) उड़ीसा सरकार के इस सुझाव पर केन्द्र की क्या प्रतिक्रया है ?

विधि मंत्रालय तथा समाज कल्याण विभाग में राज्य मंत्री [डा० (श्रीमती) फूलरेणू गुह] : (क) राज्य सरकार से इस सम्बन्ध में कोई विशिष्ट प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है । अलबत्ता, 29 जनवरी 1970 को हुए पिछड़े वर्गों के कल्याण के कार्यभारी राज्य मंत्रियों के सम्मेलन में उड़ीसा के मंत्री ने कहा था कि केन्द्र द्वारा अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कल्याण के हेतु विकास योजनाओं के लिए किए गए आवंटन को राज्य के आदिमजातीय तथा ग्रामीण कल्याण विभाग अथवा समाज कल्याण विभाग को दे दिया जाए ।

(ख) राज्य आदिमजातीय तथा ग्रामीण कल्याण विभाग को केन्द्रीय क्षेत्र में धन का आवंटन समाज कल्याण विभाग द्वारा किया जाता है । जहां तक राज्य क्षेत्र का सम्बन्ध है, वित्त मंत्रालय ने राज्य सरकार को दी गई ब्लाक अनुदानों में व्यवस्था कर दी है ।

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

बिहार के अनुसूचित आदिम जातियों को वन्य उपज की वसूली सम्बन्धी प्रथागत अधिकार

2289. श्री भोगेन्द्र झा : क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार बिहार के अनुसूचित आदिम जातियों की वन्य उपज की वसूली सम्बन्धी प्रथागत अधिकारों को मान्यता देने का है; और

(ख) यदि हा, तो सरकार का विचार उक्त मामले में अधिकारियों के हस्तक्षेप को कैसे रोकने का है ?

विधि मंत्रालय तथा समाज कल्याण विभाग में राज्य मंत्री [डा० (श्रीमती) फूलरेणू गुह]: (क) तथा (ख). यह सूचना राज्य सरकार से एकत्रित की जा रही है तथा प्राप्त होने पर सभा पटल पर रख दी जाएगी ।

हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन के मुसलमान कर्मचारियों के लिए क्वार्टर

2290. श्री भोगेन्द्र झा : क्या **इस्पात तथा भारी एंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन रांची के अल्पसंख्यक वर्ग के कुल कितने कर्मचारी दो होस्टलों में रह रहे हैं और उनको ऐसे क्वार्टरों में जिनके वे अधिकारी हैं, फिर से बसाने के लिये हाल ही में क्या कार्यवाही की गई है ;

(ख) अनधिकृत कब्जे में कुल कितने क्वार्टर हैं और इस अनुशासनहीनता के लिये संबंधित व्यक्तियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है और उन क्वार्टरों को तत्काल खाली करवाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है; और

(ग) अनधिकृत कब्जे के लिये सांठ-गांठ करने अथवा उत्तेजित करने वाले अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

इस्पात तथा भारी एंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) दोनों होस्टलों में रखे गये मुस्लिम कर्मचारियों की कुल संख्या 500 के लगभग थी। ये कर्मचारी जिन क्वार्टरों में पहले रहते थे उन्हें उनके लिए आरक्षित रखा गया है। परन्तु ये कर्मचारी उन क्वार्टरों में लौटना सुरक्षित नहीं समझते थे अतः कुछ समय तक ऐसा रास्ता निकालना संभव नहीं था जिससे उन्हें एक या कई क्षेत्रों में सामूहिक रूप से बसाये बिना उनमें सुरक्षा की भावना उत्पन्न की जा सकती। ऐसा करने से कुछ लोगों को हटाना पड़ता और फलस्वरूप वे इसका विरोध करते। समुचित सामंजस्य द्वारा और अन्य वर्गों के कर्मचारियों के सहयोग से उन्हें बस्ती में सुविधाजनक ब्लाकों में वापस बसाने के लिए प्रयत्न किये गये हैं और किये जा रहे हैं। फरवरी, 1970 के प्रारंभ में इस दिशा में कार्यारंभ हुआ और उन्हें 120 क्वार्टर एलाट किये गये। अब तक 38 कर्मचारी इन क्वार्टरों में जा चुके हैं।

(ख) विभिन्न वर्गों के और कालोनी के विभिन्न क्षेत्रों में स्थित लगभग 200 क्वार्टरों पर कर्मचारियों ने अनधिकृत रूप से अधिकार कर रखा है। उन्हें क्वार्टर खाली करने के आदेश दे दिए गए हैं और बिजली और पानी की सप्लाई काट दी गई है। प्रारंभतः कुछ कर्मचारियों के विरुद्ध जो अनधिकृत रूप से क्वार्टरों में रह रहे थे, अनुशासनिक कार्यवाही की गई। इसमें निलंबित करने और चार्जशीट देने की दोनों ही कार्यवाहियां साथ साथ की गई हैं। कुछ व्यक्तियों के विरुद्ध जबरदस्ती घुसने के जुर्म में मुकदमे भी चलाए गए। इन कार्यवाहियों के फलस्वरूप अनधिकृत रूप से लिए गए कई क्वार्टर खाली करा लिए गए हैं और इस कार्य में प्रगति जारी है।

(ग) अधिकारियों द्वारा अनधिकृत प्रवेश के लिए उकसाने अथवा इसकी ओर ध्यान न देने के लिए स्पष्ट प्रमाण नहीं मिल रहे हैं। अगर ऐसे प्रमाण उपलब्ध होंगे तो उचित अनुशासनिक कार्यवाही की जाएगी।

राजेन्द्र पुल हाल्ट

2291. श्री भोगेन्द्र झा : क्या **रेलवे** मंत्री राजेन्द्र पुल हाल्ट के बारे में 23 दिसम्बर, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 5075 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

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

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या राजेन्द्र पुल हाल्ट को और दक्षिण में स्थानान्तरित करने के मामले पर दरभंगा जिला प्राथमिक शिक्षा-संघ, सिमियारियाघाट मेल यात्रि संघ तथा इस मामले में रुचि रखने वाले अन्य व्यक्तियों के सम्मुख जांच करवायी जायेगी जिससे स्थान लागत और सम्भावना के बारे में पूरे तथ्यों पर विचार किया जा सके; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां।

(ख) (i) पिछले तीन वर्षों के दौरान राजेन्द्र पुल हाल्ट और हाथीदाह स्टेशनों पर उतरने वाले यात्रियों की संख्या इस प्रकार थी :—

वर्ष	राजेन्द्रपुल हाल्ट	हाथीदाह
1967	12,850	79,826
1968	15,070	1,03,022
1969 (नवम्बर, 69 तक)	14,180	1,04,787

(ii) हाथीदाह स्टेशन पर उतरकर गंगा पुल को पैदल पार करके जाने वाले यात्रियों की सही संख्या के सम्बन्ध में सूचना उपलब्ध नहीं है। यदि, प्रस्ताव के अनुसार, राजेन्द्रपुल हाल्ट को अपनी वर्तमान जगह से हटाकर पुल के निकट ले भी आया जाता है, तो भी इन यात्रियों से कोई अतिरिक्त आमदनी होने की सम्भावना नहीं है।

(ग) और (घ). राजेन्द्रपुल हाल्ट को अपनी वर्तमान जगह से हटाने के प्रश्न की जांच सभी सम्बद्ध पहलुओं को ध्यान में रखकर, सावधानीपूर्वक की गयी है और वित्तीय तथा इंजीनियरी, दोनों दृष्टियों से, ऐसा करने का औचित्य नहीं पाया गया है। इस प्रस्ताव में दिलचस्पी रखने वाले जन-प्रतिनिधि यदि चाहें तो, पूर्व रेलवे के प्राधिकारियों के साथ इस मामले पर और आगे विचार-विमर्श कर सकते हैं।

मुरैथा और कोरहिया (पूर्वोत्तर रेलवे) में हाल्ट की व्यवस्था

2292. श्री भोगेन्द्र झा : क्या रेलवे मंत्री पूर्वोत्तर रेलवे में मुरैथा और कोरहिया में हाल्ट खोलने के बारे में 26 अगस्त, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 5075 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्वोत्तर रेलवे में मुरैथा और कोरहिया में इस शर्त पर कि गांव वाले वहां मिट्टी की खुदाई आदि का काम खुद करेंगे हाल्ट खोलने के प्रश्न पर इस बीच विचार कर लिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां।

(ख) नयी जांचों से पता चला है कि कमतौल और जोगियारा स्टेशनों के बीच मुरैथा में तथा खजौली और जयनगर स्टेशनों के बीच कोरहिया में एक गाड़ी हाल्ट खोलने का वित्तीय दृष्टि से औचित्य नहीं है। इसलिए इन प्रस्तावों को स्वीकार नहीं किया जा सका।

दियासलाइयां बनाने वाले एकक

2293. श्री एस०आर० दामानी : क्या **औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में कितने एकक दियासलाइयों का निर्माण कर रहे हैं, वे कहां-कहां स्थित हैं, उनकी क्षमता कितनी है और पिछले तीन वर्षों में उनका वार्षिक उत्पादन कितना हुआ;

(ख) उनमें से कितने बड़े पैमाने पर हैं और उत्पादन तथा वितरण मे उनका योगदान कितना कितना है; और

(ग) क्या सरकार इस वस्तु को लघु अथवा कुटीर उद्योगों की सूची में रखने का विचार कर रही है बशर्ते विनियमनों का विवेकपूर्ण ढंग से अनुसरण किया जाये ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) इस समय दियासलाई बनाने वाले कुल 1325 एकक हैं जिसमें से अधिकतर लघु तथा कुटीर उद्योग क्षेत्र में हैं। 63 एकक तकनीकी विकास महानिदेशालय की सूची में दिए गये हैं। विगत 3 वर्षों में इन 63 एककों का राज्यवार वितरण, उनकी कुल क्षमता तथा वार्षिक बिक्री बताने वाला एक विवरण (अनुबंध 1) संलग्न है। दियासलाई के उत्पादन में लगे हुए लघु औद्योगिक एककों के इसी प्रकार के आंकड़े अलग-अलग उपलब्ध नहीं हैं।

(ख) 6 एकक मशीनीकृत क्षेत्र में हैं। औद्योगिक एककों के नाम, उनकी अधिष्ठापित क्षमता तथा विगत तीन वर्षों में किये गये उत्पादन को बताने वाला एक विवरण (अनुबंध 2) संलग्न है। **[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०—2794/70]**

(ग) दियासलाई उद्योग को विकास हेतु पहले ही लघु उद्योग क्षेत्र में आरक्षित किया गया है।

चौथी तथा पांचवीं योजनाओं में इस्पात की मांग के अनुमान

2294. श्री एस० आर० दामानी : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चौथी योजना में इस्पात की मांग सम्बन्धी अनुमानों तथा पांचवीं योजना के मांग सम्बन्धी बहिर्वेशन (प्रोजैक्शन) को अन्तिम रूप दे दिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो उनका ब्यौरा क्या है और वे किस आधार पर तैयार किये गये हैं; और

(ग) कितनी अतिरिक्त क्षमता स्थापित करने की आवश्यकता होगी तथा उसके बारे में क्या कार्यवाही की गई है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) योजना आयोग की सलाह से नियुक्त की गई लोहे और इस्पात की कर्णधार समिति ने चौथी और पांचवी दोनों पंचवर्षीय योजनाओं के लिए मांग का अनुमान लगाया था।

(ख) मांग का अनुमान लगाते समय कर्णधार समिति ने हाल में लोहे और इस्पात के मांग की प्रवृत्ति, 1968-69 में खपत और आर्थिक व्यवस्था के अन्य क्षेत्रों की वृद्धि-कर के संगत वृद्धि-दर तथा निर्यात की सम्भावनाओं को ध्यान में रखा था। कर्णधार समिति द्वारा मांग का अनुमान इस प्रकार है।

(दस लाख टन)

	1973-74		1978-79	
	तैयार इस्पात	कच्चा लोहा	तैयार इस्पात	कच्चा लोहा
आन्तरिक मांग	7.12	1.95	10.97	2.63
निर्यात	1.30*	1.00	1.80*	1.50
योग	8.42	2.95	12.77	4.12

*इंजीनियरी माल के निर्यात के लिए 1973-74 में 2.5 लाख टन तथा 1978-79 में 3.5 लाख टन की अतिरिक्त सप्लाई शामिल है।

(ग) इस्पात की मांग और उपलब्धि के अन्तर को कम करने के लिए, और कर्णधार समिति की सिफारिशों के आधार पर, चौथी पंचवर्षीय योजना के लिए निम्नलिखित कार्यक्रम का प्रस्ताव है :

(1) पहले से चल रही परियोजनाओं को पूरा करना तथा वर्तमान सुविधाओं से तकनीकी विकास और अतिरिक्त समतुलन और फिनिशिंग सुविधाओं द्वारा अधिकतम उत्पादन प्राप्त करना ।
(2) बोकारो का 40 लाख टन की अवस्था तक पहुंचाना ।
(3) बिलेट और प्लेट के उत्पादन के लिए भिलाई का 42 लाख टन अवस्था तक विस्तार
(4) नए इस्पात कारखाने लगा कर 40 लाख टन की अतिरिक्त क्षमता प्राप्त करना
(5) राउरकेला में ठंडी बेलित कर्णोन्मुख चादरों का उत्पादन ।
(6) मिश्र इस्पात कारखाने का विस्तार ।

निर्यात प्रधान उद्योगों को इस्पात की सप्लाई

2295. श्री एस० आर० दामानी : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हाल में इस्पात मिलों को यह हिदायतें जारी की गई हैं कि वे निर्यात प्रधान उद्योगों को प्राथमिकता के आधार पर इस्पात सप्लाई करें;

(ख) क्या यह निर्णय 31 मार्च 1970 तक के निर्यात पर लागू होगा अथवा यह एक स्थायी नीति होगी;

(ग) वर्ष के पहले 9 महीनों में प्राथमिकता न दिये जाने के क्या कारण हैं; और

(घ) विलंब से निर्णय किये जाने का निर्यात पर क्या प्रभाव पड़ेगा ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) और (ख): यह सत्य नहीं है कि इस्पात कारखानों को निर्यात प्रधान उद्योगों को अग्रता के आधार पर माल देने के अनुदेश केवल हाल में दिये गये थे । निर्यात-प्रधान उद्योगों को इस्पात की सप्लाई में विशेष अग्रता देने की नीति का पालन कई वर्षों से किया जा रहा है । इस नीति के अधीन रक्षा संबंधी आवश्यकताओं की पूर्ति के पश्चात् दूसरे स्थान पर निर्यात के लिए इस्पात की सप्लाई को ही प्राथमिकता दी जाती है । इसके अतिरिक्त इस्पात प्राथमिकता समिति दुर्लभ किस्म के इस्पात के वितरण के मामले में निर्यात-प्रधान उद्योगों की आवश्यकताओं पर विशेष रूप से ध्यान देती है ।

(ग) और (घ). प्रश्न नहीं उठते ।

मद्रास के लिए महानगर रेल परिवहन संगठन

2296. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई और कलकत्ता की तरह मद्रास के लिये भी महानगर रेल परिवहन संगठन बनाने का मामला भारत सरकार के विचाराधीन है;

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव को कब तक अन्तिम रूप दिया जायेगा और क्रियान्वित किया जायेगा;

(ग) ऐसे संगठनों को स्थापित करने का क्या प्रयोजन है; और

(घ) उपर्युक्त संगठनों ने कलकत्ता और बम्बई की यात्री जनता को क्या लाभ पहुंचाया है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) और (ख). योजना आयोग का महानगर परिवहन दल कलकत्ता, बम्बई, दिल्ली और मद्रास की परिवहन सम्बन्धी समस्या का अध्ययन कर रहा है। उसकी रिपोर्ट मिलने पर इस मामले पर विचार किया जा सकता है।

(ग) सवाल नहीं उठता ।

(घ) कलकत्ता और बम्बई स्थित महानगर रेल परिवहन संगठनों ने इन दो नगरों में महानगर रेल परिवहन परियोजनाओं के लिए सर्वेक्षण, जांच-पड़ताल और अध्ययन शुरू कर दिया है। जब इन अध्ययनों के आधार पर निर्धारित महानगर रेल परिवहन योजनाएं अमल में लायी जायेंगी, तो कलकत्ता और बम्बई की यात्री जनता को लाभ होगा ।

भारतीय रेलवे की तरल पदार्थ वाहक (कन्टनर) रेल सेवा

2297. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई और अहमदाबाद, बम्बई और नई दिल्ली, बम्बई और मद्रास, बम्बई और सिकन्दराबाद तथा (पांच) बम्बई और बंगलौर के बीच लगभग चार वर्ष पूर्व चालू की गई वर्तमान तरल पदार्थ वाहक (कंटेनर) रेल सेवाओं का कार्य संचालन इन डिब्बों में ढोई गई वस्तुओं की मात्रा और जनता की आम पसन्द को ध्यान में रखते हुए संतोषजनक रहा है;

(ख) क्या इस सेवा को कलकत्ता और दिल्ली कलकत्ता और बम्बई तथा कलकत्ता और मद्रास के बीच भी चालू करने का है, और यदि हां, तो कब;

(ग) इस सेवा के द्वारा किन किन वस्तुओं को भेजा जा सकता है;

(घ) एक्सप्रैस मालगाड़ी अथवा पार्सल एक्सप्रैस के माल भाड़े तथा इस सेवा के द्वारा ढोये गये माल के भाड़े में कितना अन्तर है; और

(ङ) 1966 में इस सेवा के चालू होने से लेकर अब तक इससे रेलवे को कितनी आय हुई ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां ।

(ख) कलकत्ता और दिल्ली के बीच कन्टेनर सेवा पहले से उपलब्ध है। कलकत्ता और मद्रास तथा कलकत्ता और बम्बई के बीच कन्टेनर सेवा चालू करने के सम्बन्ध में जांच की जा रही है। यदि औचित्य पाया गया तो कलकत्ता और मद्रास तथा कलकत्ता और बम्बई के बीच आगामी वित्त वर्ष में कन्टेनर सेवा आरम्भ करने का विचार है।

(ग) मोटे तौर पर ऐसा सामान्य माल जो चुने मार्गों पर कन्टेनरों में ढोये जाने के उपयुक्त हों और जो कन्टेनर भाड़ा-प्रभार को बर्दाश्त कर सकें ।

(घ) सामान्य तुलना सम्भव नहीं है क्योंकि, मोटे तौर पर, कन्टेनर के भाड़े में परेषक के परिसर से परेषणी के परिसर तक सड़क और रेलमार्ग से कन्टेनरों की ढुलाई का भाड़ा शामिल रहता है और एक वस्तु से दूसरी वस्तु, एक मार्ग से दूसरे मार्ग और एक पार्टी से दूसरी पार्टी के सम्बन्ध में प्रभार का अन्तर घटता-बढ़ता रहेगा ।

(ङ) जनवरी, 1970 के अन्त तक सभी कन्टेनर सेवाओं से लगभग 1,09,68,000 रुपये की आमदनी हुई है।

औद्योगिक विकास सम्बन्धी गोष्ठी

2298. श्री क० प्र० सिंह देव : क्या **औद्योगिक विकास आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) "सन्तुलित औद्योगिक विकास के जरिये सम्पन्नता" के बारे में हाल में नई दिल्ली में एक गोष्ठी हुई थी; और

(ख) यदि हां, तो इस गोष्ठी में क्या सुझाव दिये गये थे और उनके बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) जी, हां।

(ख) एक विवरण संलग्न हैं।

विवरण

फैडरेशन आफ इन्डियन चेम्बर्स आफ कामर्स एण्ड इण्डस्ट्री के तत्वाधान में दिल्ली में "संतुलित औधोगिक विकास से समृद्धि" के विषय पर दिल्ली में हुई गोष्ठी में निम्नलिखित सुझाव दिए गए बताए जाते हैं :

(क) पिछड़े क्षेत्रों में स्थापित उद्योगों को दुलर्भ कच्चे माल जैसे इस्पात, अलौह धातुओं इत्यादि के पर्याप्त संभरण को सुनिश्चित किया जाये ;

(ख) विद्युत सम्भरण उपदान की दरों पर किया जाए

(ग) श्रेणीगत आधार का पूंजीगत विनियोजन पर 5 करोड़ रु० के उपदान की व्यवस्था;

(घ) धरातल से घिरे राज्यों में स्थापित विकासोन्मुख एककों को भाड़े की प्रतिपूर्ति दी जाए;

(ङ) पिछड़े क्षेत्रों में औद्योगिक समूहों में समुचित मकान बनाने का कार्यक्रम ;

(च) औद्योगिक लाइसेंसीकरण से मुक्ति किया जाना तथा राज्य सरकारों को अपने अपने क्षेत्रों में ऐसे उद्योगों के संवर्द्धन के लिए उत्तरदायी बनाना जिनमें विदेशी मुद्रा का व्यय न हो। वित्त आयोग की संवीक्षा के पश्चात् जहां तक सम्भव हो विदेशी मुद्री को राज्यों को उपलब्ध किए जाए।

2 विभिन्न तत्वों को ध्यान में रखते हुए जैसे क्षेत्रीय असंतुलन की समस्या, आर्थिक शक्ति के केन्द्रीयकरण का उग्रतर होना इत्यादि को सरकार यह आवश्यक समझती है कि संतुलित क्षेत्रीय विकास करने के लिए जहां तक सम्भव हो विभिन्न औद्योगिक क्षेत्रों में विशिष्ट उद्योगों को आरक्षित किया जाए। सरकार का यह भी विचार हैं कि बड़े बड़े उद्योग वस्तु निर्माण के अपने बोझे को हल्का करें और इन वस्तुओं का उत्पादन सहायक उद्योगों में किया जाए और यह विभिन्न स्थानों पर संतुलित क्षेत्रीय विकास की दृष्टि से भी वांछनीय है। संतुलित क्षेत्रीय विकास की दृष्टि से उद्योगों को समुचित प्रोत्साहन प्रदान करने को असंगत नहीं समझा जा सकता किन्तु समय समय पर आवश्यकतानुसार इनके क्षेत्रों को घटाने बढ़ाने का निश्चय किया जाए।

बोकारो इस्पात कारखाने की डिजाइनिंग एजेंसी के बारे में भारत तथा रूस के बीच मतभेद

2299. श्री क० प्र० सिंह देव :

श्री मधु लिमये :

क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बोकारो इस्पात कारखाने के दूसरे चरण के लिये डिजाइनिंग एजेंसी के बारे में भारत और रूस के बीच गम्भीर मतभेद हैं;

(ख) यदि हां, तो वे मतभेद क्या हैं; और

(ग) क्या ये मतभेद दूर हो गये हैं और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और कारखाने की प्रगति पर उसका क्या प्रभाव पड़ेगा ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त): (क) जी, नहीं ।

(ख) और (ग). प्रश्न नहीं उठते ।

Production of Iron

2300. Shri Prakash Vir Shastri : Will the Minister of **Steel and Heavy Engineering** be pleased to state :

(a) whether Government have formulated a scheme to increase the production of iron in view of the consumption of pig iron in foreign countries; and

(b) if so, the outlines thereof ?

The Minister of State in the Ministry of Steel & Heavy Engineering (Shri K.C. Pant) : (a) The public sector steel plants have been advised to augment the production of pig iron, partly to meet the increase in domestic demand and partly for export.

(b) This augmentation in the production of pig iron is proposed to be achieved by (i) improved maintenance practices; and (*ii*) incorporation of technological improvements.

In addition the Sixth Blast furnace in Bhilai and iron production facilities in Bokaro are scheduled to be commissioned during the period 1971-72 to 1972-73.

Black-listing of Industrial Organisations

2301. Shri Prakash Vir Shastri : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Government have black-listed certain industrial organisations which have again started functioning under some other name and style;

(b) whether it is also a fact that some Government officials and Ministers had a hand in it; and

(c) if so, the concrete steps being taken to eradicate this evil ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) In accordance with the 'Standardised Code', an order of 'black-listing' implies that Government departments are forbidden from obtaining supplies from them. It does not, however, necessarily mean that such firms/organisations should cease to exist or discontinue their manufacturing, trading or other activities. It has not been brought to the notice of the Ministry of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs that any of the firms blacklisted by the Ministry have started functioning under some other name and style.

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

Production in Heavy Electrical Equipment Plant, Hardwar

2302. Shri Prakash Vir Shastri : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) the time by which the Heavy Electrical Equipment Plant Hardwar would start production according to its rated capacity;

(b) the reasons for which the expansion programme of the said Plant could not be implemented in time; and

(c) whether it is also a fact that certain drawings in connection with the construction of the said Plant have not so far been received ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) The construction of the Heavy Electrical Equipment Plant, Hardwar has ot yet been completed. They have started production of some items only. Provided sufficient orders are forthcoming adequately in advance, the Heavy Electrical Equipment Plant, Hardwar is expected to achieve rated capacity of production by 1975-76 for turbosets and electrical machines and by 1976-77 for hydrosets.

(b) No expansion programme of the Heavy Electrical Equipment Plant, Hardwar is envisaged at present though certain diversification is under consideration.

(c) All drawings, except one foundation drawing which was expected to be delivered during the 4th quarter of 1969, have been received.

Scheme to end Class feelings in the Country

2303. Shri Prakash Vir Shastri : Will the Minister of **Law and Social Welfare** be pleased to state :

(a) whether Government are considering any scheme to put an end to the ever-increasing class feelings in the country which are the offshoots of hereditary caste system;

(b) whether the organisations named after castes and creeds were ever asked to drop that characteristic from their names while providing grants to them; and

(c) if so, their reaction in this regard ?

The Minister of State in the Ministry of Law and in the Department of Social Welfare [Dr. (Smt.) Phulrenu Guha] : **(a)** There is no evidence to show that class feeling is on the increase in the country.

(b) & (c). The Department of Social Welfare does not give grants to any organisation named after a particular caste.

पुनः सहवास आरम्भ न किये जाने के आधार पर विवाहित पुरुष अथवा महिला को तलाक मांगने का अधिकार

2304. श्री वैणी शंकर शर्मा : क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ऐसे विवाहित व्यक्तियों के लिये, जो सात वर्ष अथवा इससे अधिक कालावधि तक पुनः सहवास नहीं कर सके हैं, हिन्दु विवाह अधिनियम में क्या राहत उपलब्ध हैं;

(ख) क्या इस प्रकार का अनुतोष उस व्यक्ति के लिये भी उपलब्ध है जिसके विरुद्ध न्यायिक अलगाव अथवा दाम्पत्य अधिकार की प्रत्यास्थापना की डिग्री दी गई है; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने उपर्युक्त भाग (क) में उल्लिखित व्यक्तियों में से प्रत्येक को तलाक प्राप्त करने का अधिकार देने की वांछनीयता के बारे में विचार किया है ?

विधि तथा समाज कल्याण मंत्री (श्री गोविन्द मेनन) : (क) सहवास का पुनरारम्भ न होना, अपने आप में, हिन्दु विवाह अधिनियम, 1955 के अधीन किसी भी अनुतोष के लिए आधार नहीं है ।

(ख) जी हां ।

(ग) इस सम्बन्ध में प्राप्त एक सुझाव परीक्षाधीन है ।

इस्पात के मूल्य में वृद्धि

2305. **श्री वेणी शंकर शर्मा** : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इस्पात के मूल्यों में वृद्धि की अनुमति देकर सरकार सभी मदों मूल्यों में अग्रेतर वृद्धि को प्रोत्साहन दे रही है; और

(ख) यदि हां, तो मूल्यों में और आगे वृद्धि को रोकने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) और (ख): इस्पात पर आधारित उद्योगों के उत्पादों के मौजूदा मूल्यों में इस्पात का बढ़ा हुआ मूल्य जिस हद तक नहीं खप सकेगा उस हद तक ऐसे उत्पादों के मूल्यों में कुछ वृद्धि हो सकती है। इस्पात के मूल्यों में हाल में हुई वृद्धि के कारण इस तरह की मूल्य वृद्धियां ऐसी नहीं होगी, और वास्तव में हुई भी नहीं हैं, कि इनके कारण मुद्रास्फीति हो ।

भारत में मुसलमानों में बहु-विवाह रोकने के लिए, एकरूपात्मक सिविल संहिता

2306. **श्री वेणी शंकर शर्मा** : क्या विधि तथा समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में मुसलमानों में बहु-विवाह की प्रथा को रोकने के लिये समुचे देश में एकरूपात्मक सिविल संहिता लागू करने का विचार किया गया है;

(ख) मुसलमानों को मानसिक तौर पर इस बात के लिये तैयार करने हेतु कि वे इस प्रथा को त्याग दें क्या कार्यवाही की गई है ; और

(ग) लोगों को विवाहित व्यक्तियों के साथ अपनी लड़कियों का विवाह करने से निरुत्साहित करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

विधि तथा समाज कल्याण मंत्री (श्री गोविंद मेनन) : (क) जी नहीं ।

(ख) और (ग). अल्पसंख्यक समुदायों की स्त्रीय विधि के विषय में सरकार की नीति यह रही है कि उन में सुधार तभी प्रोत्साहित किया जाए जब कि पहला कदम इन समुदायों ने उठाया हो । आशा की जाती है कि जनता में शिक्षा का प्रसार तथा उसका सामाजिक और आर्थिक उत्थान होने के साथ साथ बहुपत्नीत्व की प्रथा का यथासमय लोप हो जाएगा ।

देश में अस्पृश्यता

2307. श्री वेणी शंकर शर्मा : क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अस्पृश्यता जिस पर 22 वर्ष पूर्व प्रतिबन्ध लगाया गया था देश के कई भागों में अब भी बरती जाती है ;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में पिछले तीन वर्षों में कोई शिकायतें मिली है और यदि हां, तो कितनी और उनकी जांच करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ; और

(ग) इतनी लम्बी अवधि के बाद इसके अब तक जीवित रहने के क्या कारण हैं और इस पर साभाजिक ब्रुराई का उन्मूलन करने के लिये क्या कार्यवाही की गई हैं अथवा करने का विचार है ?

विधि मंत्रालय तथा समाज कल्याण विभाग में राज्य मंत्री [डा० (श्रीमती) फूलरेणु गुह] : (क) शहरी क्षेत्रों में यह प्रथा लगभग समाप्त हो गई है, यद्यपि ग्रामीण क्षेत्रों में इक्के दुक्के मामले होते रहते हैं ।

(ख) 1966 से 1968 तक अस्पृश्यता (अपराध) अधिनियम, 1955 के अधीन रजिस्टर किए गए मामलों तथा 1969 के दौरान दोषसिद्ध किए गए व्यक्तियों की संख्या के बारे में ब्यौरा राज्य सरकारों से एकत्रित किया जा रहा है तथा यथासमय उसे सभा पटल पर रख दिया जाएगा ।

(ग) यह बुराई शताब्दियों से विद्यमान है तथा उसे बीस या तीस वर्षों में जड़ से नहीं उखाड़ा जा सकता ।

इस समस्या के साथ कानूनी उपायों, प्रचार तथा अनुसूचित जातियों के सामाजिक, शैक्षिक तथा आर्थिक उत्थान के लिए कल्याण कार्यक्रमों के द्वारा निपटा जा रहा हैं । इन उपायों को चतुर्थ योजना के अधीन बढ़ाया जा रहा है । उसके अतिरिक्त राज्य सरकारों से अस्पृश्यता (अपराध) अधिनियम, 1955 को लागू करने के लिए कारगर कदम उठाने के लिए लगातार बलपूर्वक कहा जा रहा है । अधिनियम को अधिक कारगर बनाने के लिए उसमें संशोधन करने के प्रश्न पर भी सक्रिय विचार किया जा रहा है और आशा है कि संसद के चालू सत्र में एक संशोधक विधेयक पेश किया जाएगा ।

बिड़ला बन्धुओं को लाइसेंस देने का मामला

2308. श्री ज्योतिर्मय बसु : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1967, 1968 और 1969 में बिड़ला उद्योग-समूह की कम्पनियों को, उद्योग-वार कितने और कुल कितने मूल्य के औद्योगिक लाइसेंस दिये गये थे ; और

(ख) इस अवधि में बिड़ला उद्योग-समूह की कम्पनियों को दिये गये लाइसेंसों के कुल मूल्य में (1) आयातित मशीनरी और (2) देशी मशीनरी कितनी कितनी होगी ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) बिड़ला ग्रुप की कम्पनियों को वर्ष 1967 से 1969 के दौरान 20 लाइसेंस दिये गये थे । इन लाइसेंसों का उद्योगवार विवरण, इस प्रकार है :—

	उद्योग	जारी किये गये लाइसेंसों की संख्या	
1.	वस्त्र	6 नया उपक्रम	1
		पर्याप्त विस्तार	5
2.	केमिकल्स	4 नया उपक्रम	1
		पर्याप्त विस्तार	1
		नई वस्तु	1
		उसी राज्य में स्थानान्तरण	1
3.	विद्युत उपकरण	4 नया उपक्रम	1
		पर्याप्त विस्तार	1
		नई वस्तु	2
4.	औद्योगिक मशीनें	1 पर्याप्त विस्तार	
5.	मशीन टूल्स	1 (नई वस्तु)	
6.	छोटे तथा हाथ के औजार	1 (पर्याप्त विस्तार)	
7.	कृषि की मशीनें	1 (नई वस्तु)	
8.	रेफरीजरेटर्स	1 (नई वस्तु)	
9.	टायर तथा ट्यूब	1 (नई वस्तु)	
		20	

लाइसेंसों के मूल्य के बारे में यह उल्लेख किया गया है कि उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, 1951 के अन्तर्गत विशिष्ट उत्पादन क्षमता के लिए दिया जाता है और सामान्यतया यह उत्पादन मूल्य से संबद्ध नहीं होते हैं।

(ख) जानकारी इकट्ठी की जा रही हैं और वह सभा पटल पर रख दी जायेगी।

पूर्व रेलवे में माल-डिब्बे तोड़ने की घटनायें

2309. श्री ज्योतिर्मय बसु : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले तीन वर्षों में वर्षवार रेलवे में माल डिब्बों को तोड़ने की कितनी घटनाएं घटीं ;

(ख) पूर्व रेलवे में पिछले तीन वर्षों में वर्षवार माल डिब्बों को तोड़ने से कितने मूल्य का सामान गुम हुआ, नष्ट हुआ अथवा चोरी हुआ ;

(ग) माल डिब्बों को तोड़ने की घटनाओं में वृद्धि अथवा कमी के क्या कारण हैं ?

(घ) क्या यह सच है कि रेलवे सुरक्षा बल के कुछ अधिकारियों पर समाज विरोधी गतिविधियों के लिये सहायता देने और प्रेरणा देने का संदेह है;

(ङ) क्या पूर्व रेलवे हावड़ा डिवीजन-II के रेलवे सुरक्षा बल के कर्मचारियों ने उस समय के रेलवे मंत्री को एक पत्र लिखा था जिसमें यह आरोप लगाया गया था कि उस डिवीजन के कुछ उच्च अधिकारी माल डिब्बे तोड़ने वालों की सहायता करते हैं और उनको ऐसा करने के लिये प्रेरित करते हैं;

(च) क्या हावड़ा डिवीजन-II के कर्मचारियों ने अपने आरोप के समर्थन में रेलवे सुरक्षा-बल के आफिसर कमांडिंग की सहायता से माल डिब्बे तोड़े जाने के अनेक ठोस उदाहरण दिये थे; और

(छ) यदि हां, तो इस मामले में यदि कोई कार्यवाही की गई है तो क्या ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) :

(क)

वर्ष	दुर्घटनाओं की संख्या
1967	397
1968	411
1969	431

(ख)

वर्ष	खोये हुए या चोरी गये सामान का मूल्य रु०
1967	3,88,822
1968	4,99,890
1969	5,24,503

(ग) सामान्य आर्थिक कठिनाई और कुछ क्षेत्रों में कानून और व्यवस्था बिगड़ना।

(घ) जी नहीं ।

(ङ) जी नहीं ।

(च) जी नहीं ।

(छ) सवाल नहीं उठता ।

सरकारी उपक्रमों के गैर सरकारी विशेषज्ञ निदेशक

2310. श्री ज्योतिर्मय बसु : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 31 जनवरी, 1970 को उनके मंत्रालय के अधीन किन-किन सरकारी उपक्रमों के निदेशक मंडलों में गैर-सरकारी प्रतिनिधि थे;

(ख) उनके मंत्रालय के अधीन प्रत्येक सरकारी उपक्रम के निदेशक के रूप में काम करने वाले प्रत्येक गैर-सरकारी प्रतिनिधि का नाम और व्यवसाय क्या है;

(ग) उनके मंत्रालय के अधीन प्रत्येक सरकारी उपक्रम के निदेशक मंडल में नियुक्त गैर-सरकारी विशेषज्ञों का पूर्ण ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या सरकार का विचार उनके मंत्रालय के अधीन सरकारी उपक्रमों के निदेशक मंडलों में और अधिक गैर-सरकारी विशेषज्ञ लेने का है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ङ) जानकारी इकट्ठी की जा रही है और वह सभा पटल पर रख दी जायेगी।

ट्रैक्टरों का उत्पादन

2311. श्री ज्योतिर्मय बसु : क्या **औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1967-68 से 1969-70 तक वर्ष-वार भारत में कितने तथा कितने मूल्य के ट्रैक्टरों का उत्पादन हुआ ;

(ख) 1973-74 के अन्त में ट्रैक्टरों की कुल सप्लाई में देशीय ट्रैक्टर और आयातित ट्रैक्टर कितने-कितने होंगे ;

(ग) पिछले तीन वर्षों में ट्रैक्टरों के निर्माण के लिये कुल कितने पुर्जों तथा कच्चे माल की आवश्यकता थी उसमें से कितने पुर्जों तथा कच्चे माल का आयात किया गया था; और

(घ) ट्रैक्टरों के उत्पादन में भारत द्वारा कब तक आत्म निर्भरता प्राप्त किये जाने की सम्भावना है ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) 1967-68 से 1969-70 तक भारत में उत्पादित ट्रैक्टरों का मूल्य और संख्या निम्न प्रकार है :—

वर्ष	उत्पादन संख्या	मूल्य (लगभग) लाख रुपयों में
1967-68	11394	2300
1968-69	15427	3000
1969-70	15333	3050

(ख) यद्यपि देश में ट्रैक्टरों के उत्पादन के लिए प्रत्येक प्रयत्न किया जा रहा है फिर भी इस स्थिति में यह बताना कठिन है कि 1973-74 के अन्त तक ट्रैक्टरों के कुल संभरण में देशी ट्रैक्टर और आयातित ट्रैक्टर कितने होंगे ।

(ग) कच्चे माल से सम्बन्धित सूचना तत्काल उपलब्ध नहीं है क्योंकि यह केवल नियमित लागत परीक्षण के उपरान्त ही प्राप्त हो सकती है । जहां तक पुर्जों का सम्बन्ध है विगत तीन वित्तीय वर्षों में, विद्यमान ट्रैक्टर उत्पादक एककों में पूरे ट्रैक्टर में आयातित वस्तुओं का प्रतिशत निम्न प्रकार है :—

एकक का नाम मेक तथा अश्व शक्ति	ट्रैक्टर के मूल्य में आयातित पुर्जों के मूल्य का प्रतिशत निम्नलिखित अवधि में 1967-68	1968-69	1969-70
1	2	3	4
1. मै० ट्रैक्टर्स एण्ड फार्म ईक्विपमेंट लि० मद्रास (मैसी फर्ग्युसन—35 अ०श०)	31 प्रतिशत	26 प्रतिशत	17 प्रतिशत
2. मै० इन्टरनेशनल ट्रैक्टर कम्पनी आफ इण्डिया लि० बम्बई—(बी 275 इन्टरनेशनल—35 अ०श०)	35 प्रतिशत	33 प्रतिशत	19 प्रतिशत
3. मै० हिन्दुस्तान ट्रैक्टर्स लि०, बड़ौदा हिन्दुस्तान एच० डब्लू० डी०—50 अ०श०	30 प्रतिशत	20.5 प्रतिशत	26 प्रतिशत
35 अ०श०	50 प्रतिशत	45 प्रतिशत	18 प्रतिशत

1	2	3	4
4. मै० एस्कोर्ट लि० फरीदाबाद एस्कोर्ट ई–37 (34.5 अ०श०)	42 प्रतिशत	35 प्रतिशत	18 प्रतिशत
5. मै० आइकर ट्रैक्टर्स इण्डिया लि०, फरीदाबाद (आइकर 26.5 अ०श०)	45.5 प्रतिशत	32 प्रतिशत	18 प्रतिशत

(घ) चतुर्थ योजना के अंत तक की अनुमानित मांग और वर्तमान एककों की क्षमता तथा स्थापित किये जाने वाले नये प्रस्तावित एककों को दृष्टि में रखते हुए यह संभव है कि ट्रैक्टरों के मामले में आत्म निर्भरता पंचम पंचवर्षीय योजना के प्रारम्भ तक आ सकती है।

मध्य रेलवे के कर्मचारियों के लिए अलग वेतन आयोग की मांग

2312. श्री ज्योतिर्मय बसु : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य रेलवे कर्मचारियों के कई संगठनों ने रेलवे कर्मचारियों के लिए अलग वेतन आयोग की मांग की है क्योंकि केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिये बनाये जाने वाले वेतन आयोग से रेलवे कर्मचारियों के विशेष प्रयोजनों की पूर्ति नहीं होगी; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में उनकी क्या प्रतिक्रिया है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) और (ख). इस तरह की एक मांग की गयी है। नया वेतन आयोग जिसकी स्थापना के सम्बन्ध में घोषणा कर दी गयी है, रेल कर्मचारियों सहित सभी केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के मामले पर विचार करेगा। इसलिए केवल रेल कर्मचारियों के लिए अलग से एक वेतन आयोग बनाना व्यावहारिक नहीं है। लेकिन, फिर भी आशा की जाती है कि रेल कर्मचारियों की परिलब्धियों और उनकी सेवा की शर्तों पर जिन विशेष पहलुओं का प्रभाव पड़ता है, उन पर वेतन आयोग द्वारा अपेक्षित ध्यान दिया जायेगा।

Various Names Given to Trains

2313. Shri Om Prakash Tyagi : Will the Minister of **Railways** be pleased to state the basis on which the Railways have given the names of Passenger, Express, Toofan and Mail to the various trains and the difference between these various types of trains ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : By and large trains scheduled to stop at all stations on their route are classified as Passenger trains and those booked to stop at all but few stations as Fast Passenger trains. Mail/Express trains are generally so classified when they are booked to run through a comparatively larger number of stations enroute. The speed of Mail and Express trains is by and large more than 75 Km. per hour and that of Passenger trains 75 Km. per hour or less.

खिलौना उद्योग का विकास

2314. श्री शिवचन्द्र झा : क्या **औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पंचवर्षीय योजनाओं के अन्तर्गत देश में खिलौना उद्योग के विकास के लिये विशेष कार्यवाही की है;

(ख) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं;

(ग) यदि उपर्युक्त भाग (क) का उत्तर सकारात्मक है, तो खिलौना उद्योग पर अब तक कुल कितनी राशि खर्च की गई है, भारत में इस समय खिलौनों के कितने कारखाने हैं; वे कितने प्रकार के खिलौने बनाते हैं, प्रति वर्ष खिलौनों का कुल कितना निर्यात किया जाता है और जापान के मुकाबले उनसे कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित की जाती है ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख): खिलौना उद्योग का विकास मुख्य रूप से राज्य सरकारों द्वारा किया गया है। राज्य सरकारों ने अपनी वार्षिक योजनाओं के अन्तर्गत प्रशिक्षण की विशेष योजनाएं, उत्पादन तथा बेचने का कार्य ले लिया हुआ है। अखिल भारतीय हस्तकला बोर्ड, बम्बई में खिलौना उद्योग के विकासार्थ एक अनुसंधान केन्द्र तथा लकड़ी के खिलौनों की शिक्षा देने के लिए एक उत्पादन व प्रशिक्षण केन्द्र चला रहा है। बम्बई, बंगलौर, दिल्ली तथा कलकत्ता के डिजाइन केन्द्र निर्माताओं को डिजाइन के बारे में आवश्यक सहायता देते रहे हैं। हस्तकला बोर्ड से सहायता प्राप्त चार क्षेत्रीय हस्तकला प्रशिक्षण संस्थान हैं जहां खिलौने बनाने का प्रशिक्षण दिया जाता है।

(ग) इस उद्योग के विकासार्थ विभिन्न राज्यों द्वारा व्यय की गयी कुल धन राशि का पता नहीं है। निम्नलिखित स्थानों में खिलौने उद्योग स्थापित हैं :--

1. कोन्डापली (आंध्र प्रदेश)
2. चिनापट्टनम (मैसूर)
3. ग्वालियर (म०प्र०)
4. जयपुर तथा उदयपुर (राजस्थान)
5. वाराणसी तथा लखनऊ (उ०प्र०)
6. दिल्ली
7. बम्बई
8. कलकत्ता
9. कृष्ण नगर (पश्चिमी बंगाल)

इन केन्द्रों में निर्मित विभिन्न प्रकार के खिलौने ये हैं :- लकड़ी के खिलौने, रोगन वाले खिलौने, कपड़े के खिलौने, मिट्टी के खिलौने तथा शिक्षा प्रद खिलौने।

खिलौने तथा गुड़ियों का निर्यात इस प्रकार है :--

वर्ष	मूल्य रु०
1967-68	11,18,000
1968-69	19,82,000
1969-70 नवम्बर, 1969 तक)	11,16,000

जापान से निर्यात किये गये खिलौने तथा गुड़ियों के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं

कर्मचारी-रहित रेलवे स्टेशन

2315. **श्री बाबूराव पटेल :**
श्री सी० क० चक्रपाणि :
श्री क० अनिरुद्धन :
श्री नम्बियार :
श्री उमानाथ :

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

(क) क्या यह सच है कि 15 जनवरी, 1970 को त्रिवेन्द्रम में एक प्रेस सम्मेलन में दक्षिण रेलवे के महाप्रबन्धक ने इस बात को स्वीकार किया था कि उन्हें इस बात का उस समय तक कोई पता नहीं था कि सिरूगमानी रेलवे स्टेशन पर कोई कर्मचारी नियुक्त नहीं है, जब तक यह बात किसी के द्वारा उन्हें बताई नहीं गई थी;

(ख) यह स्टेशन इस प्रकार कब से चल रहा है;

(ग) ऐसा क्यों होने दिया गया; और

(घ) क्या भारत में कर्मचारी-रहित और भी कोई रेलवे स्टेशन हैं और यदि हां, तो कितने और कहां ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) से (ग). दक्षिण रेलवे के महाप्रबन्धक ने 15-1-70 को त्रिवेन्द्रम में पत्रकार सम्मेलन में बताया था कि उन्हें इस बात की जानकारी नहीं है कि दक्षिण रेलवे में ऐसे कोई स्टेशन हैं जहां कोई कर्मचारी तैनात नहीं हैं। सिरुगमानि हाल्ट पर सितम्बर, 1967 में हाल्ट एजेंट के इस्तीफा देने के बाद से चल टिकट परीक्षकों द्वारा टिकट जारी करने के काम की देख भाल की जा रही है। एक नया हाल्ट एजेंट नियुक्त करने का प्रयास किया गया था लेकिन चूंकि इस काम के लिए कोई तैयार नहीं हो रहा था, इसलिए इस हाल्ट पर 23-2-70 से एक वाणिज्यिक क्लर्क तैनात कर दिया गया है।

(घ) भारतीय रेलों पर इस समय 202 गाड़ी हाल्ट ऐसे हैं जिनका संचालन गार्डों, चल टिकट बुकिंग कलर्क/चल टिकट परीक्षक द्वारा किया जा रहा है। इन गाड़ी हाल्टों की रेलवे-वार अलग अलग संख्या नीचे दी गई है :—

रेलवे	संख्या
मध्य	23
उत्तर	22
पूर्वोत्तर सीमा	8
दक्षिण	1
दक्षिण मध्य	2
दक्षिण-पूर्व	19
पश्चिम	127
जोड़	206

5/Lok Sabha/70—15

Electrification of certain Railway Routes in North and South India

2317. **Shri Bansh Narain Singh :**
Shri Shiv Kumar Shastri :
Shri Atam Das :

Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Government propose to electrify some of the routes in South India;

(b) if so, the names of places and the length of track (in kilometres) which would be covered;

(c) whether it is also a fact that there is no electric Railway line from Delhi or New Delhi to other places while electric trains are running to several places from Bombay, Calcutta and Madras;

(d) if so, whether it is proposed to run electric trains from Delhi to Meerut, Delhi to Khurja, Delhi to Panipat, Delhi to Agra and Delhi to Ajmer;

(e) whether Delhi is being neglected by his Ministry; and

(f) if not, the length of Railway lines (in kilometres) electrified in Madras and U.P., and in Haryana and Rajasthan, respectively ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) Yes.

(b) Electrification of Madras-Vijayawada (Route kilometres—484) and Madras-Arkonam (Route kilometres—69) sections in South India are tentatively included in the programme of electrification to be carried out during the Fourth Five Year Plan.

(c) Yes.

(d) No.

(e) No. Electrification of Tundla-Delhi section has tentatively been included in the 4th Five Year Plan and the financial implications of the scheme are currently under examination.

(f) Route lengths of railway lines electrified in different States are as under :—

Madras :	163 Kms.
U.P. :	356 Kms.
Haryana :	Nil
Rajasthan :	Nil

एशियन केबल्स द्वारा गेलिथीन की बिक्री

2318. श्री मधु लिमये : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नियमों का उल्लंघन करके गेलिथीन के आयातित अधिक माल की ऊंचे मूल्यों पर बिक्री के बारे में के०पी० गोयनका के एशियन केबल्स के विरुद्ध आरोपों के बारे में सरकार ने जांच पूरी कर ली है;

(ख) क्या तांबा जैसे आयातित कच्चे माल को इस कम्पनी द्वारा नियमों का उल्लंघन करके ऋण पर लिया जाने अथवा उसे बेचे जाने के बारे में भी जांच की गई है;

(ग) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले;

(घ) क्या नियमों का उल्लंघन करके इस कम्पनी को पुनः ऊंचे मूल्य पर माल की बिक्री करने की अनुमति देने वालों के विरुद्ध सरकार ने कार्यवाही की है; और

(ङ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरूद्दीन अली अहमद): (क) से (ग). मामले की अभी जांच की जा रही है ।

(घ) और (ङ): जैसा कि मैंने 22-8-1969 को ध्यानाकर्षण प्रस्ताव के उत्तर में दिए गए अपने वक्तव्य में कहा था कि महानिदेशक ने अपने एक वरिष्ठ अधिकारी से मशविरा करके इस मामले को स्वयं निबटाया था तथा नियमानुसार अनुमति प्रदान की थी । अतः किसी प्रकार की कार्यवाही करने का प्रश्न ही नहीं उठता ।

इस्पात का उत्पादन बढ़ाने के लिये योजना

2319. श्री मधु लिमये : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या समूचे विश्व में इस्पात तथा इस्पात की बनी वस्तुओं की अत्यधिक कमी है;

(ख) क्या गैर-सरकारी क्षेत्र केवल कुछ ही पहले ऐसा नहीं कह रहा था कि इस्पात उत्पादों की भरमार हो जायेगी और इस्पात परिव्यय में कटौती की जानी चाहिये;

(ग) क्या सरकार को इस प्रचार का शिकार नहीं बनना पड़ा; और

(घ) इस कमी को पूरा करने के लिये सरकारी तथा गैर-सरकारी क्षेत्रों में इस्पात का उत्पादन बढ़ाने के लिये सरकार की क्या योजनाएं हैं ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त): (क) जी, हां। विश्व भर में इस्पात के मूल्यों में लगातार वृद्धि होने और अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में सम्भरण के लिये लम्बी तारीखें देने से ऐसा संकेत मिलता है ।

(ख) ऐसे कुछ विचार व्यक्त किये गये थे ।

(ग) जी, नहीं । विश्व में इस्पात की वर्तमान कमी के पहले ही इस्पात के लिये योजना बना ली गई थी ।

(घ) देश में इस्पात की क्षमता को बढ़ाने के लिये प्रस्तावित कार्यक्रम नीचे दिया गया है :—

(1) पहले से शुरू की गई परियोजनाओं को पूरा करना और वर्तमान सुविधाओं में तकनीकी विकास, और अतिरिक्त संतुलन और फिनिशिंग सुविधाओं द्वारा अधिकतम उत्पादन प्राप्त करना ।

(2) बोकारो को 4 मिलियन टन अवस्था तक पहुंचाना ।

(3) बिलेट और प्लेट के उत्पादन के लिये 4.2 मिलियन टन तक के लिये भिलाई का विस्तार ।

(4) नये इस्पात कारखानों में इस्पात की लगभग 4 मिलियन टन अतिरिक्त क्षमता ।

(5) रूरकेला में ठण्डी बेलित दानेदार चादरों का उत्पादन ।

आयात विकल्प-कार्यक्रम के कारण आयात में कमी

2320. **श्री अदिचन** : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आयात विकल्प-कार्यक्रम से आयात की मात्रा में पर्याप्त कमी आई है;

(ख) यदि हां, तो इस कार्यक्रम आरम्भ के पश्चात आयात में कुल कितनी कमी हुई है और इस कमी का मद-वार ब्यौरा क्या है; और

(ग) इस कार्यक्रम के अनुसरण में चौथी पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत और आगे क्या कार्यवाही की जा रही है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) जी, हां ।

(ख) आयात प्रतिस्थापन देश की औद्योगिक नीति का एक अनिवार्य अंग हो गया है तथा इस निरन्तर प्रक्रिया के अन्तर्गत उद्योग का समस्त परिक्षेत्र आ जाता है । अतएव इसके कारण इसके प्रारम्भ से आयात में हुई कमी अथवा आयात में हुई कमी की मदवार सूचि बनाना कठिन होगा ।

(ग) विदेशी मुद्रा में अधिक बचत करने की दृष्टि से आगामी वर्षों में तीव्र प्रयास करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाये जा रहे हैं :—

(1) आयातित कच्चे माल हिस्से पुर्जों फालतू पुर्जों का देश में उत्पादित माल, हिस्से पुर्जों तथा उसी विशिष्ट प्रकार के हिस्से पुर्जों अथवा उसी से मिलते जुलते प्रकार के हिस्से पुर्जों द्वारा प्रतिस्थापन करना तथा उनके विकास के लिए प्राथमिकता प्रदान करना ।

(2) उत्पादन की प्रति इकाई में आयातित कच्चे माल तथा हिस्से पुर्जों की खपत में कमी करना ।

(3) रसायनों तथा रसायन उत्पादों को उनके मध्यमों से उत्पादन करने को प्रगामी रूप से उनके आधारभूत कच्चे माल से उत्पादन करना ।

(4) अल्पतम समय में देशीय अन्तर्वस्तुओं की बहुलता के हेतु प्रावस्थावद्ध उत्पादन कार्यक्रम में वृद्धि करना ।

(5) पूंजीगत माल के आयात की भली भांति संवीक्षा करना जिससे कि इस बात का सुनिश्चय हो सके कि देश में उत्पादित हो रहे या भविष्य में उत्पादित किये जाने वाले संयंत्रों तथा उपकरणों का आयात न हो ।

(6) केन्द्र तथा राज्यों के सम्बन्धित प्राधिकारियों को तकनीकी विकास के महानिदेशालय का सहयोग करने के लिए अनुदेश जारी करना ताकि इसका सुनिश्चय किया जा सके कि समय पर योजना न करने के कारण वे उपकरण जो देश में ही विकसित किये जा सकते हैं उनके आयात को अनुमति न प्रदान कर दी जाये ।

(7) आयात प्रतिस्थापन के क्षेत्र में प्रोत्साहन देने की योजना द्वारा आयात में कमी करने के क्रियात्मक सुझाव देने वाले व्यक्तियों और संस्थाओं को पुरस्कार देना ।

(8) सरकारी तथा गैर-सरकारी क्षेत्र प्रायोजनाओं के प्राधिकारियों के विदेशी सहयोगियों से तैयार वस्तुओं के ड्राइंग प्राप्त करने के अनुदेश देना जिससे इन ड्राइंगों से भारत में ही ऐसी वस्तुओं का उत्पादन किया जा सके ।

(9) ऐसे अनुदेश देना कि विदेशों से उपहारों के प्राप्त करने में भी करार करने से पूर्व तकनीकी महानिदेशालय को सूचित किया जाये जिससे कि देश में उपलब्ध उपकरणों वस्तुओं के आयात का निवारण हो सके ।

(10) पुर्जे तथा उपकरणों के आयात में अग्रेतर कमी करने की दृष्टि से इस मंत्रालय के नियन्त्रण के अन्तर्गत आने वाले सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों को मुख्य एककों के निकट ही सहायक उद्योग की स्थापनार्थ सहयोग करने के लिये विस्तृत अनुदेश जारी कर दिये गये हैं ।

रेलवे दुर्घटनाओं और कर्मचारी-रहित फाटकों के बारे में कुंजरू समिति की सिफारिशें

2321. श्री अदिचन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुंजरू समिति की सिफारिशों को विशेषकर रेलवे दुर्घटनाओं को रोकने तथा कर्मचारी रहित फाटकों के बारे में की गई सिफारिशों को पूर्णतया क्रियान्वित किया गया है;

(ख) यदि नहीं, तो विलम्ब के क्या कारण हैं; और

(ग) इन्हें किस सीमा तक क्रियान्वित किया गया है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) और (ख). कुंजरू समिति की रिपोर्ट की अधिकतर सिफारिशों का प्रधान लक्ष्य रेल दुर्घटनाओं को कम करना था । समिति की 354 सिफारिशें स्वीकार की गयी थीं जिनमें से केवल 25 सिफारिशों पर अब तक अमल नहीं किया गया है । इनमें से दो सिफारिशों पर राज्य सरकारों द्वारा कार्रवाई की जानी है— एक सिफारिश रेलवे और राज्य सरकारों के बीच बिना चौकीदार वाले समपारों पर चौकीदार रखने के खर्च का हिस्सा बांटने के सम्बन्ध में और दूसरी सिफारिश सभी समपारों के पहुंचमार्गों पर सड़क-संकेतों और सिगनलों की व्यवस्था के सम्बन्ध में है । बाकी 23 सिफारिशें ऐसी हैं जिन पर, यदि रकम उपलब्ध होती, केवल चरणबद्ध आधार पर अमल किया जा सकता है या जिन पर अन्य संगठनों द्वारा कार्रवाई की जानी है ।

(ग) 25 सिफारिशें अमल के विभिन्न चरणों में हैं इनमें से कुछ अमल के अंतिम चरणों में हैं । इन सिफारिशों पर शीघ्र पूरा अमल करने का हर संभव प्रयास किया जा रहा है ।

कर्मचारी-रहित रेलवे फाटक

2322. श्री हिम्मतसिंह का : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में प्रत्येक क्षेत्र में कार्मचारी रहित रेलवे फाटक कितने हैं और देश में इनकी संख्या कितनी है; और

(ख) चौथी योजना में ऐसे रेलवे फाटकों पर कर्मचारी रखने के कार्यक्रम का ब्यौरा क्या है और उनका कितना खर्च सम्बन्धित राज्य सरकारें देंगी ?

रेलवे-मन्त्री श्री नन्दा : (क) मार्च, 1969 के अन्त तक रेलों पर "सी" श्रेणी के, बिना चौकीदार वाले इक्कीस हजार सात सौ सात समपार (जिनमें मवेशी-समपार शामिल नहीं हैं) थे । रेलवे वार स्थिति इस प्रकार है :-

मध्य रेलवे	885
पूर्व रेलवे	740
उत्तर रेलवे	3246
पूर्वोत्तर रेलवे	2222
पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	1373
दक्षिण रेलवे	3173
दक्षिण मध्य रेलवे	2090
दक्षिण पूर्व रेलवे	3216
पश्चिम रेलवे	4798

(ख) जिन समपारों पर बहुत अधिक सड़क और रेल यातायात होता है, वहां यातायात की गणनाके आधार पर या राज्य सरकार/सड़क प्राधिकारियों के अनुरोध पर चौकीदार तैनात किये जाते हैं। समय लागू नियमों के अनुसार, यदि बिना चौकीदार वाले समपार पर चौकीदार की व्यवस्था करनी है या चौकीदार वाले समपार का दर्जा बढ़ाने की आवश्यकता है तो निर्माण कार्य का आवर्ती खर्च राज्य सरकार द्वारा और अनुवर्ती खर्च रेलवे द्वारा दिया जायेगा। चूंकि हर मामले का निर्णय उसके गुणावगुण के आधार पर किया जाना है और राज्य सरकार की अनुमति भी आवश्यक है, अभी नहीं यह बताया जा सकता कि योजना की अवधि के दौरान कौन कौन से समपारों पर चौकीदार तैनात किये जाएंगे और इस पर अनुमानतः कितना खर्च आयेगा ।

बम्बई मध्य रेलवे में प्रथम श्रेणी के सीजन टिकट के किरायों में वृद्धि

2323. श्री जार्ज फरनैन्डीज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने कीकृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1 अक्तूबर, 1969 से बम्बई मध्य रेलवे में प्रथम श्रेणी के सीजन टिकटों के किराये बढ़ाये गये हैं;

(ख) यदि हां, तो इस वृद्धि के क्या कारण हैं;

(ग) क्या ये किराये बढ़ाने से पहले सलाहकार समिति से परामर्श किया गया था; और

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मन्त्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां

(ख) इन सीजन टिकटों के किरायों में संशोधन से पहले, प्रथम श्रेणी के सीजन टिकटधारी दैनिक यात्री को यात्रा की दूरी के आधार पर, प्रति मास एक ओर की 6 से 20 यात्राओं का किराया देना पड़ता था। इस किराये पर मासिक सीजन टिकटधारी व्यक्ति महीने में औसतन एक ओर की 50 यात्राएं

करता है। ये किराये परिचालन लागत को पूरा करने के लिए भी पर्याप्त नहीं पाये गये। इसलिए प्रथम श्रेणी के सीज़न टिकट में उपयुक्त वृद्धि करने का विनिश्चय किया गया।

(ग) जी नहीं। दरों और किरायों के संशोधन के लिए परामर्श समिति की राय नहीं ली जाती।

(घ) भाग (ग) के उत्तर को देखते हुए सवाल नहीं उठता।

Increase in Railway Accidents on Central Railway

2324. Shri G.C. Dixit : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that there has been an increase in the Railway accidents on the Central Railway in the recent past;

(b) if so, the number of accidents occurred from 1st January, 1969 to 31st December 1969;

(c) the number of persons killed and injured in each of the accidents;

(d) the estimated loss to the Railway property in each of the accidents; and

(e) the action taken by Government in each case ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) & (b): No. During the year 1969, there were 103 train accidents in the categories of collisions, derailments, trains running into road traffic at level crossings and fires in trains on the Central Railway against a total of 112 train accidents during 1968.

(c) As a result of these accidents, 13 persons were killed and 18 injured.

(d) The cost of damage to railway property as a result of these accidents was estimated at approximately Rs. 3,22,353.

(e) Inquiries were held into all these accidents and necessary punitive and preventive action was initiated.

Abolishing practice of Disposing of Night-Soil as Head Loads

2325. Shri G.C. Dixit : Will the Minister of **Law and Social Welfare** be pleased to state :

(a) the amount allocated by the Central Government to Madhya Pradesh in pursuance of the recommendations of the Malkani Committee in respect of abolishing the practice of disposing of night-soil as head loads;

(b) whether the said practice has been abolished in the entire State of Madhya Pradesh; and

(c) if not, the reasons therefor ?

The Minister of State in the Ministry of Law and in the Department of Social Welfare [Dr. (Smt.) Phulrenu Guha] : (a) The following are the combined provision made for the scheme of 'Improvement of Working and Living Conditions of Sweepers and Scavengers' :—

	(*Rs. in lakhs*)
Third Plan	6.94
1966-67	4.50
1967-68	0.50
1968-69	1.50
1969-70	5.00

(b) & (c): The information is being collected from the State Government and will be laid on the Table of the Sabha when received. (F.No.1/6/70-SCT.III)

Pitiable conditions of Hostels run by Adim Jati Sewa Mandal of Madhya Pradesh

2326. Shri G.C. Dixit : Will the Minister of **Law and Social Welfare** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Adivasi hostels being run by the Adimjati Seva Mandal in Madhya Pradesh are in a pitiable condition and no attention is paid to them and most of the hostels have not been repaired for the last ten years or more;

(b) if so, the reasons therefor; and

(c) if the reply to part (a) above be in the negative, the amount sanctioned for the repairs of hostels situated in Hoshangabad and East Nimar districts ?

The Minister of State in the Ministry of Law and in the Department of Social Welfare Dr. (Smt.) Phulrenu Guha]: (a) to (c): The details are being collected from the State Government and will be laid on the table of the Sabha as soon as available. (F.No.9/9/70-SCT.II)

Provision of Sheds on both Platforms of Khirkiya Station (Central Railway)

2327. Shri G.C. Dixit : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) the definition of the word 'Platform';

(b) whether it can be said that sheds have been provided on both the Platforms (in accordance with the above definition) of Khirkiya Station on the Central Railway;

(c) whether any shed has been provided on the Down Platform;

(d) if so, whether the passengers boarding the train or getting down therefrom at the said Platform would not be drenched during rains; and

(e) whether the shed provided over the varandah of the Waiting Room near the down Platform has been constructed as a shed on the Platform itself ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) A platform is a raised surface provided along the Railway tracks at a station to facilitate passengers to board or alight from trains.

(b) & (c): Two waiting sheds, one measuring 506 Sq. ft. on the Up platform and the other measuring 2816 Sq. ft. on the down platform already exist, at this station, which is considered adequate to meet the requirements of passengers traffic dealt with at present.

(d) Since the waiting sheds do not cover the entire platforms, the passengers are likely to get drenched during rains.

(e) Yes.

नये इस्पात कारखानों की स्थापना

2328. श्रीमती शारदा मुकर्जी : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने अर्थ व्यवस्था की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये 20 लाख मीट्रिक टन की वार्षिक क्षमता वाले कुछ और इस्पात कारखाने स्थापित करने का निर्णय किया है ;

(ख) इस निष्कर्ष का आधार क्या है; और

(ग) क्या घाटे पर चल रहे सरकारी क्षेत्र के उपक्रमों में वृद्धि द्वारा अपनी अर्थ व्यवस्था पर और अधिक बोझ डालने से पहले वर्तमान इस्पात कारखानों की बेकार क्षमता का उपयोग करने तथा उनका आर्थिक रूप से उचित प्रबंध करने की बात पर विचार कर लिया गया है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य-मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) विचाराधीन प्रस्ताव पांचवी योजना के अन्त तक लगभग 40 लाख टन क्षमता के निर्माण हेतु चौथी योजनावधि में कार्य आरंभ करने के बारे में है ।

(ख) विचाराधीन प्रस्ताव का आधार मांग का अनुमान तथा इस्पात क्षमता को फलीभूत होने में काफी समय लगना है । इस्पात कारखाने को उत्पादन करने में लगभग सात वर्ष लग जाते हैं । इसमें विस्तृत प्रायोजना प्रतिवेदन तैयार करने में लगने वाला समय भी शामिल है । और उत्पादन को निर्धारित क्षमता तक पहुंचने में कुछ वर्ष और लग जाते हैं । इसलिए यह आवश्यक है कि पांचवी योजना में होने वाली मांग की पूर्ति कर सकने के लिए अभी से कार्यवाही की जाए ।

(ग) जी, हां ।

इस्पात कारखानों में प्रयोग में न आने वाला रद्दी लोहा

2329. श्री हेमराज : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राउरकेला, दुर्गापुर तथा भिलाई इस्पात कारखानों में कुल कितनी मात्रा में तथा कितने मूल्य का रद्दी लोहा बिना बिका हुआ पड़ा हैं ;

(ख) वह रद्दी लोहा वहां कितने समय से पड़ा है; और

(ग) उसमें से कितना लोहा खराब हो गया है तथा इसके परिणामस्वरूप कितनी धनराशि की हानि हुई है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) से (ग). सूचना प्राप्त की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी ।

खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग के बारे में अशोक महता समिति का प्रतिवेदन

2330. श्री हेम बरुआ : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री खादी ग्रामोद्योग के बारे में अशोक मेहता समिति के प्रतिवेदन के बारे में 29 जुलाई 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1210 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस बीच सभी राज्यों से उत्तर प्राप्त हो चुके हैं ; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रतिवेदन पर सरकार ने क्या निर्णय लिया है ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख). जी, नहीं । आंध्र प्रदेश तथा मध्य प्रदेश राज्य सरकारों के सुझाव अभी आने हैं । समिति की सिफारिशों की राज्य सरकारों से उपलब्ध हो चुके उत्तरों के संदर्भ में जांच की जा रही है ।

इलयापेरूमाल समिति की सिफारिशों पर निर्णय

2331. श्री हेमराज :
श्री सिद्दय्या :
श्री श्रीनिवास मिश्र :
श्री जे० अहमद :
श्री ए० श्रीधरन :

क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री इलयापेरूमाल समिति की सिफारिशों पर निर्णय के बारे में 23 दिसम्बर, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 5003 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सभी राज्य सरकारों तथा संघ राज्य क्षेत्रों से उत्तर प्राप्त हो गये हैं और यदि हां, तो उन पर क्या निर्णय किया गया है; और

(ख) इलयापेरूमाल समिति की सिफारिशों को क्रियान्वित करने के लिए सरकार का क्या प्रस्ताव है ?

विधि मंत्रालय तथा समाज कल्याण विभाग में राज्य-मन्त्री [श्रीमती (डा०) फूल रेणु गुह] : (क) जी, नहीं ।

(ख) इस समिति की मुख्य सिफारिशों पर 29 जनवरी, 1970 को पिछड़े वर्गों के कल्याण सम्बन्धी राज्यों के मंत्रियों के सम्मेलन में चर्चा की गई थी । कुछ सिफारिशों पर, जैसे तालुक बोर्डों की स्थापना आदि, राज्य सरकारों के निश्चित विचारों की अभी प्रतीक्षा है ।

अधिक दण्ड की व्यवस्था करने तथा अप्रशम्य अपराध बनाने के लिये वर्तमान अस्पृश्यता (अपराध) अधिनियम, 1955 के उपबंधों में संशोधन करने के लिये समाज कल्याण विभाग का विचार चालू सत्र में एक विधेयक प्रस्तुत करने का है ।

राज्यों के समाज कल्याण मंत्रियों का सम्मेलन

2332. श्री हेमराज : क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राज्यों के समाज कल्याण मंत्रियों का कोई सम्मेलन अभी हाल ही में हुआ था; और

(ख) यदि हां, तो इस सम्मेलन में किन-किन प्रमुख विषयों पर विचार-विमर्श किया गया तथा उन पर क्या निर्णय किये गये ?

विधि मंत्रालय तथा समाज कल्याण विभाग में राज्य-मन्त्री [श्रीमती (डा०) फूलरेणु गुह] : (क) हां, श्रीमान ।

(ख) यह सम्मेलन समाज कल्याण कार्यक्रमों तथा अनुसूचित जातियों, अनुसूचित आदिम जातियों और पिछड़े वर्गों के कल्याण के लिए योजनाओं से सम्बन्धित विभिन्न मामलों पर मतों के आदान-

प्रदान के लिए बुलाया गया था। इस में निम्नलिखित विषयों पर विचार-विमर्श किया गया था :—

1. समाज कल्याण विन्ग :

1. केन्द्रीय समाज कल्याण बोर्ड के लिए नया संगठन।
2. परिवार तथा बाल कल्याण कार्यक्रम।
3. महानगरों में भिक्षावृत्ति पर नियंत्रण।
4. स्थायी दायित्व गृहों का भविष्य।
5. विकलांग व्यक्तियों को रोजगार, प्रशिक्षण तथा पुनर्वास।
6. समाज कल्याण (सामान्य)

2. पिछड़ा वर्ग विन्ग :

1. अस्पृश्यता
2. आर्थिक विकास।
3. शैक्षिक विकास।
4. वाध्य श्रम।
5. चतुर्थ पंचवर्षीय योजना की कार्यान्विति।
6. अनुसूचित आदिमजातियों की विशेष स्वास्थ्य समस्याएं।
7. गांधी शताब्दी वर्ष के सम्बन्ध में विशेष कार्यक्रम।
8. अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिमजातियों के कल्याण से सम्बद्ध संसदीय समिति के नमूने पर राज्य विधान मंडलों की समिति की स्थापना।
9. क्षेत्रीय कार्यालयों का कार्य।

Enquiry demanded by Legislators against Birla Concerns in Andhra Pradesh

2333. Shri Deven Sen : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the M.L.As. of Andhra Pradesh have requested the Union Government as also the State Government that an inquiry into the Birla concerns in that State should be instituted and that these concerns should be taken over by Government;

(b) if so, the details of the charges which they have levelled in support of their demand; and

(c) the reaction of the Union Government in regard thereto ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) to (c): No request from the M.L.As. of Andhra Pradesh appears to have been received by the Government of India. Information in this regard is, however, being ascertained from the State Government.

Loss incurred by Mysore Iron and Steel Ltd.

2334. Shri Deven Sen : Will the Minister of **Steel & Heavy Engineering** be pleased to state :

(a) the amount of loss suffered by the Mysore Iron and Steel Ltd., a public undertaking during the last three years and the reasons therefor;

(b) the expenditure incurred on the foreign technicians during the last three years, year-wise;

(c) the amount of compensation which the said Company has to pay under the 10 year technical collaboration agreement concluded between the Mysore Iron and Steel Ltd. and Bohler of Australia;

(d) the annual production capacity of the said undertaking ; and

(e) the steps proposed to be taken to improve the deteriorating condition of the said undertaking ?

The Minister of State in the Ministry of Steel & Heavy Engineering (Shri K.C. Pant) :— (a) According to Mysore Iron & Steel Limited, the net profit/losses incurred by them during the last 3 years after providing for depreciation and interest, have been as under :—

(Rs. in lakhs)

Year	*Profit*	*Loss*
1966-67	44.55	—
1967-68	—	211.34
1968-69	—	268.31

The main reasons for the losses are :

(*i*) Continuous rise in the prices of raw materials like Coal, Melting Scrap, Furnace Oil, Electrode paste etc.

(*ii*) Increase in salaries and wages on account of increase in dearness allowance from time to time as per recommendation of the Central Wage Board for iron and steel industry.

(*iii*) Effect of general recession in the country which affected sale of steel products during 1967-68.

(b) The expenditure incurred on the foreign technicians during the last 3 years has been as under :—

Year	*Expenditure incurred* *Rs.*
1966-67	35,74,525
1967-68	42,15,574
1968-69	65,75,007

(c) The amount of compensation payable by M/s Bohler of Austria (not Australia) in the event of any neglect, refusal, inability or breach of the agreement is to be determined by an arbitration court in terms of the agreement.

(d) The annual production capacity of the said Undertaking is as indicated below :—

	(in tonnes)
(*i*) Charcoal/Foundry grade Pig Iron.	24,000
(*ii*) Mild Steel Ingot	45,000
(*iii*) Alloy & Special Steel (saleable)	77,000
(*iv*) Ferro silicon	20,100
(*v*) Other ferro-alloys	4,080
(*vi*) Iron castings	15,600
(*vii*) Steel castings	1,800
(*viii*) Slag cement	84,000

(e) The Mysore Iron & Steel Limited have reported that all necessary steps are being taken by them to standardise operations and achieve the rated production from various Units. Services of experienced German Technical experts have been engaged for the purpose. Under the guidance of these foreign experts, the Technical Officers of MISL are being trained.

इस्पात कारखानों में कार्य कर रहे विदेशी तकनीशियन

2235. श्री हेम बरुआ : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हमारे विभिन्न इस्पात कारखानों में कार्य कर रहे सभी विदेशी तकनीशियनों को हटा दिया गया है; और

(ख) यदि हां, तो कारखाने-वार उनका ब्यौरा क्या है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) जी, नहीं ।

(ख) बोकारो इस्पात कारखाने और हिन्दुस्तान स्टील लि० के अधीन इस्पात कारखानों में इस समय काम कर रहे विदेशी प्रविधिज्ञों की संख्या नीचे दी गई है :

भिलाई इस्पात कारखाना	67
राउरकेला इस्पात कारखाना	98
दुर्गापुर इस्पात कारखाना	--
बोकारो इस्पात कारखाना	159

भिलाई में लगे प्रविधिज्ञों में 28 परिचालन और रख-रखाव का कार्य कर रहे हैं और कारखाने की क्षमता को 2.5 मिलियन पिन्डक टन से बढ़ाने के कार्य में लगे हुए हैं । बोकारो इस्पात कारखाना निर्माणाधीन है तथा सभी प्रविधिज्ञ इसी कार्य में लगे हुए हैं ।

जब कार्य अपनी चरमावस्था पर था उस समय भिलाई में 300 से अधिक, राउरकेला में 250 से अधिक, और दुर्गापुर में लगभग 100 विदेशी प्रविधिज्ञ कार्य कर रहे थे । भिलाई और राउरकेला में परिचालन एवं रख-रखाव के लिये काम कर रहे प्रविधिज्ञों में से अधिकतर को इन कारखानों के विस्तार कार्यक्रम के अन्तर्गत लगाई गई इकाइयों में काम करने के लिए रख लिया गया है । सभी विदेशी प्रविधिज्ञों/विशेषज्ञों के साथ भारतीय इंजीनियर लगा दिये गये हैं और ऐसी आशा है कि उत्पादन स्थिर होने और इन भारतीय इंजीनियरों द्वारा अनुभव/विशेषता प्राप्त करने पर केवल जटिल कार्य के लिए कुछ विदेशी प्रविधिज्ञों को छोड़ कर शेष स्थानों के लिये विदेशी प्रविधिज्ञों को रखना आवश्यक नहीं होगा ।

आम निर्वाचनों की मांग

2336. श्री यशपाल सिंह : क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्तमान स्थिति को समाप्त करने के लिए विभिन्न दलों के राजनीतिक नेता देश भर में आम निर्वाचनों की मांग रहे हैं; और

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

विधि तथा समाज कल्याण मंत्री (श्री गोविन्द मैनन) : (क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता ।

विदेशी सहयोग से विदेशों में इस्पात कारखानें की स्थापना

2337. श्री देवकी नन्दन पाटोदिया:
श्री मुहमद शरीफ:

क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :-

(क) क्या यह सच है कि भारत का विचार किसी अन्य देश में विदेशी सहयोग से इस्पात कारखाना स्थापित करने का है;

(ख) यदि हां, तो भारत सरकार ने किन-किन देशों से इस सम्बन्ध बात की है और उनकी क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) क्या किसी अन्य देश में इस्पात काखाना स्थापित करने का कोई प्रस्ताव अब तक प्राप्त हुआ है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य-मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) से (ग): कोई ठोस प्रस्ताव नहीं है लेकिन सम्भावना को ध्यान में रखा गया है ।

स्कूटरों की कमी

2338. श्री देवकी नन्दन पाटोदिया : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में स्कूटरों की बहुत कमी है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि यदि वर्तमान कारखानों को अपनी उत्पादन क्षमता में वृद्धि करने की अनुमति दी जाए तो इस कमी को आसानी से पूरा किया जा सकता है ।

(ग) यदि हां, तो वर्तमान कमी कितनी है, और

(घ) क्या सरकार का विचार वर्तमान कारखानों की उनका निर्यात बढ़ाने के लिए अनुमति देने का है और यदि नहीं, तो न्यूनतम समय में इस कमी को दूर करने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है, और यदि नहीं, तो क्या सरकार के अनिश्चय के परिणाम-स्वरूप स्कूटरों की लागत अधिक हो जाएगी ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) इस समय देश में स्कूटरों का उत्पादन मांग को पूरा करने की दृष्टि से पर्याप्त नहीं है।

(ख) मांग तथा सप्लाई के बीच असंतुलन को उत्पादन में वृद्धि करके ही दूर किया जा सकता है। उत्पादन में वृद्धि या तो विद्यमान एककों में विस्तार करके अथवा नए एकक स्थापित करके अथवा विद्यमान एककों के विस्तार के साथ-साथ नए एकक स्थापित करके, की जा सकती है ।

(ग) स्कूटरों की वर्तमान वार्षिक मांग अभी निर्धारित नहीं की गई है । फिर भी स्कूटरों, मोटर साइकलों, तीन पहिए वाले स्कूटरों, मोटरों आदि की मांग का अनुमान मशीनी उद्योग के योजना ग्रुप द्वारा 1973-74 तक 2,00,000 संख्या वार्षिक लगाया गया है। जबकि केवल 1969 में स्कूटरों का उत्पादन 49,270 हुआ ।

(घ) सप्लाई और मांग के बीच की दूरी को पूरा करने के प्रश्न पर सरकार पिछले कुछ अर्से से विचार कर रही है। सरकार अब इस निष्कर्ष पर पहुंची है कि सरकारी क्षेत्र में स्कूटरों का निर्माण करने के लिए एक परियोजना स्थापित करना उचित होगा। इस निर्णय का अनुसरण करते हुए

सरकार ने सरकारी क्षेत्र में स्कूटरों का निर्माण करने हेतु उपयुक्त डिजाइन तैयार करने और उस पर सलाह देने के लिए तकनीकी विशेषज्ञों की एक समिति स्थापित की थी। समिति की रिपोर्ट का प्रथम भाग प्राप्त हो गया है और उस पर विचार किया जा रहा है।

सरकार ने यह भी निश्चय किया है कि गैर सरकारी क्षेत्र की यदि कोई पार्टी वेशी जानकारी और कच्चे माल से स्कूटरों का निर्माण शीघ्र ही करने को तैयार है तो उसे इसके लिए अनुमति दे दी जाएगी। इसके अनुसार, 27 अक्तूबर, 1969 को एक सार्वजनिक विज्ञप्ति जारी की गई थी जिसमें इच्छुक उद्यमियों से जो पूर्ण वेशी जानकारी और कच्चे माल से स्कूटरों का निर्माण करने को तैयार हों, 31 जनवरी, 1970 तक आवेदन पत्र मांगे गये थे। आवेदन पत्र निर्धारित तिथि के अन्दर ही प्राप्त हो गये हैं, इसमें विद्यमान स्कूटर निर्माताओं के विस्तार करने वाले आवेदन भी शामिल हैं, जिन पर इस समय विचार किया जा रहा है।

अखबारी कागज बनाने के लिए खोई, सख्त लकड़ी, पटसन की तीलियां तथा बांस का उपयोग

2339. श्री देवकी नन्दन पाटोदिया: क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गन्ने की खोई, सख्त लकड़ी, कृषि अवशेषों, पटसन की तीलियों तथा बांस का, जिनकी भारी मात्रा बेकार जाती है, अखबारी कागज बनाने के लिए उपयोग किया जा सकता है जिसका इस समय भारत आयात कर रहा है ;

(ख) क्या श्री लंका तथा जापान जैसे एशियाई देशों में अखबारी कागज बनाने के लिए इन साधनों का उपयोग करने में पहले बहुत प्रगति हुई है ;

(ग) यदि हां, तो अखबारी कागज बनाने के लिये इस नये साधनों का उपयोग करने के लिये सरकार द्वारा कार्यवाही न करने के क्या कारण हैं; और

(घ) क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में कोई योजना बनाई है और यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) से (घ). भारत के नेपा मिल में अखबारी कागज पहले से ही आरम्परागत कच्चे मालों जैसे सख्त लकड़ी तथा बांस से बनाया जा रहा है। अखबार के कागज को बनाने के लिए युक्लिपटसन को प्रयोग करने की सम्भावनाओं पर भी विचार किया जा रहा है।

केवल कुछ दूरवर्ती क्षेत्रों को छोड़कर कागज बनाने के लिए बांस संसाधनों का अधिकतम प्रयोग किया जा रहा है। कुछ हद तक अन्य कच्चे माल जैसे गन्ने की खोई, सख्त लकड़ी, पटसन की तीलियां तथा कृषिअवशेषों जैसे भूसा का भी कागज बनाने में प्रयोग किया जा रहा है। आने वाले वर्षों में तकनीकी आर्थिक तथा अन्य एकत्र करने और भंडार करने की समस्याओं के अधीन उन्हें छांटा जा रहा है। आशा की जाती है कि कागज उद्योग में इस कच्चे माल की बड़ी मात्रा का प्रयोग किया जायेगा।

जहां तक सरकार की जानकारी है, मालूम होता है कि जापान समशीतोषण कटिबन्ध की सख्त लकड़ी का (जो हमारे देश में पाई जाने वाली उष्ण कटिबन्धी सख्त लकड़ी से बिल्कुल अलग है) विभिन्न प्रकार के कागज तथा अखबारी कागज बनाने के लिए प्रयोग कर रहा है। उस देश में अन्य कच्चे सामान जैसे गन्ने की खोई, बांस, पटसन की तीलियां इत्यादि जो वहां उपलब्ध ही नहीं है का प्रयोग

नहीं हो रहा है। प्राप्त सूचनाओं के अनुसार, लंका में भी इन कच्चे मालों का प्रयोग नहीं किया जा रहा है।

Condition of Brake Vans of Goods Trains

2340. Shri Ram Singh Ayarwal :
Shri Nageshwar Dwivedi :

Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the brake vans of the Goods Trains are not fit and fully equipped from the point of view of health and safety of Guards;

(b) if so, whether Government have considered the question of making improvements therein; and

(c) whether proper shuttering arrangement would be made in the windows of the brake vans in order to give protection to the Guards in cold weather ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) No. The design of goods brakevans has adequate provision for ventilation through windows. Their doors and windows can be locked from inside to provide the required safety.

(b) Effecting improvements in design and fittings is a continuous process and is being undertaken regularly. In the new design of brakevans double windows with a venetian shutter and a glass pane are provided with safety catches.

(c) The windows of brakevans can be closed tight which gives the required protection against cold weather.

Running of Bina-Katni Passenger Trains without Light

2341. Shri Ram Singh Ayarwal : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Bina-Katni Passenger train and the Katni-Bina Passenger train are often found running without light in the compartments during the night;

(b) if so, the reasons therefor;

(c) in case of thefts and other crimes in a train running without light in the compartments, whether the Railway Administration is responsible for paying compensation for the loss so suffered; and

(d) if not, whether Government would make adequate arrangement for providing light in the compartments ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) & (b): No. Occasional failures do, however, occur due to thefts of train lighting fittings, failure of equipment, lack of materials, lapses in maintenance, etc.

(c) Under the provisions of the Indian Railways Act 'a railway administration shall not be responsible for the loss, destruction, damage, deterioration or non-delivery of any luggage belonging to a passenger unless a railway servant has booked the luggage and given a receipt therefor and in the case of luggage which is carried by the passenger in his charge, unless it is also proved that the loss, destruction, damage or deterioration was due to the negligence or misconduct on the part of the railway administration or of any of its servants'.

(d) Adequate arrangements exist for providing lights in these trains. Railway are keen that these fittings should be kept in good working order and steps have been taken to improve the maintenance and to provide better security arrangements to reduce thefts and pilferages.

Posting of Conductor-Guards in Two Tier First Class Coaches of Bina-Katni Line (Central Railway)

2342. Shri Ram Singh Ayarwal : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Conductor-Guards are not posted in the two-tier and first class coaches of the trains running on the Bina-Katni line; and

(b) if so, the time by which arrangements would be made for the posting Conductor-Guards in the said coaches ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) & (b). Conductor Guards are generally posted only on important Mail and Express trains and not in individual coaches. Travelling Ticket Examiners in sleeper coaches and Coach Attendants in first class corridor type coaches have been provided on all trains running on Bina-Katni section except 35 Dn. /36 Up Bhopal-Bilaspur Expresses. Arrangements to provide Travelling Ticket Examiners in sleeper coaches and Coach Attendants in full first class corridor type of coaches running on these trains are being made.

Double Railway Line on Bina-Katni Section (Central Railway)

2343. Shri Ram Singh Ayarwal : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the construction of double Railway line on the Bina-Katni section has not so far been completed and, if so, the reasons for slackness in the construction work;

(b) whether it is also a fact that less than one-fourth of the work remains to be completed in this regard and, if so, whether a provision has been made in the budget for this year; and

(c) if so, the amount thereof and, if not, the reasons therefor ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) Of the 263.35 Kms. long Bina-Katni Section, partial doubling of 132.87 Km. programmed in 1963-64 has been completed and opened to traffic. There is no slackness in the construction work.

(b) & (c). A sum of Rs. 24.02 lakhs has been provided in the Budget for 1970-71 for minor residual works and to clear outstanding debits.

Stoppage of Utkal Express on Khurai Station on Bina-Katni Line (Central Railway)

2344. Shri Ram Singh Ayarwal : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a demand had been made for the stoppage of the Utkal Express at Khurai Station on the Bina-Katni line;

(b) whether the Railway Administration has considered the said demand and, if so, the decision taken in this respect;

(c) if no decision has been taken the reasons therefor;

(d) whether it is also a fact that the timings of the Utkal Express on the Bina-Katni line are so loose that it would not make any difference in its timings if it stops for a shortwhile at the Khurai Station; and

(e) whether it is further a fact that as the said train arrives before the scheduled time at Bina-Katni and other stations, the other trains have to be detained at the stations earlier to those stations ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) Yes.

(b) to (d). In view of the public demand and having regard to the cushion in the running time of the train on Bina-Katni section, it is proposed to stop 77 Up/78 Dn. Utkal Express at Khurai station from 1-4-1970.

(e) Yes, on a few occasions these trains arrive Bina and Katni about 5 to 15 minutes before time but this does not generally affect the running of other trains.

इस्पात के उत्पादन तथा इस्पात कारखानों के प्रबन्ध के बारे में रूसी विशेषज्ञों का प्रतिवेदन

2345. श्री बाबू राव पटेल : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कुछ समय पूर्व रूस के एक उच्च औद्योगिक विशेषज्ञ श्री स्केचकोव द्वारा भिलाई तथा रांची के बारे में आलोचनात्मक प्रतिवेदन के परिणामस्वरूप इस्पात मंत्रालय और रांची स्थित हिन्दुस्तान स्टील और हैवी इंजीनियरिंग उद्योग समूह के सर्वोच्च पदाधिकारियों में बड़ा परिवर्तन किया गया है;

(ख) यदि हां, तो किस प्रकार से परिवर्तन किया गया है और क्या इससे उत्पादन तथा कार्यदक्षता में कोई वृद्धि हुई है;

(ग) क्या श्री स्केचकोव ने फरवरी, 1970 में अपने दूसरे दौरे के उपरान्त रूसी सहयोग से चल रहे इस्पात कारखाने में कुछ और परिवर्तन करने का सुझाव दिया है; और

(घ) यदि हां, तो रूसी दल का भिलाई और बोकारो के बारे में मुख्य निष्कर्ष क्या है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य-मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) और (ग) : जी, नहीं ।

(ख) और (घ) प्रश्न नहीं उठते ।

पौलिएस्टर धागे के उत्पादन के लिए कम्पनियों का पंजीकरण

2346. श्री अब्दुलगनी डार : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1969-70 में पैलिएस्टर धागे के उत्पादन के लिए कितनी कम्पनियों का पंजीकरण किया गया है, और

(ख) उन कम्पनियों के नाम क्या हैं, किस-किस तिथि को इनका पंजीकरण हुआ तथा वे कहां-कहां है और इनके निदेशकों के नाम क्या है ?

औद्योगिक विकास आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख) . सूचना एकत्रित की जा रही है और सभापटल पर रख दी जायेगी ।

माल भाड़े तथा यात्री किराये में वृद्धि

2349. श्री अब्दुलगनी डार : : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार प्रति वर्ष अथवा कुछ अवधि के उपरान्त माल-भाड़े की दर में तथा यात्री किराये में वृद्धि कर देती है;

(ख) वर्ष 1960 में विभिन्न वस्तुओं के माल-भाड़े में और प्रत्येक श्रेणी का यात्रा-किराया कितना था और वर्ष 1969 में इसमें तुलनात्मक आंकड़े क्या थे; और

(ग) वर्ष 1960 और वर्ष 1969 में अलग-अलग रेलवे का कुल राजस्व आय, व्यय और लाभ कितना कितना था ?

रेलवे मन्त्री (श्री नन्दा) : (क) यह सही है कि माल-भाड़े की दरों में समय समय पर संशोधन किया जाता है, लेकिन हमेशा इनमें वृद्धि नहीं की जाती। कुछ मामलों में कमी भी की जाती है। यात्री किराये में भी संशोधन हर वर्ष नहीं किया जाता। पिछले 10 वर्षों में इनमें केवल चार बार अर्थात् 1-7-62, से 1-4-65 से, 15-6-67 से और 1-4-68 से संशोधन किया गया।

(ख) कुछ चुनी वस्तुओं की भाड़ा दरें और प्रत्येक दर्जे के यात्री किराये 1-4-60 और 1-4-69 को क्या थे इसका ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है। **[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी०-2795/70]**

(ग) भारतीय रेलों के लेखे प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अनुसार रखे जाते हैं। 1960 और 1969 कलेण्डर वर्ष के ब्यौरे उपलब्ध नहीं हैं। इसके अलावा, 1969-70 का वित्तीय वर्ष अभी समाप्त नहीं हुआ है। इसलिए 1960-61 (वास्तविक) का ब्यौरा और चालू वर्ष का संशोधित अनुमान नीचे दिया गया है :—

(करोड़ रुपयों में)

	1960-61 (वास्तविक)	1969-70 (संशोधित अनुमान)
राजस्व	456.80	950.55
व्यय	424.79	963.10
बचत (+) घाटा (—)	32.01	(—) 12.55

Factors considered for converting a Railway District into a Railway Division

2350. Shri Mrityunjay Prasad : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) the main factors specially taken into consideration at the time of converting a Railway District into a Railway Division and the average length of direct Railway track and branch line track and the number of passenger and goods trains supervision which is entrusted to a Division;

(b) the names of the various Headquarters of the North Eastern, Northeast Frontier, Eastern and Northern Railways and their work load and the details regarding the length of Railway track under their supervision; and

(c) the additional recurring or non-recurring expenditure each Railway had to incur in converting a Railway District into a Railway Division, the extent of increase or decrease in staff, the extent to which efficiency was toned up and the extent of profit or loss to the Railway as a result thereof ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) The main considerations that are taken into account are improvement in operational and administrative efficiency and in the quality of service offered to the rail-users coupled with economy.

There could be no fixed norms regarding the track kilometrage and the number of passenger/goods trains which can be set for supervision in a division as various other parameters have also to be taken into consideration.

(b) The location of headquarters, the workload indices and the route kilometrage of the 4 Railways are as under :

Name of the Railway	Location of Headquarters	Workload indices 1968-69 (Base Western Railway 1952-53 : 100)	Route Kilometres
North Eastern	Gorakhpur	95	4,965
Northeast Frontier	Maligaon, Gauhati	65	3,632
Eastern	Calcutta	175	4,144
Northern	New Delhi	210	10,591

Workload index, however, is not the only criterion in determining the size of a zone as other considerations like special geographical, climatic and strategic factors have also to be taken into account.

(c) On Eastern and Northern Railways, the divisional system had existed since the inception of these zones, and the question, therefore, does not arise in respect of them. As regard the North Eastern and Northeast Frontier Railways the divisional system was introduced only from 1-5-1969 and a proper assessment can only be made after some time when conditions stabilise.

पूर्वोत्तर रेलवे में खोमचा ठेकदारों की ओर बकाया लाइसेंस शुल्क और किरायों की राशि

2351. **श्री विश्वनाथ पाण्डेय :** : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर रेलवे के खोमचा ठेकेदारों की ओर लाइसेंस शुल्क और किराये की बड़ी राशि बकाया है ;

(ख) यदि हां, तो गत तीन वर्षों में कितनी राशि बकाया है;

(ग) क्या यह भी सच है कि खोमचा ठेकेदार साधारणतया खोमचे का ठेका लेने के बाद उसे किराये पर दे देते हैं और किरायेदारों को अपना कर्मचारी बनाते हैं ;

(घ) यदि हां, तो इसको रोकने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार है;

(ङ) उस अवधि में पूर्वोत्तर रेलवे के विभिन्न स्टेशनों पर कितने ठेकेदारों को दो से अधिक खोमचे दिये गये है; और

(च) क्या सहकारी समितियों, राजनीतिक पीड़ितों और बेरोजगार व्यक्तियों को इसमें कोई वरीयता दी जाती है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा): (क) जी नहीं ।

(ख) सवाल नहीं उठता ।

(ग) और (घ). जी नहीं, लेकिन शिकमी पर दिये जाने के जो मामले प्रमाणित हो जाते हैं उनमें ठेके समाप्त कर दिये जाते हैं और उप-पट्टाधारी को दे दिये जाते है ।

(ङ) एक ।

(च) रेलों पर खान-पान/खोमचे के ठेकों के आबंटन में सहकारी-समितियों और अनुसूचित जाति और अनुसूचित आदिमजाति के उम्मीदवारों को तरजीह दी जाती है ।

विधि आयोग की सिफारिशों को क्रियान्वित करने में विलम्ब

2352. श्री लखन लाल कपूर :

श्री मोहन स्वरूप :

श्री पी० विश्वम्भरन :

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

(क) क्या सरकार ने विधि आयोग की विभिन्न विषयों पर सिफारिशों को क्रियान्वित करने में विलम्ब किये जाने के बारे में प्रसिद्ध विधिवताओं द्वारा की गई सार्वजनिक टीका-टिप्पणियों पर ध्यान दिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इन सिफारिशों को कार्यान्वित करने के लिये कोई कार्यवाही की जा रही है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ;

विधि तथा समाज कल्याण मंत्री (श्री गोविन्द मेनन): (क) ऐसी किसी सार्वजनिक टीका-टिप्पणी का पता इस मंत्रालय को नहीं है ।

(ख) और (ग). इन सिफारिशों को कार्यान्वित करने के लिए सरकार सभी संभव प्रयत्न कर रही है ।

पूना स्टेशन पर पांच सैनिकों का पकड़ा जाना

2353. श्री न० रा० देवघरे : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे पुलिस ने 14 फरवरी, 1970 को पूना स्टेशन में भारतीय सशस्त्र सेना के पांच व्यक्तियों को प्रथम श्रेणी के डिब्बों में एक महिला यात्री का शील भंग करने के आरोप में गिरफतार किया था;

(ख) यदि हां, तो जिन परस्थितियों में यह घटना हुई, उसका ब्यौरा क्या है; और

(ग) सरकार ने इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां ।

(ख) 14-2-1970 को एक महिला यात्री 205 अप वास्को-डिगामा एक्सप्रेस से पूना पहुंची और जब वह स्टेशन से बाहर जाने के लिए ऊपरी पुल से गुजर रही थी तो एक अभियुक्त उसके पास पहुंचा और उससे बोला कि वह जिस डिब्बे में सफर कर रही थी, उसमें अपना पर्स भूल आयी है । इसलिए वह महिला वापस लौटी और पर्स लेने के लिए डिब्बे में दाखिल हुई । वह ज्योंही डिब्बे में दाखिल हुई, सशस्त्र सेना के चार व्यक्तियों ने, उसके साथ बलात्कार किया जबकि पांचवां व्यक्ति, जो कि सशस्त्र सेना का ही था सवारी डिब्बों के बाहर खड़ा रहा ।

(ग) शिकायत दर्ज करने पर सरकारी रेलवे पुलिस ने एक मामला दर्ज किया और पांचों अभियुक्तों को गिरफतार करके सैनिक हिरासत में रखा गया । इस सम्बन्ध में पुलिस की जांच पड़ताल लगभग पूरी हो चुकी है और शीघ्र ही अभियुक्तों के विरुद्ध न्यायालय में आरोपपत्र पेश किये जाने की सम्भावना है ।

पठानकोट तथा जम्मू के बीच रेल लाइन बनाना

2354. श्री न० रा० देवघरे : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पठानकोट तथा जम्मू के बीच रेलवे लाइन बनाने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है; और

(ख) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा): (क) और (ख). माधोपुर के रास्ते पठानकोट और कठुआ के बीच एक रेलवे लाइन पहले से मौजूद है। फिलहाल कठुआ और जम्मू के बीच आगे और रेलवे लाइन (बड़ी लाइन, 75.31 कि० मी०, लागत 10.79 करोड़) बनाने का काम जारी है और मार्च 1972 के अन्त तक इसके पूरे हो जाने की आशा है।

महाराष्ट्र में निम्न आय वाले हथकरघा बुनकरों के बच्चों को छात्रवृत्ति

2355. **श्री न० रा० देवघरे :** क्या विधि तथा समाज कल्याण मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या महाराष्ट्र में निम्न आय वाले हथकरघा बुनकरों के स्कूल/कालिज में पढ़ने वाले बच्चों को छात्रवृत्ति देने का कोई प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है;

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

(ग) यदि नहीं, तो क्या सरकार का विचार समाज के इस वर्ग की उन्नति के लिये व्यवस्था करने का है और यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

विधि मंत्रालय तथा समाज कल्याण विभाग में राज्य मंत्री [डा० (श्रीमती) फूलरेणु गुह] : (क) से (ग). महाराष्ट्र राज्य के कम आय वाले हाथकरघा बुनकरों के स्कूल/कालेज के विद्यार्थियों को छात्रवृत्तियां देने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

छोटी कार परियोजना के लिये वित्तीय सहायता

2356. **श्री यशपाल सिंह :** क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीयकृत बैंकों को कहा जा रहा है कि वे छोटी कार परियोजना को वित्तीय सहायता दें; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव पर बैंकों की क्या प्रतिक्रिया है ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) छोटी कार परियोजना के बारे में अभी अंतिम रूप से निर्णय किया जाना बाकी है। परियोजना के लिए आवश्यक वित्तीय साधनों की सहायता हेतु राष्ट्रीयकृत बैंकों से अब तक कोई अनुरोध नहीं किया गया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

भोजन व्यवस्था समिति के प्रतिवेदनों की सिफारिशों को लागू करना

2357. **श्री क० अनिरुद्धन :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे में भोजन व्यवस्था के बारे में समय-समय पर नियमित रूप से अध्ययन करने के लिये कोई भोजन व्यवस्था समिति कार्य कर रही है;

(ख) क्या इस समिति ने रेलवे यात्रियों के, जो रेलवे में भोजन व्यवस्था की सुविधाओं का उपयोग करते हैं, विशेषज्ञतापूर्ण मत पर भी विचार किया है;

(ग) इस समिति ने समय-समय पर कितने प्रतिवेदन प्रस्तुत किये हैं; और

(घ) सरकार ने इस समिति की सिफारिशों पर क्या कार्यवाही की है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) से (घ) सम्भवतः आशय रेलवे खान-पान और यात्री सुविधा समिति, 1967 से है। यह समिति 13-7-1967 को नियुक्त की गयी थी और संसद् सदस्यों, पत्रकारों, व्यापारियों और रेलों की खान-पान पर्यवेक्षण समितियों और रेल उपयोगकर्ता सुविधा समितियों के सदस्यों जैसे विभिन्न रेल उपयोगकर्ताओं के विचारों और सुझावों पर विचार करने के बाद समिति ने 17-2-1968 को अपनी रिपोर्ट दे दी थी। समिति ने 38 सिफारिशें की थीं जिनमें से 36 स्वीकार कर ली गयीं और वे रेलों पर क्रियान्वयन के विभिन्न चरणों में हैं। बाकी दो सिफारिशों की जांच की जा रही है।

होशंगाबाद रेलवे स्टेशन के निकट मध्य रेलवे का कृषि फार्म की सार्वजनिक नीलामी द्वारा पट्टे पर देना

2358 श्री नीतिराज सिंह चौधरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य रेलवे का होशंगाबाद रेलवे स्टेशन के निकट एक कृषि फार्म है;

(ख) यदि हां, तो उस कृषि फार्म को सार्वजनिक नीलामी द्वारा न देकर गैर-सरकारी तौर पर पट्टे पर देने के क्या कारण हैं; और

(ग) क्या उस कृषि फार्म को अब विशेषकर हरिजनों और आदिवासियों को सार्वजनिक नीलामी द्वारा पट्टे पर दिया जायेगा ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) लगभग 46 एकड़ कृषि योग्य रेलवे भूमि होशंगाबाद में नर्मदा पुल के पास उपलब्ध है।

(ख) उक्त भूमि प्राइवेट तौर पर पट्टे पर नहीं दी गयी है बल्कि राजस्व अधिकारियों ने लगभग 18 एकड़ भूमि खेती के लिए नीलामी द्वारा दी है।

(ग) बाकी 28 एकड़ भूमि की जरूरत रेलवे को अपने इस्तेमाल के लिए पड़ सकती है। इसलिए, फिलहाल, इस जमीन को किसी बाहरी आदमी को नीलामी द्वारा पट्टे पर देने का प्रस्ताव नहीं है।

जबलपुर सैक्शन को भिलाखेड़ी यार्ड से फ्लाई पास्ट द्वारा मिलाना

2359. श्री नीतिराज सिंह चौधरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इटारसी स्टेशन से कितनी अप और डाउन रेलगाड़ियां प्रतिदिन आती जाती हैं;

(ख) क्या उपरोक्त यातायात की आवश्यकता पूरी करने के लिए इटारसी लाइन की क्षमता पर्याप्त है;

(ग) क्या जबलपुर सैक्शन को इटारसी के उत्तर से भिलाखेड़ी यार्ड से सीधे मिलाने के लिए एक फ्लाई पास्ट का निर्माण आरम्भ किया जायेगा;

(घ) यदि हां, तो कब; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और बढ़े हुए यातायात को किस प्रकार भेजने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) इटारसी जंकशन के रास्ते रोजाना 30 सवारी और 48 मालगाड़ियां गुजरती हैं जो इस जंकशन से सेवित चारों दिशाओं में जाती हैं।

(ख) जी हां ।

(ग) गाड़ियों की क्रासिंग समाप्त करने के उद्देश्य से माल गाड़ियों के संचालन के लिए फ्लाई ओवर की व्यवस्था से सम्बन्धित प्रस्ताव विचाराधीन है ।

(घ) अभी प्रस्तावों को अन्तिम रूप नहीं दिया गया है ।

(ङ) सवाल नहीं उठता ।

इटारसी में बेकार पड़े डीजल इंजन

2360. श्री नीतिराज सिंह चौधरी : क्या **रेलवे** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इटारसी यार्ड के शैड में डीज़ल इंजन खड़े करने की क्षमता कितनी है और इटारसी को वास्तव में कुल कितने डीज़ल इंजन दिये गये हैं,

(ख) मशीनी त्रुटि के कारण वर्ष 1969 में कितने डीज़ल इंजन इटारसी में बेकार पड़े रहे तथा वे कितने समय तक बेकार रहे;

(ग) यदि इसके लिए किसी पर जिम्मेदारी डाली गई है तो उसका ब्यौरा क्या है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) इटारसी डीज़ल शेड में 80 इंजन खड़े करने की क्षमता है। फिलहाल, इस शेड को 75 रेल इंजन दिये गये हैं ।

(ख) 1969 में प्रतिदिन औसतन 716 रेल इंजन बेकार रहे जो कुल आबंटन का 11.05 प्रतिशत है। ये रेल इंजन निवारक अनुरक्षण के लिए शेड में रखे गये थे जो इनके कुशल कार्य के लिए आवश्यक होता है ।

(ग) जी नहीं क्योंकि बेकार रेल इंजनों का प्रतिशत निर्धारित सीमा के भीतर है ।

(घ) सवाल नहीं उठता ।

भीलाखेड़ी यार्ड से इटारसी स्टेशन को भेजे गए सागौन की लकड़ी के शहतीरों की चोरी

2361. श्री नीतिराज सिंह चौधरी : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भीलाखेड़ी यार्ड से सागौन लकड़ी के शहतीरों के बारह बन्द माल डिब्बे जिन पर किसी व्यक्ति ने दावा नहीं किया था, लगभग तीन चार मास पूर्व नीलाम के लिये इटारसी स्टेशन यार्ड भेजे गये थे;

(ख) क्या इटारसी स्टेशन यार्ड पर पड़े वे शहतीर अब छः डिब्बों से भी कम रह गये हैं;

(ग) उन शहतीरों का जो मौजूद नहीं है तथा खोये गये, निपटान किस प्रकार किया गया है; और

(घ) उन्हें नीलाम करने में असाधारण विलम्ब करने के क्या कारण हैं। तथा इसके लिये कौन जिम्मेवार है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) और (ख). टिम्बर के शहतीर और बल्लियां माल डिब्बों में ठीक से नहीं लदे थे अर्थात न तो उनके लिए कोई टेक लगायी गयी थी और न उन्हें बांधा ही गया था। नये इटारसी यार्ड में उन्हें उतार लिया गया और दस (न कि बारह) बी०ओ०

एक्स भालडिब्बों में इटारसी स्टेशन भेज दिया। इन बी० ग्रो० एक्स मालडिब्बों को पूरी लदान-क्षमता तक नहीं भरा गया था। ये शहतीर ग्रौर बल्लियां ग्रभी, इटारसी स्टेशन पर पड़ी हैं। ग्रभी उनकी सार्वजनिक नीलामी नहीं हुई है ग्रौर उनमें से कुछ माल के लापता हो जाने की कोई रिपोर्ट नहीं मिली है।

(ग) भाग (क) ग्रौर (ख) के लिए दिये गये उत्तर को देखते हुए, लापता कहे जाने वाले शहतीरों के निपटारे का प्रश्न नहीं उठता।

(घ) इटारसी के वन ठेकेदार एसोसियेशन ने ग्रनुरोध किया था कि माल का निपटारा करने से पहले, शहतीरों ग्रौर बल्लियों की पहचान की जाये ग्रौर यथासम्भव उनको परेषणों के ग्रनुसार छांट कर सुपुर्दगी के लिए, सम्बन्धित गन्तव्य स्टेशनों को भेज दिया जाये। इस ग्रनुरोध पर विचार किया गया था, लेकिन इसे मानना व्यावहारिक नहीं पाया गया क्योंकि यह पहचान नहीं की जा सकी कि कौन सा शहतीर किस परेषण से सम्बन्धित है। इन सभी पहलुग्रों पर विचार करने के बाद, ग्रब इन शहतीरों को 14-3-1970 को नीलाम करने का विचार है।

Recognition to All India Railway Guards' Union

2363. Shri Nageshwar Dwivedi : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether the All India Railway Guards' Union have submitted some application to Government for according recognition to it; and

(b) if so, the time by which a decision is likely to be taken thereon ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) Yes, Sir.

(b) It has already been decided that recognition to category-wise associations is not desirable as it does not fit in with the zonal pattern of the Railway Administration and will lead to fragmentation of Trade Unions on Railways.

मैट्रिक के पश्चात कक्षाग्रों के लिये ग्रनुसूचित जातियों के विद्यार्थियों को छात्रवृत्तियां देने के लिए उनके माता पिता की ग्राय की सीमा का बढ़ाया जाना

2364. श्री राम चरण : क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैट्रिक के पश्चात् कक्षाग्रों के लिये ग्रनुसूचित जातियों के विद्यार्थियों को छात्रवृत्तियां देने के मामले में ग्रगले वर्ष से माता-पिता की ग्राय की सीमा बढ़ाई जा रही है;

(ख) यदि हां, तो क्या प्रतिमास छात्रवृत्ति की राशि में वृद्धि करने का भी कोई प्रस्ताव है; ग्रौर

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

विधि मंत्रालय ग्रौर समाज कल्याण विभाग में राज्य मंत्री [डा० (श्रीमती) फूलरेणु गुह] : (क) नहीं, श्रीमान।

(ख) तथा (ग) : प्रश्न नहीं उठते।

बिड़लाग्रों के कब्ज़े में कृषि भूमि के बारे में उनके विरुद्ध जांच

2365. श्री राम चरण : क्या **ग्रौद्योगिक विकास, ग्रान्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार द्वारा नियुक्त समिति बिड़लाग्रों के कब्ज़े वाली कृषि भूमि को मन्दिर सीताराम न्यास जैसे विभिन्न धार्मिक न्यासों के नाम में है, के बारे में ग्रनुमान देगी; ग्रौर

(ख) यदि हां, तो क्या भूमि सम्बन्धी पुराने अधिलेखों को देख कर उन बेचारे हरिजनों के भूमि पर दावे को ध्यान में रखा जायेगा जो इस पर गत 40-50 वर्षों से कृषि कर रहे हैं ?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) और (ख). भारत सरकार द्वारा बिरला उद्योग समूह के विरुद्ध लगाये गये कुछ विशेष आरोपों और बड़े उद्योग समूहों से संबंधित कुछ मामलों पर विचार करने के लिए नियुक्त जांच आयोग के विचारार्थ विषयों के संबंध में एक अधिसूचना की प्रति दिनांक 24-2-70 को पूछे गये अतारांकित प्रश्न संख्या 245 के उत्तर के साथ संलग्न में सभा पटल पर रख दी गई है। आयोग के विचारार्थ विषय विशेष रूप से इस प्रश्न में उठाये गये पवाइन्ट से संबंधित नहीं है। फिर भी आयोग इस प्रकार के अन्य आरोपों तथा मामलों पर जो अधिसूचना में उल्लिखित विषयों से उद्भूत हैं तथा उससे संबंधित है तथा जो इसके ध्यान में आयेंगे उनकी जांच करेगा और रिपोर्ट देगा ।

बम्बई और दिल्ली के बीच तेज रेलगाड़ी

2366. श्री बाल्मीकि चौधरी :

श्री पी० सी० अदिचन :

क्या **रेलवे** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई और दिल्ली के बीच राजधानी एक्सप्रैस की तरह एक तेज रेलगाड़ी चलाने की व्यावहारिकता के बारे में कोई अध्ययन प्रतिवेदन सरकार को प्राप्त हो गया है, और यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है; और

(ख) कब तक इस रेलगाड़ी के चालू हो जाने की सम्भावना है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) बम्बई और दिल्ली के बीच एक तेज सवारी गाड़ी चलाने के बारे में व्यावहारिकता अध्ययन पर सरकार को अभी तक कोई रिपोर्ट नहीं मिली है ।

(ख) अभी यह निश्चय नहीं किया गया है कि यह गाड़ी किस तारीख तक चालू कर दी जायेगी ।

स्कूटरों की चोरबाजारी

2367. श्री बाल्मीकि चौधरी : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को देश में स्कूटरों की कमी की जानकारी है;

(ख) प्रत्येक प्रकार के स्कूटर के लिये प्रतीक्षा सूची की वर्तमान स्थिति क्या है;

(ग) क्या सरकार को पता है कि प्रत्येक प्रकार का स्कूटर चोरबाजारी में हर समय मिल सकता है; और

(घ) यदि उपरोक्त भाग (क) और (ग) के उत्तर "हां" हो, तो स्कूटरों की चोरबाजारी रोकने, उनकी वितरणी व्यवस्था ठीक करने और उनकी खरीद को, विशेष रूप से मध्यम वर्ग के लिये, सुविधाजनक बनाने के लिये सरकार का क्या कार्य करने का विचार है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :
(क) जी, हां।

(ख) दिसम्बर, 1969 के अन्त तक देश में विभिन्न विक्रेताओं के पास तीन मेकों वाले स्कूटरों के अनिर्णीत पड़े आर्डरों की संख्या इस प्रकार है :—

1.	वेस्पा	1,,66,937
2.	लैम्ब्रेटा	82,362
3.	फैटाबुलस	कोई नहीं।

(ग) चोर बाजारी का कोई विशेष उदाहरण सरकार की जानकारी में नहीं आया है।

(घ) देश में स्कूटरों का सामान वितरण किये जाने के उद्देश्य से, स्कूटरों के वितरण और बिक्री पर कानूनी नियंत्रण लगा दिया गया है। स्कूटरों के बिक्री मूल्यों पर भी अनौपचारिक नियंत्रण लगाया गया है और किसी भी व्यक्ति को सरकार द्वारा स्वीकृत मूल्य से अधिक मूल्य देने की आवश्यकता नहीं पड़ती है। विद्यमान एककों को अपनी पूरी क्षमता तक उत्पादन करने की सुविधाएं दिए जाने के बावजूद भी भविष्य में सरकार का विचार सरकारी क्षेत्र में स्कूटरों का निर्माण करने के लिए आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद एक नया एकक स्थापित करने का है। यह भी विचार किया गया है कि गैर-सरकारी क्षेत्र के नए एककों को लाइसेंस दिया जाए बशर्ते कि वह पूर्ण देशी जानकारी और कच्चे माल से ही उत्पादन करें। यह मान्य है कि इन सभी कदमों से निश्चित अवधि के अन्दर उचित मूल्यों में स्कूटर उपलब्ध होने में वृद्धि होगी तथा सप्लाई और मांग में भली प्रकार संतुलन रहेगा।

ड्राइवरों द्वारा मार्ग नियम सीखने तथा स्टेशनों के कार्य संचालन के नियमों को सीखने के लिय प्रक्रिया

2368. **श्री चन्द्रिका प्रसाद** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एक ड्राइवर को मार्ग नियम सिखाने के लिए क्या प्रक्रिया अपनाई जाती है और मार्ग नियम सीखने की अवद्धि में उसकी ड्यूटी तथा कार्य क्या होते हैं;

(ख) क्या मार्ग नियभ सीखने के लिये कोई समय सीमा नियत है और क्या इसमें स्टेशन के कार्य संकल के नियम शामिल हैं अथवा स्टेशन कार्य संचालन व्यवस्था को सीखने के लिये कुछ अतिरिक्त समय भी दिया जाता है;

(ग) स्टेशन कार्य संचालन व्यवस्था के अन्तर्गत (1) रोड साइड स्टेशनों और (2) जंकशन स्टेशनों के संबंध में काम सीखने के लिये सामान्य न्यूनतम समय कितना नियत है;

(घ) क्या एक ड्राइवर को, जो नियत समय में मार्ग नियम नहीं सीख पाता; गाड़ियों को सुरक्षित चलाने की दृष्टि से अधिक समय दिया जाता है, ताकि वह अच्छी तरह मार्ग नियम सीख सके, यदि हां, तो कितना अतिरिक्त समय दिया जाता है; और

(ङ) क्या यह सच है कि पश्चिम रेलवे के कुछ ड्राइवरों को मार्ग नियम सीखने में अधिक समय लेने के लिये दण्ड दिया गया है, यदि हां, तो ऐसे ड्राइवरों की संख्या कितनी है और उन्हें क्या दण्ड दिया गया है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) मार्ग नियम सीखने के लिए ड्राइवरों को, उन, खण्डों पर, जहां उन्होंने पहले काम नहीं किया है अथवा लगातार पिछले 6 महीनों से गाड़ी नहीं चलायी है अतिरिक्त ड्राइवर के रूप में माल/सवारी गाड़ी के फुट प्लेट पर यात्रा करनी होती है। मार्ग-नियम

सीखने समय ड्राइवर को सिगनल और उन के स्थान, रेल पथ की प्रवीणता,वक्रता, रफतार की पाबन्दियों टर्न-आउटों की किस्में समपारों का स्थान आदि का ध्यान रखना होता है और खण्ड की संचालन सम्बन्धी अन्य स्थितियों से पूर्णतया परिचित होना पड़ता है । उसे सम्बन्धित खण्ड की संचालन समय सारणी का भी अध्ययन करना पड़ता है ।

(ख) मार्ग नियम सीखने के लिए, प्रत्येक दिशा में, सामान्यतः रात और दिन में तीन-तीन फेरे दिये जाते हैं । ड्राइवरों को स्टेशन संचालन नियम नहीं सीखने पड़ते ।

(ग) सवाल नहीं उठता ।

(घ) यदि कोई ड्राइवर निर्दिष्ट फेरों में मार्ग नियम न सीख सके, तो उसे अतिरिक्त फेरे लगाने की अनुमति दी जाती है, बशर्ते उसने सन्तोषप्रद कारणों से प्राधिकारियों को सन्तुष्ट कर दिया हो ।

(ङ) जी नहीं ।

पश्चिम रेलवे में आबूरोड, अजमेर और सेनदार स्टेशन क ड्राइवरों, फायरमैनों और खलासियों को संचल भत्ता

2369. श्री चन्द्रिका प्रसाद : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिम रेलवे के अजमेर डिवीजन में आबूरोड, अजमेर और सेनदारा स्टेशनों के श्रेणी 'ग' के ड्राइवरों, फायरमैनों और खलासियों की संख्या कितनी है;

(ख) उपरोक्त भाग (क) में उल्लिखित कर्मचारियों को प्रत्येक स्टेशन के अनुसार और कर्मचारियों की प्रत्येक श्रेणी के अनुसार कितना-कितना संचल भत्ता दिया गया है ;

(ग) संचल भत्तों में कितना अन्तर है और इसके क्या कारण हैं;

(घ) क्या सरकार को सेनदारा स्टेशन के कर्मचारी और अखिल भारतीय गाड़ी संचालन कर्मचारी एसोसिएशन से इस संबंध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है; और

(ङ) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है और सरकार ने कर्मचारियों की शिकायतों को दूर करने के लिए क्या कार्यवाही की है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) से (ङ). सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

वाणिज्यिक क्लर्कों की पदोन्नति के अवसर

2370. श्री चन्द्रिका प्रसाद : क्या **रेलवे** मंत्री वाणिज्यिक क्लर्कों की पदोन्नति के अवसरों के बारे में 25 नवम्बर, 1969 के तारांकित प्रश्न संख्या 200 के उत्तर के सम्बंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अपेक्षित जानकारी इस बीच एकत्रित की जा चुकी है;

(ख) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं; और

(घ) सूचना कब तक एकत्रित की जायेगी ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां ।

(ख) अपेक्षित सूचना अनुबन्ध 'क' पर विवरण में दी गयी है । **[ग्रन्थालय में रखा गया । दखिए संख्या एल० टी०—2796/70]**

(ग) और (घ). सवाल नहीं उठता ।

रेलवे में वाणिज्यिक लिपिकों की वाणिज्यिक निरीक्षकों के पद पर पदोन्नति

2371. श्री चन्द्रिका प्रसाद : क्या **रेलवे** मंत्री रेलवे में वाणिज्यिक लिपिकों की वाणिज्यिक निरीक्षकों के पदों पर पदोन्नति के बारे में 9 दिसम्बर, 1969 के ग्रतारांकित प्रश्न संख्या 3242 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अपेक्षित जानकारी इस बीच एकत्रित की जा चुकी है;

(ख) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है;

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं; और

(घ) सूचना एकत्र करने में कितना समय लगेगा ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां ।

(ख) अपेक्षित सूचना अनुबन्ध 'क' पर विवरण में दी गयी है । [**ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी०--2797/70**]

(ग) और (घ). सवाल नहीं उठता ।

पश्चिम रेलवे के साबरमती यानान्तरण मालगोदाम यार्ड की सफाई

2372. श्री चन्द्रिका प्रसाद :

श्री ओंकार लाल बेरवा :

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

(क) क्या यह सच है कि पश्चिमी रेलवे के साबरमती यानान्तरण के माल गोदाम यार्ड को इसके निर्माण काल से अभी तक साफ नहीं किया गया और इससे पटरियों के बीच कूड़ा बहुत जमा हो गया है;

(ख) क्या यह भी सच है कि यद्यपि साबरमती के रेलवे अधिकारियों को इस मामले में बहुत बार कहा गया है, परन्तु फिर भी अब तक कोई कार्यवाही नहीं की गई है ;

(ग) सरकार ने यार्ड की सफाई करने के लिए अब क्या कार्यवाही की है; और

(घ) इसमें कितना समय लगेगा ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) से (घ). साबरमती यानान्तरण स्थल को नियमित रूप से साफ किया जा रहा है । यह एक बड़ा यानान्तरण यार्ड है और इसमें माल डिब्बों से निकला हुआ कूड़ा इकट्ठा होना और उसकी सफाई करना एक सतत प्रक्रिया है ।

चामाराजानगर से सत्यमंगलम तक रेलवे लाइन

2373. श्री सिद्दय्या : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या चामाराजानगर तथा सत्यमंगलम के बीच रेलवे लाइन निर्मित करने संबंधी सर्वेक्षण का पुनर्मूल्यांकन कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो इस पुनर्मूल्यांकन के क्या परिणाम निकले हैं; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) से (ग). चामाराजानगर-सत्यमंगलम से सम्बन्धित पहले की सर्वेक्षण रिपोर्ट के पुनर्मूल्यांकन का काम पहले से हो रहा है और आशा है, दक्षिण रेलवे कुछ ही महीनों मे उनकी रिपोर्ट प्रस्तुत कर देगी ।

अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कल्याण के लिये राज्य समितियां

2374. श्री सिद्दय्या : क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्होंने अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के कल्याण से सम्बन्धित संसदीय समिति की भांति राज्यों में भी समितियां बनाने के लिये राज्य सरकारों को पत्र लिखे है;

(ख) यदि हां, तो किन राज्यों ने ऐसी समितियां स्थापित कर दी हैं; और

(ग) क्या राज्य सरकारों को लिखे गये पत्र की एक प्रति सभा पटल पर रखी जायेगी ?

विधि मंत्रालय तथा समाज कल्याण विभाग में राज्य मंत्री [डा० (श्रीमती) फूलरेणु गुह] : (क) जी हां ।

(ख) मैसूर, राजस्थान, उत्तर प्रदेश तथा मनीपुर ने ऐसी समिति स्थापित करना स्वीकार कर लिया है। 29 जनवरी, 1970 को हुए पिछड़े वर्गों के कल्याण के कार्यभारी राज्य मंत्रियों के सम्मेलन में राज्य मंत्रियों को इस प्रस्ताव पर विचार करने तथा अपने विचार तुरन्त भेजने के लिए कहा गया था ।

(ग) पत्र की एक प्रतिलिपि संलग्न है। **[ग्रंथालय में रखी गई । देखिए संख्या एल० टी०—2798/70]**

केरल में लघु उद्योगों के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा ऋण तथा अनुदान

2375. श्री अदिचन : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1968 तथा 1969 में केरल राज्य में लघु उद्योगों के विकास के लिये केन्द्रीय सरकार ने केरल सरकार को कोई ऋण अथवा अनुदान दिये हैं;

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

(ग) आगामी वित्तीय वर्ष में केरल को कितनी राशि के ऋण/अनुदान दिये जायेंगे ।

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख). केरल सरकार को छोटे पैमाने के उद्योगों का विकास करने तथा औद्योगिक बस्तियों की स्थापना करने के लिए 1967-68 तथा 1968-69 के वित्तीय वर्ष की अवधि में ऋणों तथा अनुदानों के रूप में केन्द्रीय सरकार द्वारा दी गई सहायता निम्न प्रकार है :—

वर्ष	लघु उद्योग		औद्योगिक शक्तियां
	अनुदान	ऋण	(लाख रु० में) ऋण
1967-68	12.10	24.20	9.94
1968-69	6.98	16.53	6.09

(ग) 1969-70 राज्यों को, राज्य की योजना में सम्मिलित की गई योजनाओं के क्रियान्वयन के लिए दी जाने वाली केन्द्रीय सहायता अनुदान तथा ऋण खण्डों में दी जाती है तथा वह विकास की किसी मदों से जुड़ी नहीं होती है । अतः विशेष तौर पर यह बता सकना कि लघु उद्योगों के विकास तथा औद्योगिक बस्तियों के स्थापनार्थ केरल सरकार को दी जाने वाली आवश्यक ऋण की राशि क्या होगी, सम्भव नहीं है ।

बोकारो इस्पात संयंत्र के विस्तार के बारे में भारत-सोवियत करार

2376. श्री जनेश्वर मिश्र : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने बोकारो इस्पात संयंत्र का विस्तार करने के लिये सोवियत संघ से कोई नया करार किया है;

(ख) यदि हां, तो इस बारे में ब्यौरा क्या है; और

(ग) क्या योजना आयोग ने इस करार का अनुमोदन नहीं किया है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त): (क) जी, हां। 20 फरवरी 1970 को सोवियत संघ के साथ इस संबंध में एक संलेख पर हस्ताक्षर किया गया था।

(ख) इस संलेख के अनुसार सोवियत सरकार ने बोकारो इस्पात कारखाने के 40 लाख टन वार्षिक इस्पात पिण्ड उत्पादन क्षमता तक विस्तार के लिए पिछले ऋणों के अप्रयुक्त अवशेष में से 8.50 करोड़ रूबल का ऋण देना स्वीकार किया है जो 70.8 करोड़ रुपये के बराबर होगा। यह तय हुआ है कि हिन्दुस्तान स्टील लि० का केन्द्रीय इंजीनियरी और रूपांकन कक्ष, जो सरकार का ही है, कारखाने के विस्तार के लिए प्रमुख सलाहकार होगा। वह विस्तार कार्य रूस द्वारा तैयार किये गये उस विस्तृत प्रायोजना प्रतिवेदन के आधार पर होगा जिसे भारत सरकार ने स्वीकार कर लिया है।

(ग) योजना आयोग ने बोकारो इस्पात कारखाने के 17 लाख टन इस्पात पिण्ड के प्रथम चरण के क्रम में इसके 40 लाख टन क्षमता तक विस्तार के प्रस्ताव का अनुमोदन कर दिया है। वे इस निर्णय के क्रियान्वयन के संबंध में दोनों सरकारों द्वारा हस्ताक्षर किये गये संलेख से सम्बन्ध नहीं हैं अतः इस समझौते पर योजना आयोग के अनुमोदन की आवश्यकता नहीं पड़ी है।

त्रिपुरा में एक प्लाईवुड कारखाने की स्थापना

2377. श्री किरित विक्रम देव वर्मन : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैसर्स जयश्री टी एण्ड इंडस्ट्रीज कम्पनी द्वारा त्रिपुरा में प्लाईवुड का कारखाना स्थापित करने का प्रस्ताव स्वीकार कर लिया गया हैं;

(ख) यदि हां, तो इसमें कितनी क्षमता स्थापित करने का प्रस्ताव था तथा कितनी क्षमता की स्वीकृति दी गई और विचाराधीन कारखाने के लिये लकड़ी का सामान उपलब्ध कराने संबंधी करार का ब्यौरा क्या है; और

(ग) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो, तो उक्त प्रस्ताव पर अन्तिम-निर्णय लेने में हुए विलम्ब के क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) और (ख). मै० मध्य प्रदेश टिम्बर इण्ड भोपाल को जो जयश्री टी इण्ड० के स्वामी है, बस्तर (मध्य प्रदेश) में एक नए औद्योगिक उपक्रम की स्थापनार्थ प्रति वर्ष 180 लाख वर्ग फीट की क्षमता सहित व्यावसायिक प्लाईवुड के बनाने के लिए 2 जनवरी, 1964 को एक औद्योगिक

लाइसेंस स्वीकृत किया गया था तत्पश्चात् 25-1-66 को उन्हें अपने उपक्रम के स्थान को मध्य प्रदेश से त्रिपुरा राज्य में ले जाने की अनुमति दी गई थी। करार प्रारूप में उन्हें प्रति वर्ष के 8495 घन मीटर लकड़ी को निकालने के पट्टे में हकदारी है बशर्ते कि उदयपुर बलोनिया तथा त्रिपुरा का सबिरूम सिविल उप-प्रभाग के सरकारी वनों से लकड़ी उपलब्द्ध हो। प्रारूप सरकार के पास सक्रिय रूप से विचारार्थ है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

माल यातायात में कमी

2378. श्री हिम्मतसिंहका : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि चालू वर्ष के पहले नौ महीनों में जहां यात्री-यातायात बढ़ा है, माल-यातायात अनुमान से बहुत कम रहा है;

(ख) यदि हां, तो यातायात में किस सीमा तक कमी रही है; और

(ग) इस कमी के क्या कारण हैं और इसके लिये उत्पादन में कमी कहां तक जिम्मेवार है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां।

(ख) 1968-69 की तदनुरूपी अवधि की तुलना में 1969-70 के पहले 9 महीनों में राजस्व उपार्जक प्रारम्भिक माल यातायात 527 लाख मीटरिक टन अधिक हुआ। चूंकि 1969-70 के पूरे साल में 90 लाख मीटरिक टन अतिरिक्त प्रारम्भिक यातायात होने का अनुमान लगाया गया था, इसलिए पहले 9 महीनों में, अनुपाततः 66.03 लाख मीटरिक टन अतिरिक्त यातायात होना चाहिये था। इसलिए इस अवधि में 57.7 लाख मीटरिक टन की वास्तविक वृद्धि प्रत्याशित वृद्धि से 13.33 लाख मीटरिक टन कम रही।

(ग) प्रत्याशित की तुलना में, मीटरिक टनों के हिसाब से मुख्यतः अनाज, उर्वरकों, नमक और इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चे सामान का प्रारम्भिक यातायात कम हुआ लेकिन कोयला, निर्यात अयस्क, चीनी, गन्ना, चारा, संगमरमर और दूसरे पत्थर, पेट्रोल-उत्पाद के प्रारम्भिक यातायात में वृद्धि से उक्त कमी अंशतः संतुलित हो गयी। अनाज और उर्वरकों के यातायात में गिरावट का कारण यह है कि पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि की अपेक्षा 1969-70 के पहले 9 महीनों के दौरान अनाज और उर्वरकों का आयात कम हुआ। पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि में हुए प्रारम्भिक यातायात की तुलना में, मीटरिक टनों के हिसाब से, इस अवधि में यद्यपि इस्पात-संयंत्रों से कच्चे लोहे और तैयार इस्पात का प्रारम्भिक यातायात कुछ अधिक (लेकिन अनुमान से कम) हुआ, लेकिन इस्पात संयंत्रों द्वारा सामान का कम उपयोग किये जाने के कारण इस्पात संयंत्रों से सामान का लदान पिछले वर्ष की तदनुरूपी अवधि के स्तर न पहुंच सका। पिछले वर्ष की इसी अवधि की तुलना में 11.3 लाख मीटरिक टन की कमी आयी। 1969 के पहले 7 महीनों के दौरान नमक-उत्पादन के उपलब्ध आंकड़ों से उत्पादन में गिरावट परिलक्षित होती है। फिर भी, यह उल्लेखनीय है कि 1968-69 की उसी अवधि की तुलना में 1969-70 के पहले 4 महीने के दौरान औद्योगिक उत्पादन के औसत सूचकांक 7.8 प्रतिशत बढ़ा।

Foreign Industries or Industries with Foreign Collaboration in India

2379. Shri Om Prakash Tyagi: Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) the number of foreign industries or the industries set up with foreign collaboration in India which have more than 50 per cent shares of foreign countries;

(b) whether Government have directed them to reduce their shares to less than fifty per cent;

(c) if so, the details thereof; and

(d) the number of such foreign companies or industries which have reduced their shares and increased the Indian shares ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) One hundred companies were granted consent for issue of capital having majority foreign participation during the period from 1951-52 to the 19th February, 1970.

(b) & (c) The Government have not issued any directions to such companies to reduce shares to less than 50 per cent. In accordance with the Government's policy, however, when such firms apply for substantial expansion of their capacities or for expanding their capital base, the extent of foreign shareholding is reviewed.

(d) During the years 1967, 1968 and 1969, seventeen companies reduced their foreign shareholdings, and another five have agreed to do so within a specified period of time.

Steps to make Scientific Research helpful for Industrial Production

2380. Shri Om Prakash Tyagi : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) the steps taken by Government to make the results of scientific research going on in the country helpful for industrial production in the country;

(b) tresults achieved thereby;

(c) whether Government are contemplating to make such steps more expeditious and effective;

(d) if so, the details thereof; and

(e) if not, the reasons therefor ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) to (d). The steps taken by Government to make the results of scientific research more helpful for industrial production, include :

(*i*) the setting up of the National Research Development Corporation with the objectives of assisting in the developmental stages of the chain from research to production;

(*ii*) inclusion of the representatives from the C.S.I.R. in the composition of most of the Developmental Councils and panels and similarly the inclusion of the representatives of the D.G.T.D. on the executive councils of most of the National Labora-

tories, to ensure that the research and developmental efforts progress simultaneously.

(*iii*) full participation by the representatives of the D.G.T.D. and the C.S.I.R. in the deliberations of the Licensing Committee, Foreign Agreements Committee (Now Foreign Investment Board) with a view to ensure that the technical Know-how developed indigenously is made the maximum use of.

(*iv*) reference by the D.G.T.D. of research problems connected with the engineering and chemical industries to the C.S.I.R. with a view to develop indigenous know-how to the extent possible.

(*v*) the existence of a Joint Standing Committee for Scientific and Industrial Research of which the Minister of I.D., I.T. & C.A. is the Chairman. This Joint Standing Committee meets periodically and important decisions are taken for guiding fruitful research in the technical and scientific fields which could be taken advantage of on commercial basis by the various sectors of industries.

(*vi*) Proposal to appoint Standing Technical and Research Committees under the various Development Councils to deal with the research and technological problems of the industry.

(b) The C.S.I.R. laboratories have been able to work out methods for the use of waste mica for insulation bricks, manufature of optical glass which is a strategic material, protein food based on oil cakes and cereals, baby food, coinage and ferro-alloys carbon rods and slabs, ceramic capacitors and hard and soft Ferritess. The undermentioned processes developed at Bhabha Atomic Research Centre have been passed on to the Electronics Corporation of India Limited set up at Hyderabad for production on a commercial scale :—

(*i*) Components such as Carbon and metal film resistors, tantalum capacitors, germanium power transistors, zener diodes, silicon rectifiers, thermoelectric modules etc.

(*ii*) Nuclear radiation and detection instruments for medical, agricultural research and industrial purposes.

As a result of considerable development work carried out in Bhabha Atomic Research Centre, high efficiency air filters and respirators which are of great importance in nuclear, electronics, pharmaceutical and other such industries, are now being designed and indigenously produced on a pilot plant scale.

The Government proposes to intensify the efforts for securing greater development as a result of indigenous research.

(e) Does not arise.

नागपुर में पिछड़े वर्गों/अनुसूचित जातियों/अनुसूचित आदिम जातियों के संगठनों को अनुदान

2381. श्री न० रा० देवघरे: क्या **विधि तथा समाज कल्याण** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या नागपुर में पिछड़े वर्गों/अनुसूचित जातियों/अनुसूचित आदिम जातियों के कुछ संगठनों की सरकार अथवा उसकी एजेन्सियों द्वारा कुछ अनुदान दिया जा रहा है ;

(ख) यदि हां, तो उन संगठनों के नाम क्या हैं तथा उन्हें अनुदान के रूप में कितनी धनराशि दी जा रही है ; और

(ग) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

विधि मंत्रालय तथा समाज कल्याण विभाग में राज्य मंत्री [डा० (श्रीमती) फूलरेणु गुहा] : (क) हां, श्रीमान ।

(ख) विदर्भ बैकवर्ड क्लासिस एसोसिएशन, नागपुर को 1968-69 के दौरान अखिल भारतीय पिछड़े वर्ग फेडरेशन, दिल्ली के माध्यम से 14,751 रुपये की राशि दी गई थी। एसोसिएशन को फैडरेशन के माध्यम से 1969-70 में 15,399 रुपये की राशि दिए जाने की मंजूरी दे दी गई है।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

तृतीय श्रेणी के रेलवे कर्मचारियों को लाभ पहुंचाने की योजना के बारे में निर्णय

2382. श्री राजदेव सिंह : क्या रेलवे मंत्री प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय श्रेणी के रेलवे कर्मचारियों को लाभ पहुंचाने की योजना के बारे में 18 फरवरी, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 58 तथा 11 मार्च, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2644 के उतर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों के बारे में सरकार का निर्णय कब घोषित होने वाला है और वह किस तिथि से लागू होगा; और

(ख) क्या सरकार का विचार इस निर्णय को उसी तिथि से लागू करने का है जिस तिथि से यह अधिकारियों के संबंध में लागू हुआ था ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा): (क) और (ख). 1970-71 का रेलवे बजट प्रस्तुत करते समय 23-2-1970 को रेल मंत्री द्वारा अपने भाषण में सम्बन्धित कर्मचारियों को राहत देने की घोषणा कर दी गई है। यह निर्णय 1-3-1970 से प्रभावित होगा ।

उच्च न्यायालयों/उच्चतम न्यायालय द्वारा रद्द किए गए रेलवे के वरिष्ठता सम्बन्धी मामले

2383. श्री राजदेव सिंह : क्या रेलवे मंत्री 6 दिसम्बर, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3636 के उतर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) रेलवे के वरिष्ठता संबंधी मामलों का ब्यौरा क्या है जिनको उच्च न्यायालयों/उच्चतम न्यायालय ने रद्द किया है;

(ख) क्या यह सच है कि न्यायालय के अवमान के वरिष्ठता संबंधी एक मामले में उत्तर रेलवे को दिल्ली उच्च न्यायालय में अपने मामले की पैरवी के लिये महा न्यायावादी तथा भूतपूर्व विधि मंत्री की सेवायें लेनी पड़ी थीं और यदि हां, तो उसका क्या परिणाम रहा है;

(ग) कितना धन व्यय किया गया और क्या उनके मंत्रालय का बिचार पूरी एहतियाती कार्यवाही करने के लिये जांच करने का है; और

(घ) क्या सरकार के निदेशों के विरुद्ध कार्यवाही करने वाले उन सम्बद्ध अधिकारियों से खर्च की राशि वसूल करने के लिये सरकार ने कोई कार्यवाही की है अथवा करने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) से (घ). सूचना इक्ठ्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

भारतीय रेलों के क्रय संगठन के लिए राजपत्रित संवर्ग

2384. श्री राजदेव सिंह : क्या **रेलवे** मंत्री भारतीय रेलों में क्रय संगठन के लिये राजपत्रित संवर्ग के बारे में 5 मार्च, 1968 के तारांकित प्रश्न संख्या 440 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारतीय रेलों में क्रय संगठन के लिये राजपत्रित संवर्ग के बारे में सरकार का निर्णय कब तक घोषित कर दिया जायेगा ; और

(ख) क्या वह तृतीय श्रेणी के कर्मचारियों पर भी लागू होगा ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) और (ख). भारतीय रेलों में क्रय संगठन के लिए राजपत्रित और ततीय श्रेणी के कर्मचारियों के संवर्ग निश्चित करने के बारे में समिति की सिफारिशें स्वीकार नहीं की गयी हैं ।

रेलवे अस्पतालों में रोगियों के लिए निःशुल्क भोजन

2385. श्री राजदेव सिंह : क्या **रेलवे** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे अस्पतालों में 180 रुपये प्रति मास तक वेतन पाने वाले कर्मचारियों को ही निःशुल्क भोजन दिया जाता है, उनके परिवारों को नहीं; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार अन्य केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों की भांति इन रोगियों को भी निःशुल्क भोजन की सुविधा उपलब्ध करने का विचार करेगी ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां, लेकिन उन कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों को भी यह सुविधा दी जाती है जो क्षय रोग से पीड़ित हैं और जिनका मूल-वेतन 380 रुपये प्रति मास से अधिक नहीं हैं ।

(ख) चूंकि केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के वेतन और भत्तों और सेवा की अन्य शर्तों तथा अन्य सम्बन्धित मामलों पर विचार करने के लिए एक वेतन आयोग नियुक्त करने का प्रस्ताव पहले से सरकार के विचाराधीन है, इसलिए सरकार समझती है कि इस समय स्थिति में कोई परिवर्तन करने की आवश्यकता नहीं है ।

पूर्ति तथा निपटान महानिदेशालय को वर्ष 1969 में रेलवे द्वारा दिए गए क्रयादेश

2386. श्री साधू राम : क्या **रेलवे** मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्ति तथा निपटान महानिदेशालय की दर-संविदाओं पर प्रत्येक रेलवे द्वारा वर्ष 1969 में कितनी धनराशि के क्रयादेश दिये गये हैं;

(ख) विभिन्न रेलवे में इन दर-संविदाओं पर क्रयादेश देने के अधिकार किस-किस पद के आफिसरों को हैं; और

(ग) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे में ये अधिकार स्वयं कन्ट्रोलर आफ स्टोर्ज़ ने सम्भाल रखे हैं; और यदि हां, तो इनके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) एक विवरण संलग्न है ।

(ख) जिन अधिकारियों को दर-ठेकों के अनुसार आर्डर देने का अधिकार प्राप्त है, वे भिन्न भिन्न रेलों में और भिन-भिन्न दरठेकों के लिए अलग-अलग हैं। आम तौर पर एक या एक से अधिक

अधिकारियों अर्थात भण्डार नियंत्रक, उप-भण्डार नियंत्रक, जिलाभण्डार नियंत्रक और सहायक भण्डार नियंत्रक को यह अधिकार प्राप्त हैं। कारखानों और शैडों में सीधे उपयोग के लिए अपेक्षित गैम जैसी वस्तुओं के लिए एक रेलवे में मण्डल अधिक्षकों और कारखानों के प्रबन्धकों को भी यह अधिकार प्राप्त हैं।

(ग) सम्भरण और निबटान महानिदेशालय के दर-ठेकों के सम्बन्ध में उत्तर रेलवे में भण्डार नियंत्रक प्रत्यक्ष मांग अधिकारी है। सम्भरण और निपटान महानिदेशालय ने इच्छा प्रकट की थी कि जहां तक सम्भव हो, दर-ठेकों के सुचारू और कुशल संचालन के लिए एक कार्यालय में केवल एक प्रत्यक्ष मांग अधिकारी नामित किया जाना चाहिए।

विवरण

	रेलवे/उत्पादन यूनिट	1969 में सम्भरण और निबटान महानिदेशक को दर-ठेकों के अन्तर्गत प्रत्येक रेलवे द्वारा दिये गये आर्डर की रकम
		लाख रुपयों में
1.	मध्य रेलवे	474
2.	पूर्व रेलवे	522
3.	उत्तर रेलवे	171
4.	पूर्वोत्तर रेलवे	99
5.	पूर्वोत्तर सीमा रेलवे	98
6.	दक्षिण रेलवे	460
7.	दक्षिण मध्य रेलवे	277
8.	दक्षिण पूर्व रेलवे	914
9.	पश्चिम रेलवे	298
10.	चितरंजन रेल इंजन कारखाना	16
11.	डीज़ल रेल इन्जन कारखाना	18
12.	सवारी डिब्बा कारखाना	19

मोगा (पंजाब) में रेलवे उपरि पुल

2387. श्री गुरचरण सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि मोगा (पंजाब) में रेलवे लाइन नगर के बीच में से होकर जाती है और वहां पर कोई रेलवे पुल नहीं है जिसके फलस्वरूप सामान्य जनता को बहुत असुविधा होती है और घण्टों तक यातायात रुका रहता है; और

(ख) यदि हां, तो क्या वहां एक पुल बनाने का सरकार का विचार है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) यह सही है कि मोगा में कोई ऊपरी/निचला सड़क पुल नहीं है लेकिन वहां तो समपार मौजूद हैं। इन समपारों में से एक पर काफी सड़क यातायात होता है लेकिन फाटकों का केवल गाड़ियों के गुजरने तथा शंटिंग के समय बन्द करके सड़क यातायात में विलम्ब को कम करने के लिए सभी प्रयास किये जाते हैं।

(ख) इन समपारों के बदले ऊपरी/निचला सड़क पुल बनाने के लिए स्थानीय नगर-पालिका या राज्य सरकार की ओर से कोई ठोस प्रस्ताव नहीं मिला है। नियमों के अनुसार, रेलें व्यस्त

समपारों के बदले ऊपरी/निचले सड़क पुल तभी बनाती हैं, बशर्ते यह योजना राज्य सरकार/सड़क प्राधिकारियों द्वारा प्रायोजित की गयी हो साथ ही वे अपने हिस्से की लागत भी देने का वचन दें। मोटे तौर पर, नियमों के अनुसार 24 फुट चौड़े सड़क मार्ग वाले ऊपरी सड़क पुल/निचले सड़क पुल तथा पहुंच मार्गों (उसमें पहुंच मार्गों के लिए जमीन की लागत शामिल नहीं है) का 50 प्रतिशत खर्च रेलें वहन करती हैं। शेष 50 प्रतिशत और पहुंच-मार्गों के लिए अपेक्षित किसी जमीन की खरीद की लागत सड़क प्राधिकारियों को देनी होती हैं। राज्य सरकार/सड़क प्राधिकारी से ठोस प्रस्ताव प्राप्त होने के बाद ही रेलवे इस सम्बन्ध में आगे कार्रवाई कर सकती है।

Setting up of Indigo Factory at Bharatpur with Rumanian Collaboration

2388. **Shri Brij Raj Singh :** Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Government have under consideration a proposal for setting up indigo factory at Bharatpur in Rajasthan in collaboration with Rumania;

(b) whether the production is likely to start at this factory by the end of this year;

(c) the main terms and conditions of the agreement concluded with Rumania; and

(d) the name of the person or firm which has been given licence for the said factory ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) to (d). The proposal of M/s. Campbel Minerals Co. (P) Ltd., Calcutta to enter into a technical collaboration with M/s. Industrial Export, Bucharest, Rumania for setting up a factory in the Bharatpur District of Rajasthan, to manufacture Ultramarine Blue has been rejected as technical know-how for its manufacture is available in the country.

Setting up of a Leather Factory at Tonk with French Collaboration

2389. **Shri Brij Raj Singh :** Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Government have received the Project report in regard to the establishment of a Leather Factory at Tonk, Rajasthan with French collaboration;

(b) the capital likely to be invested in this factory and foreign exchange content likely to be involved therein;

(c) the time by which the factory would go into production; and

(d) the production capacity thereof and whether the goods to be manufactured in this factory are likely to be exported ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs Shri Fakhruddin Ali Ahmed) : (a) to (d). A letter of intent has been granted to the State Government of Rajasthan for establishing an industrial undertaking for manufacture of leather for an annual capacity of 3,000 tons in public sector at Tonk (Rajasthan) with export obligation of 50% of the production. The Government of Rajasthan have reported that they have received offer of collaboration from a French Party in this regard and that the capital investment is estimated at Rs. 70.30 lakhs out of which foreign exchange content for import of capital goods would be to the tune of Rs. 34.65 lakhs. The factory is likely to commence production in about one years' time after approval for foreign collaboration and connected matter, is granted to the State Government.

धर्मनगर से अगरतला तक रेलवे लाइन का विस्तार

2390. श्री किरित विक्रम देव वर्मन : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिपुरा में धर्मनगर से अगरतला तक रेलवे लाइन का विस्तार करने हेतु रेल पटरी की सीध बांधने के लिए सर्वेक्षण कार्य आरम्भ हो गया है; यदि हां, तो कार्य कब आरम्भ हुआ था और इस बारे में अब तक कितनी प्रगति हुई है;

(ख) कार्य कब तक समाप्त हो जायेगा ; और

(ग) अगरतला तक रेलवे लाइन का विस्तार करने हेतु यदि कोई अस्थायी मार्ग निश्चित किया गया है तो वह कौन सा मार्ग है और उक्त रेलवे लाइन का विस्तार करने में लगभग कितना खर्च आने का अनुमान है ?

रेलवे मन्त्री (श्री नन्दा): (क) से (ग). धर्मनगर से अगरतला तक नयी रेलवे लाइन के लिए इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वेक्षण की मंजूरी 1 सितम्बर, 1969 को दे दी गयी थी। सर्वेक्षण का काम जारी है और लगभग एक वर्ष में पूरा हो जायेगा। सर्वेक्षण का काम पूरा हो जाने के बाद ही लाइन के मार्ग निर्धारण पर उसकी लागत और अन्य ब्यौरों के सम्बन्ध में पता लग सकेगा।

सियालदह डिवीजन (पूर्व रेलवे) में गुंडागर्दी तथा हिंसा की घटनाएं

2391. श्री त्रिदिब कुमार चौधरी : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान इंजन ड्राइवरों, गार्डों और अन्य रेलवे कर्मचारियों द्वारा कलकत्ता में 30 जनवरी, 1970 को संवाददाताओं के समक्ष की गई इस शिकायत की ओर दिलाया गया है कि पूर्व रेलवे में सियालदह डिवीजन में गुण्डागर्दी और हिंसा की घटनाएं बहुत बढ़ गई हैं, जिनके फलस्वरूप रेलवे कर्मचारियों को अपना कार्य करना प्राय: असम्भव हो गया है;

(ख) यात्रियों की गुण्डागर्दी के अतिरिक्त क्या रेलों के आने जाने में भी प्रदर्शनकारियों द्वारा रेलवे प्रशासन से अपनी कोई न कोई मांग मनवाने और विशेष रूप से तेज गाड़ियों और रुकने के स्थान अधिक संख्या में बनाने की मांग मनवाने के लिये पटरी पर धरना देने से बाधाएं उत्पन्न होती हैं; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने इन बेकाबू यात्रियों तथा प्रदर्शनकारियों की गतिविधियों को रोकने के लिये यदि कोई कार्यवाही की है, तो क्या है ?

रेलवे मन्त्री (श्री नन्दा) : (क) और (ख). रेल कर्मचारियों ने पत्रकारों के सामने कोई शिकायत नहीं रखी थी; लेकिन जनता का ध्यान आकृष्ट करने और उनमें से विवेकशील व्यक्तियों का सहयोग प्राप्त करने के उद्देश्य से एक पत्रकार सम्मेलन आयोजित किया गया था। इस प्रेस सम्मेलन में कुछ ऐसे गार्ड, इंजन ड्राइवर व अन्य रेल कर्मचारी उपस्थित थे जिन पर हमले किये गये थे। इन कर्मचारियों ने इस बात पर बल दिया था कि विलम्ब तथा ऐसे अन्य कारणों से जिसके लिए वे जिम्मेदार नहीं होते, असन्तुष्ट हो कर दैनिक यात्रियों के किसी समूह द्वारा कर्मचारियों को डराने, धमकाने, उनसे हाथापाई करने या उन पर हमला करने की घटनाओं से गाड़ियों के निरापद संचालन पर प्रभाव पड़ता है। इस सम्मेलन का वांछित प्रभाव यह हुआ कि पत्रकारों ने समस्या की गहनता को भलीभांति समझ लिया और उन्होंने समाचार-पत्रों के जरिये जनता को इस बात की चेतावनी दी कि कुछ यात्रियों के गैर-जिम्मेदार कार्रवाइयों के क्या गंभीर परिणाम हो सकते हैं।

(ग) अपनी ओर से रेल प्रशासन ऐसी सभी घटनाओं की सूचना तुरन्त राज्य सरकारों/राज्य पुलिस प्राधिकारियों को देते हैं, ताकि उनके सामयिक हस्तक्षेप से अपराधियों के विरुद्ध कार्रवाई की जा सके और पुन: सामान्य स्थिति कायम की जा सके। आवश्यक होने पर गृह मन्त्रालय को भी समय-समय पर स्थिति से अवगत कराया जाता है। रेल प्रशासन भी यात्रियों की उचित मांगों को पूरा करने के लिए भरसक प्रयास करते हैं। रेलवे का दृष्टिकोण समझाने और दैनिक यात्रियों तथा समाज के अन्य सदस्यों का सहयोग प्राप्त करने के लिए समाचारपत्रों आदि का भी आश्रय लिया जाता है।

रद्दी इस्पात का उपयोग

2392. **श्री त्रिदिब कुमार चौधरी** : क्या **इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में रद्दी इस्पात का बेहतर प्रयोग करने हेतु सरकार ने इस्पात भट्टियों की क्षमता का कोई सर्वेक्षण किया है;

(ख) इस समय अनुपयुक्त क्षमता कितनी है; और

(ग) क्या सरकार को इस्पात भट्टी एसोसिएशन से चुनीदा रद्दी इस्पात के नियार्त पर रोक लगाने के लिये कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : (क) हिन्दुस्तान स्टील लि० के केन्द्रीय इंजीनियरी और रूपांकन कक्ष को चतुर्थ योजनावधि में देश में रद्दी माल की उपलब्धता के अनुमान का अध्ययन करने तथा इस्पात के उत्पादन के लिये रद्दी इस्पात पर आधारित विद्युत भट्टियां लगाने की संभावयताओं के बारे में सलाह देने का काम सौंपा गया था।

(ख) रद्दी माल की अनुपलब्धता के कारण इस्पात तथा मिश्र-इस्पात कारखानों की क्षमता के उपयोग में कोई रुकावट नहीं आई है। ऐसा पता चला है कि ढलवां इस्पात उत्पादन करने वाली विद्युत भट्टियों सहित सभी विद्युत भट्टियां हैवी मैल्टिन्ग स्क्रैप की कमी अनुभव कर रही हैं।

(ग) जी, हां। स्टील फरनेस एसोसिएशन ने अगस्त, 1969 में रद्दी लोहे के निर्यात पर वरणात्मक प्रतिबंध लगाने के लिये मंत्रालय को एक ज्ञापन दिया था।

पालघाट में सूक्ष्म औजार कारखाने के लिये अधिगृहित भूमि को गन्ने की खेती के लिये आगे पट्टे पर देना

2393. **श्री ई० के० नायनार** : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने तीसरी पंच-वर्षीय योजना में स्वीकृत की गई केरल राज्य में पालघाट में सूक्ष्म औजार कारखाना स्थापित करने की योजना त्याग दी है;

(ख) क्या सरकार ने उक्त कारखाने के लिये अधिगृहित भूमि को चित्तूर केरल राज्य में चीनी मिल के प्रबन्धकों द्वारा गन्ने की खेती के लिये आगे पट्टे पर देने की योजना को स्वीकार कर लिया है; और

(ग) यदि नहीं, तो उक्त भूमि को आगे पट्टे पर दिये जाने के बारे में सरकार का दृष्टिकोण क्या है?

औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) से (ग). इस संबंध में दिनांक 5 अगस्त, 1969 को लोक सभा में पटल पर रखे गये अतारांकित प्रश्न सं० 2290 की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है ।

हरिजनों द्वारा ढोंगरपुर ताल गांव (ग्वालियर) का परित्याग

2394. श्री जागेश्वर यादव :
श्री रामावतार शास्त्री :
श्री झारखंडे राय :
श्री अदिचन :
श्री भोगेन्द्र झा :

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

(क) क्या यह सच है कि ग्वालियर के समीप एक हरिजन गांव ढोंगरपुर ताल को वहां के समस्त निवासियों ने समीपवर्ती गांव के ठाकुरों को लगातार शत्रुता तथा उनके द्वारा जान से मार डालने की धमकियों के कारण बिल्कुल परित्याग कर दिया है; और

(ख) यदि हां, तो ऐसी घटनाओं को रोकने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

विधि मंत्रालय तथा समाज कल्याण विभाग में राज्य मंत्री [डा० (श्रीमती) फूलरेणु गुह]: (क) और (ख). राज्य सरकार को इस मामले में लिखा गया है । उनके उत्तर की प्रतीक्षा की जा रही है ।

कम्पनियों द्वारा इकट्ठी की गई पूंजी में कमी

2395. श्री लोबो प्रभु : क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कम्पनियों द्वारा इकट्ठी की जाने वाली राशि जो 1964 में 92 करोड़ रुपये थी, 1969 में घटकर 47.5 करोड़ रुपये कैसे रह गई और विवरण पत्रों से गत वर्ष प्राप्त राशि 21.8 करोड़ रुपये से कम हो कर इस वर्ष 12 करोड़ रुपये कैसे रह गई है;

(ख) क्या सरकार ने इस बात की जांच की है कि क्या प्रबन्ध अभिकरण व्यवस्था और एकाधिकार के विरुद्ध विधान बनाये जाने के कारण और नगरीय सम्पत्ति तथा आय पर संभावित करों के कारण तो ऐसा नहीं हुआ है ;

(ग) इसके फलस्वरूप उत्पादन में और रोजगार के अवसरों में हुई कमी के बारे में सरकार ने क्या कार्यवाही की है; और

(घ) क्या सरकार पूंजी में कमी होने के कारणों की जांच करने के लिए एक समिति नियुक्त करेगी ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) उपलब्ध सूचना के आधार पर, सम्पूर्ण निगमित क्षेत्र में कम्पनियों की प्रदत्त में कुछ वृद्धि 1964 में 131.2 करोड़ रुपए थी ।

(ख) और (ग). 1964 की अपेक्षा 1968 में प्रदत्त पूंजी में वृद्धि की दर में 89.3. करोड़ रुपये की कमी मुख्यत: सरकारी क्षेत्र की कम्पनियों के विनियोजन में 82.1 करोड़ रुपये

की कमी होने के कारण थी। कार्य-व्यवस्था में मंदी की प्रवृत्तियां अधिकांशतः सरकारी विनियोजन खर्चों में कमी के कारण ही उभर कर सामने आईं। अब इसके लिए स्वीकृत वृद्धि के कारण औद्योगिक गतिविधि की विकास-गति में वृद्धि होने की सम्भावना है।

औद्योगिक उत्पादन के सूचकांक से सम्बन्धित सितम्बर, 1969 तक उपलब्ध आंकड़ों से पता चलता है कि 1968 की तुलनात्मक अबोध की अपेक्षा दर 7.3% रही। सितम्बर, 1969 तक दर्ज किये गये औद्योगिक उत्पादन के सूचकांक में वृद्धि की दर 1967 के स्तर की आपेक्षा 14% से भी ज्यादा रही। इस प्रकार, इस अवधि में रोजगार अवसरों तथा उत्पादन में फिलहाल किसी कमी का संकेत नहीं मिलता।

(घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

वाराणसी से भटनी जंक्शन (पूर्वोत्तर रेलवे) तक मीटरगेज लाइन को बड़ी लाइन बनाना

2396. **श्री विश्वनाथ पाण्डेय** : क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने वाराणसी से भटनी जंक्शन (पूर्वोत्तर रेलवे) तक मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन बनाने के लिए सर्वेक्षण किया है;

(ख) सर्वेक्षण का क्या परिणाम रहा है; और

(ग) सरकार इस लाइन को बड़ी लाइन में कब तक बदलने का विचार कर रही है ?

रेलवे मंत्री (श्री नन्दा) : (क) जी हां।

(ख) सर्वेक्षण रिपोर्टों के अनुसार वाराणसी से भटनी और गोरखपुर तक (जिसमें वाराणसी और ओंडरिहार के बीच समानान्तर बड़ी लाइन शामिल है) जिस लाइन का आमान परिवर्तन किया जाना है, उसकी कुल लम्बाई 229.52 किलोमीटर है और आमान परिवर्तन पर 14.32 करोड़ रुपए की लागत का अनुमान है।

(ग) रेल प्रशासन द्वारा प्रस्तुत सर्वेक्षण रिपोर्टों की रेलवे बोर्ड जांच कर रहा है। जांच कार्य के पूरा हो जाने के बाद ही इस आमान-परिवर्तन के बारे में अन्तिम निर्णय किया जायेगा। यह आमान-परिवर्तन वास्तव में इस बात पर भी निर्भर करता है कि आमान-परिवर्तन सम्बन्धी प्रस्तावों में से क्या अग्रता मिलती है और कितना धन उपलब्ध होता है।

Travel by Congressmen to Bombay without Tickets

2397. Shri Ram Gopal Shalwale: Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that thousands of Congressmen travelled without tickets up to Bombay when they went there to participate in the Bombay Congress Session;

(b) whether it is also a fact that the Ticket Checkers were secretly instructed not to check their tickets; and

(c) if so, the reasons therefor ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) No.

(b) No.

(c) Does not arise.

Train service for return journey from Ghaziabad, Shahadara and Delhi

2398. Shri Ram Gopal Shalwale ; Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a large number of students, businessmen and workers from Dadri and Maripat go to Ghaziabad, Shahadara and Delhi by trains;

(b) whether it is also a fact that there is no train service available to them for their return journey between 2 T.D.train and 2A J.D. Aligarh Shuttle train leaving at 13.30 hours and 17.30 hours, respectively; and

(c) if so, whether Government would consider the question of providing stoppages of the Janata train leaving in the evening, at Maripat, Dadri and Ajaibpur stations for the convenience of the passengers ?

The Minister of Railways (Shri Nanda) : (a) Yes.

(b) Yes.

(c) 40 Down Delhi-Howrah Janata Express is primarily intended for long distance traffic and the stoppage of this train at Dadri, Maripat and Ajaibpur stations has not been found justified particularly as suburban passengers destined for these stations are catered to by 2 AJD Passenger which closely follows 40 Dn. Janata Express.

मशीनी औजारों का निर्यात

2399. **श्री रा० रा० सिंह देव :** क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत वर्ष मशीनी औजारों का कितना निर्यात किया गया; और

(ख) इस निर्यात के लिये सरकार को कितने मूल्य के क्रयादेश प्राप्त हुए हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) 1968-69 की अवधि में हिन्दुस्तान मशीन टूल्ज लिमिटेड बंगलौर ने 97.00 लाख रुपयों के मशीनी औजारों का निर्यात किया।

(ख) अप्रैल से दिसम्बर, 1969 तक कम्पनी को 71.00 लाख रुपये के क्रयादेश प्राप्त हुये।

अमरीका की बोइंग एयरक्राफ्ट कम्पनी को हिन्दुस्तान मशीन टूल्स के उत्पाद की बिक्री

2400 : **श्री रा० रा० सिंह देव :**
श्री रामचन्द्र वीरप्पा :
श्री य० अ० प्रसाद :

क्या **औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड द्वारा अमरीका की बोइंग एयर-क्राफ्ट कम्पनी को अपने उत्पादों की बिक्री किये जाने की संभावना है; और

(ख) क्या इस बारे में कोई बातचीत हुई थी और यदि हां, तो क्या उसके परिणामस्वरूप कोई समझौता किया गया है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और (ख). हिन्दुस्तान मशीन टूल्स अपने उत्पादों की बिक्री के बारे में अमरीका के मैसर्स बोइंग एयर क्राफ्ट कम्पनी के साथ इस समय बात-चीत कर रहा है। इन बातचीतों के पूर्ण हो जाने के बाद ही करार के निष्कर्ष का प्रश्न उठेगा।

---

19 अगस्त, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3962 के उत्तर में शुद्धि करने वाला विवरण

Statement correcting answer to U. S. Q. No. 3962 dt. 19-8-1969.

भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : 19 अगस्त, 1969 को प्रश्न संख्या 3962 के भाग (क) के उत्तर में कहा गया था कि 1968-69 में श्रमिक झगड़ों के कारण उत्पादन में अनुमानत : 78,485 टन+100 पहियों की जोड़ियों की हानि हुई। मझे यह कहना है कि इस विषय में सही आंकड़े 58,556 टन है।

अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

कावेरी बेसिन में कार्य को रोकने के लिए केन्द्रीय सरकार द्वारा मैसूर सरकार को दी गई कथित हिदायतें

श्री एन० शिवप्पा (हसन) : मैं अविलम्बनीय लोक महत्व के निम्नलिखित विषय की ओर सिंचाई तथा विद्युत मंत्री का ध्यान दिलाता हूं और उनसे प्रार्थना करता हूं कि वे इस बारे में एक वक्तव्य दें :—

"कावेरी बेसिन में कार्य को रोकने के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा मैसूर सरकार को दी गई कथित हिदायतें और उसके संभावित परिणाम।"

सिंचाई तथा विद्युत मंत्री (डा० कु० ल० राव) : मैसूर द्वारा प्रस्तावित हेमावती, हारंगी और संशोधित काविनी परियोजनाओं के संबंध में मैसूर और तमिलनाडु राज्यों के बीच, पिछले दिनों से, कुछ मतभेद खड़े हो गए हैं। तमिलनाडु की यह इच्छा थी कि मैसूर सरकार और भूतपूर्व मद्रास सरकार के बीच हुए 1892 और 1924 के समझौतों के उपबन्धों की रोशनी में इन परियोजनाओं को स्वीकार किया जाए। केरल ने, जिन्हें 1956 में राज्यों के पुनर्गठन के परिणामस्वरूप मद्रास के कावेरी बेसिन के कुछ क्षेत्र स्थानान्तरित हो गए थे यह अभिवेदन किया है कि काविनी परियोजना से उनकी सीमा में पड़ने वाले कुछ क्षेत्र डूब जाएंगे और केरल में से प्रवाहित होने वाली कावेरी की उप-नदियों के पानी में उनका भी उचित भाग होना चाहिए।

उपर्युक्त तीन परियोजनाओं में से काविनी परियोजना को, जिसमें 30,000 एकड़-क्षेत्र की सिंचाई के लिए व्यवस्था है, योजना आयोग ने 2.5 करोड़ रुपये के लिए स्वीकार की थी। सूचना मिली है कि मैसूर सरकार अब उससे एक बड़ी परियोजना बनाने जा रही है जिसकी लागत 24.8 करोड़ रुपये है और जिसमें सिंचाई के लिए प्रस्तावित क्षेत्र बढ़ा कर 1,26,000 एकड़ किया जा रहा है। तकनीकी सलाहकार समिति ने हेमावती और हारंगी परियोजना स्वीकार नहीं की है क्योंकि इन परियोजनाओं में वे अन्तर्राज्यीय पक्ष निहित हैं, जिनका सभी समाधान नहीं हुआ है।

भारत सरकार बातचीत द्वारा इन मतभेदों के निपटारे का प्रयत्न करती रही है। 1967 से तकनीकी स्तर पर और मंत्रियों के स्तर पर कई बार विचार-विमर्श किया गया। अगस्त, 1968 में हुई बैठक में, जिसमें मैसूर के मुख्य मंत्री और तमिल नाडू के मंत्रियों ने भाग लिया, मतभेद काफी परिमित हो गए और यह आशा थी कि किसी मैत्रीपूर्ण फैसले पर पहुंचना सम्भव हो जाएगा। 9 फरवरी को नई दिल्ली में एक और बैठक हुई जिसमें मैसूर और तमिल नाडु के मंत्रियों और केरल सरकार के प्रवर अधिकारियों ने भाग लिया। इस बैठक में हुए विचार-विमर्श की रोशनी में सिंचाई व बिजली मंत्रालय ने मतभेदों के निपटारे के लिए कुछ प्रस्ताव बनाए और उन्हें मुख्य मंत्रियों के पास 11 फरवरी, 1970 को उनके विचारार्थ अग्रसारित कर दिया।

इस समस्या के समाधान के लिए किए गए प्रस्तावों की प्राप्ति पर तमिलनाडु के मुख्य मंत्री ने भारत सरकार को लिखा कि 9 फरवरी, 1970 को हुई बातचीत के दौरान मैसूर के प्रतिनिधियों ने इस बात का कोई आश्वासन नहीं दिया था कि वर्तमान समझौतों का सम्मान किया जाएगा और उन परियोजनाओं के सम्बन्ध में जिन पर बातचीत चल रही है, नामशः हेमावती, काविनी और हारंगी परियोजनाएं, आगे कोई पग तब तक नहीं उठाया जाएगा जबतक कि निपटारे के लिए प्रस्तावों पर विचार नहीं कर लिया जाता। अतः उन्होंने यह अनुरोध किया कि इस मामले में जो जल-विवाद खड़ा हो गया है, उसे न्यायनिर्णयन के लिए अन्तर्राज्यीय जल-विवाद अधिनियम, 1956 के अधीन गठित न्यायाधिकरण को निर्दिष्ट कर दिया जाए।

26 फरवरी, 1970 को मैंने मैसूर के मुख्य मंत्री को एक पत्र लिखा जिसमें यह कहा गया था कि बातचीत द्वारा फैसला कर लेना बेहतर होगा और यह अब भी संभव हो सकता है। इसके अतिरिक्त मैंने यह सुझाव दिया कि जब तक इस सम्बन्ध में कोई फैसला नहीं हो जाता तब तक उन परियोजनाओं पर कार्य न किया जाए जिन्हें योजना आयोग ने अभी तक स्वीकार नहीं किया है। मैसूर के मुख्य मंत्री से अब उत्तर आ गया है जिस में यह कहा गया है कि उनकी सरकार को जल-विवाद के निपटारे के लिए किए गए प्रस्तावों का विस्तृत अध्ययन करना होगा और इस पर तीन या चार सप्ताह और लग जाएंगे। इसी दौरान मैसूर के मुख्य मंत्री ने इस विषय पर मैसूर राज्य की विधान सभा में 5 मार्च, 1970 को एक स्पष्टीकरण दिया जिसमें उन्होंने कहा कि किसी भी परियोजना को बंद करने का उनका कोई विचार नहीं है।

वर्तमान कावेरी विवाद के सभी पक्षों पर भारत सरकार ध्यानपूर्वक विचार कर रही है ताकि इस बात की जांच की जा सके कि वर्तमान जल-विवाद को कैसे सुलझाया जा सकता है।

श्री एन० शिवप्पा : मंत्री महोदय ने यह नहीं बताया कि उन्होंने विवाद से सम्बन्धित राज्यों के मुख्य मंत्रियों के समक्ष क्या सुझाव रखे हैं, क्या वे अपना अधिकार 1924 के समझौते की शर्तों तक सीमित रखेंगे, क्या मुख्य मंत्रियों के सुझावों पर विचार कर लिया गया है और क्या मैसूर सरकार को एक निश्चित उत्तर भेज दिया गया है अथवा क्या मुख्य मंत्री की प्रतिक्रिया जान ली गई है। क्या केरल सरकार ने बताया है कि काबिनी परियोजना के निर्माण के बारे में केन्द्रीय सरकार के हस्तक्षेप से वह क्या तरीका अपना रही है? क्या 1924 के अथवा पहले के समझौतों में कोई शर्तें रखी गई थीं? मैसूर और मद्रास के बीच 1924 का समझौता किन परिस्थितियों में, किन कारणों से और किस प्रयोजन के लिये किया गया था? इसके कारण थे, कावेरी नदी पर कुल जलाशय बनाना, दोनों राज्यों के बीच पानी का बटवारा तथा सम्बन्धित बातें। मैं मंत्री महोदय से स्पष्ट उत्तर चाहता हूं कि मैसूर को क्या लाभ मिलेगा। इस समझौते में मैसूर को 45 टी० एम० सी० पानी देना तय हुआ था, जिसका अब तक उसने उपयोग नहीं किया। इसके लिये डा० कु० ल० राव उत्तरदायी हैं। 1963 में डा० राव ने हारंगी, हेमावती और काबिनी परियोजनाओं का दौरा किया था और स्वयं ही स्थानों का चयन किया था तथा उन्होंने कहा था कि केन्द्रीय सरकार को सिफारिशें भेजी जायें और वे तकनीकी स्वीकृति तथा अन्य सभी अपेक्षित मंजूरियां दिलाने का भरसक प्रयत्न करेंगे। अब उन्होंने इस पानी का उपयोग करने के लिये इन परियोजनाओं के निर्माण के लिये एक नया पैसा भी क्यों नहीं दिया है? यदि वे इस प्रकार के आदेश देंगे तो क्या इससे उत्पन्न होने वाली कठिनाइयों का उन्हें ज्ञान है? इन परियोजनाओं के निर्माण के कारण $1\frac{1}{2}$ लाख व्यक्ति पहले ही बेघर हो चुके हैं। उनका क्या होगा और अब तक खर्च किये गये करोड़ों रुपयों का क्या होगा? वास्तव में उन्होंने वास्तविक कठिनाई को नहीं समझा है। क्या मंत्री महोदय कह सकते हैं कि मैसूर सरकार को 45 टी० एम० सी० पानी उपयोग करने का अधिकार नहीं है। वे मैसूर के लोगों के साथ अन्याय कर रहे हैं। उन्होंने अन्य विवादों और पंचाटों के मामले में केन्द्रीय हस्तक्षेप के इस हथियार का उपयोग क्यों नहीं किया? उन्होंने दोनों मुख्य मंत्रियों के समक्ष वैकल्पिक सुझाव क्यों नहीं रखे? इस विवाद को बातचीत द्वारा हल करने के लिये वे क्या कर रहे हैं?

डा० कु० ल० राव : काबिनी परियोजना 1958 में योजना आयोग द्वारा स्पष्ट रूप से यह तय करके मंजूर की गई थी कि परियोजना की लागत $2\frac{1}{2}$ करोड़ रुपये होगी तथा 30,000 एकड़ क्षेत्र सींचा जायेगा। मैसूर सरकार ने अभी तक पुनरीक्षित प्राक्कलन नहीं भेजे हैं। लेकिन मुझे मालूम हुआ है कि वे एक परियोजना तैयार कर रहे हैं जिस पर दस गुना लागत आयेगी। अब तैयार की गई काबिनी योजना मूल योजना से बहुत भिन्न है। इसलिये योजना आयोग और भारत सरकार को इस योजना के लिये नये सिरे से स्वीकृति देना आवश्यक है।

माननीय सदस्य ने सम्बन्धित सरकारों के समक्ष रखे गये प्रस्ताव बताने के लिये कहा है लेकिन उनके गोपनीय स्वरूप को ध्यान में रखते हुए उन्हें सभा पटल पर नहीं रखा जा सकता है। हमने तीन राज्यों को प्रस्ताव भेजे हैं और हम उनकी प्रतिक्रिया की प्रतीक्षा कर रहे हैं। मैसूर के मुख्य मंत्री ने लिखा है कि 3-4 सप्ताह बाद वे अपनी प्रतिक्रिया बता देंगे ।

तीसरे प्रश्न के बारे में, वर्तमान अधिनियम के अनुसार इस मामले को मध्यस्थ निर्णय के लिये एक न्यायिक न्यायाधिकरण को सौंपना होगा। इसलिये हम इस मामले को निर्दिष्ट करने से पूर्व यह सुनिश्चित करना चाहते थे ....

श्री रंगा (श्रीकाकुलम) : 1924 के समझौते के अनुसार मैसूर को सिंचाई परियोजनाओं की क्रियान्विति के सम्बन्ध में जल की कोई निश्चित मात्रा नियत की गई थी। मंत्री महोदय ने इसका उत्तर नहीं दिया है कि क्या यह उस मात्रा के अन्तर्गत है अथवा नहीं।

डा० कु० ल० राव : 1924 के समझौते के अनुसार तकनीकी सलाहकार समिति ने हेमावति तथा हरंगे परियोजनाओं की तो तकनीकी तौर पर 1966 में इस शर्त पर मंजूरी दे दी थी कि जल के उपयोग के बारे में जो नियम हैं उनको पहले दोनों राज्य स्वीकार करें। यही नियम तब से विचाराधीन है। मैसूर राज्य जल को 1924 के समझौते में उल्लिखित कुछ शर्तों पर ही रोक सकता है। इसी मामले पर अब मैसूर सरकार तथा तमिल नाडु सरकार विचार कर रही हैं।

श्री एन० शिवप्पा (हसन) : मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया है। मैंने पूछा था कि क्या मैसूर राज्य 45 टी० एम० सी० जल का उपयोग करने का हकदार नहीं है और क्या यह 1924 के समझौते में उल्लिखित नहीं है कि यदि मैसूर राज्य इन परियोजनाओं का निर्माण कार्य 1974 तक पूरा नहीं कर सकेगा तो वे इस जल का उपयोग नहीं कर सकेंगे ? मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि मद्रास राज्य ने 1924 के समझौते को 1960-63 में रद्द कर दिया था जब उसने केन्द्रीय सरकार की मंजूरी के बिना ही अपर तथा लोअर भवानी परियोजनाओं का निर्माण किया था ? मैसूर राज्य द्वारा भेजे गये विरोध-पत्र को देखते हुए तब इस मामले को मध्यस्थ निर्णय के लिये क्यों नहीं सौंपा गया था ?

डा० कु० ल० राव : 1924 के समझौते के अनुसार मैसूर सरकार 45 टी० एम० सी० की क्षमता का जलाशय बना सकती है और यह 1.1 लाख एकड़ भूमि की सिंचाई के लिये पर्याप्त है। इस के साथ साथ उस समझौते में यह भी व्यवस्था है कि यदि मद्रास राज्य कावेरी की सहायक नदियों पर कोई जलाशय बनाता है तो मैसूर राज्य भी उस जलाशय की 60 प्रतिशत क्षमता का जलाशय बना सकेगा। परन्तु इन दोनों मामलों में नदी में जल के बहाव की निर्धारित सीमा का पालन करना पड़ेगा और यही हम सुनिश्चित करना चाहते हैं। इन नियमों का पालन किये बिना तो इन परियोजनाओं की मंजूरी नहीं दी जा सकती है। मैं आप को एक बहुत ही सरल बात बताता हूं। **(व्यवधान)**

श्री क० लकप्पा (तुमकुर) : मैसूर राज्य एक पिछड़ा हुआ राज्य है और उसके हितों की रक्षा करना केन्द्रीय सरकार की जिम्मेवारी है। 1924 का समझौता बहुत ही पुराना है। 1956 में जब राज्यों का पुनर्गठन किया गया था उस समय कुर्ग तथा मद्रास के कई भागों को मैसूर राज्य में मिला दिया गया था। इन बदली हुई परिस्थितियों में 1924 का समझौता उपयुक्त नहीं है। केन्द्रीय सरकार इन जल विवादों को राजनीतिक हथियार के रूप में उपयोग कर रही है। इनके पीछे कोई राजनीतिक भावना काम कर रही है जो हमें बताई जानी चाहिये। जहां तक हमारे राज्य के अधिकारियों का सम्बन्ध है, हम सब एक हैं और इन के मामले में केन्द्रीय सरकार कोई भेदभाव नहीं कर सकती। काविनी परियोजना पर 548.72 लाख रुपये, स्वर्णवती बांध पर 142.40 लाख रुपये, हेमावती परियोजना पर 242.06 लाख रु० पहले ही खर्च किये जा चुके हैं तथा इन के अतिरिक्त हरंगे, मचानपाल

और गंदल परियोजनाएं भी हैं। मैसूर राज्य ने लगभग 10 करोड़ रुपये खर्च किये हैं, अब जब ये सब परियोजनाएं क्रियान्वित की जा रही हैं,केन्द्रीय सरकार ने मैसूर राज्य को जो धमकी दी है उस का कोई औचित्य नहीं है। जब मद्रास सरकार ने पुल्लमबाडी, न्यू कट्टालाई तथा भवानी परियोजनाएं क्रियान्वित की थीं, तब तो केन्द्रीय सरकार ने उन्हें कुछ नहीं कहा था। केन्द्रीय सरकार इन मामलों में दोहरी नीति अपना रही है और मंत्री महोदय एक तरफ तो मैसूर और महाराष्ट्र की और दूसरी ओर तमिलनाडु तथा मैसूर के बीच शत्रुता के भाव पैदा कर रहे हैं जिस से मैसूर को अपने अधिकारों से वंचित रखा जा सके।

मेरा प्रश्न यह है कि करार पुराना पड़ चुका है और उसमें अब संशोधन किया जाना चाहिए। योजना आयोग मैसूर की आवश्यकताओं के प्रति उदासीन है।

अध्यक्ष महोदय : आप सीधे ही अपना प्रश्न कीजिए।

श्री क० लकप्पा : केन्द्रीय सरकार ने वही सिद्धान्त नागार्जुन सागर पर लागू क्यों नहीं किया? मैसूर के साथ ही ऐसा व्यवहार क्यों किया गया? क्या इसका आधार राजनीतिक नहीं है?

डा० कु० ल० राव : मैं केवल यही कह सकता हूं कि इन समस्याओं का समाधान करते समय राजनीति को आधार नहीं बनाया जाता। यह विशुद्ध रूप से तकनीकी अधार पर तय किया गया है। 1958 में काविनी परियोजना को स्वीकृति दी गई थी। उस समय इस पर आने वाली लागत 2.5 करोड़ रुपये थी। यदि हमें बताये बिना ही वे कहें कि 6 करोड़ रुपये उक्त परियोजना पर खर्च किये गये हैं, तो इसका क्या मतलब होता है। दूसरी बात यह है कि इस परियोजना के परिणामस्वरूप केरल का कुछ क्षेत्र डूब जायेगा। इस दृष्टि से भी हम इस परियोजना को स्वीकृति नहीं दे सकते।

श्री क० लकप्पा : किन्तु मद्रास सरकार जब कोई योजना बिना केन्द्रीय सरकार की अनुमति के पूरा करती है तो सरकार उसके साथ ऐसा ही व्यवहार क्यों नहीं करती। परियोजनाओं के निर्माण के सम्बन्ध में मैसूर और मद्रास के लिए दो मानक क्यों रखे जाते हैं?

डा० कु० ल० राव : मैं पहले ही कह चुका हूं कि दो प्रकार के मानक नहीं हैं और किसी भी प्रकार से भेदभाव नहीं किया जाता है।

श्री ए० श्रीधरन (बड़ागरा) : मैंने ध्यानाकर्षण प्रस्ताव गृह मंत्री के नाम दिया था क्योंकि उसका सम्बन्ध न केवल जल-विवाद से था, बल्कि इस बात से भी था कि एक राज्य केन्द्रीय सरकार के आदेशों का निरादर कर रहा है। केन्द्रीय सरकार कहती है कि यह जल-विवाद केरल, मैसूर और मद्रास राज्यों के बीच है और उन्हें बातचीत के माध्यम से यह विवाद सुलझाना चाहिए। केरल और मद्रास सरकारें बातचीत के लिए तैयार हैं किन्तु मैसूर सरकार केन्द्रीय सरकार के निर्देश के बावजूद उक्त परियोजना पर काम बन्द करने को तैयार नहीं है। मैसूर के मुख्य मंत्री इस आशय का वक्तव्य हाल ही में विधान सभा में दे चुके हैं। मैं यहां यह भी स्पष्ट करना चाहता हूं कि 1924 में जो करार किया गया था वह केरल सरकार पर लागू नहीं होता क्योंकि केरल राज्य की स्थापना ही 1956 में हुई थी। स्वयं मंत्री महोदय के वक्तव्य में यह कहा गया है कि काविनी परियोजना को 2.5 करोड़ रुपये लगाकर बनाने की अनुमति योजना आयोग ने दी थी जिससे 30,000 एकड़ भूमि की सिंचाई की व्यवस्था होनी थी। साथ ही उन्होंने यह भी कहा था कि उक्त परियोजना को योजना आयोग की अनुमति प्राप्त नहीं हुई है अतः उस पर काम बन्द कर दिया जाये। इससे ऐसा प्रतीत होता है कि काविनी परियोजना को योजना आयोग की अनुमति प्राप्त है। ऐसी स्थिति में क्या मंत्री महोदय यह आश्वासन देंगे कि केरल सरकार की अनुमति के बिना मैसूर सरकार को उक्त परियोजना को पूरा करने

की अनुमति नहीं दी जायेगी ? चूंकि उक्त परियोजना का प्रभाव हम पर पड़ेगा इसलिए मैं जानना चाहता हूं कि केन्द्रीय सरकार ऐसी क्या कार्यवाही करेगी जिससे मैसूर उक्त परियोजना पर काम बन्द करवा दे ।

डा० कु० ल० राव : जिस परियोजना को 1958 में स्वीकृति दी गई थी वह छोटी थी और उस पर कुल 2.5 करोड़ रुपये की लागत आने वाली थी । उससे जल के वितरण पर भी कोई प्रभाव नहीं पड़ने वाला था और उसके परिणामस्वरूप केरल का कोई भी प्रदेश जलमग्न नहीं होना था । अब मैसूर सरकार कहती है कि उस परियोजना पर 6 करोड़ रुपये पहले ही खर्च हो चुके हैं इसका सीधा अर्थ यह है कि वह एक परिवर्तित परियोजना है और मूल परियोजना नहीं है । जहां तक मूल्यों में वृद्धि का सम्बन्ध, मैं यह बात मानता हूं । किन्तु उक्त परियोजना की लागत में वद्धि परियोजना के विस्तार के कारण है, मूल्यों में वृद्धि के कारण नहीं ।

जहां तक आश्वासन देने का सम्बन्ध है, केन्द्रीय सरकार निश्चित रूप से यह चाहती है कि उक्त परियोजना पर इस स्थिति में काम चालू न रखा जाये । हम किसी भी ऐसी योजना को सहायता देने के लिए तैयार नहीं हैं, जिसे योजना आयोग की स्वीकृति प्राप्त नहीं होगी । हम चाहते हैं कि ऐसा कार्य नियोजित रूप से हो तथा उस रीति से हो जिस पर सब सम्बद्ध सरकारें सहमत हों ।

श्री एस० एम० कृष्ण (मंडयर) : वर्ष 1924 में एक करार दो असमान पक्षों में सम्पन्न हुआ था । उसी के बारे में विवाद उठ गया है । मेरा यह दृढ़ विश्वास है कि जब तक डा० कु० ल० राव केन्द्र में सिंचाई मंत्री है तब तक मैसूर राज्य को न्याय नहीं मिल सकता, क्योंकि वे राजनीतिक दबाव में काम कर रहे हैं । तुलनात्मक आंकड़े देखने से यह सिद्ध हो जायेगा । मैसूर में सिंचाई की प्रतिशतता 9 है, तमिलनाडू में 36 है और आन्ध्र प्रदेश में 40 है । एक अन्य बात यह है कि 1924 का करार केवल कावेरी नदी तथा कावेरी बेसिन की अनुसूचित नदियों तक ही सीमित था । क्या उक्त करार उन नदियों पर भी लागू होता है जो अनुसूचित नहीं हैं, यदि नहीं, तो मैसूर सरकार को हेमवती, काबिनी तथा अन्य परियोजनाओं पर काम करने से कैसे रोका जा सकता है । जहां तक सरकारी निर्देश की बात है, छात्र सेना दल (एन० सी० सी०) के बारे में तमिलनाडु सरकार को केन्द्रीय सरकार ने जो निर्देश दिया था, उसका क्या हुआ था । केन्द्रीय सरकार को इस मामल में मैसूर राज्य के लोगों की भावनाओं पर भी ध्यान देना चाहिए । मैं चाहता हूं कि डा० राव ने जो पत्र मैसूर सरकार को भेजा है, उसे वे वापस ले लें ।

डा० कु० ल० राव : मेरा यह निवेदन है कि माननीय सदस्य की जानकारी ठीक नहीं है । हेमवती तथा काबिनी नदियां अनुसूचित नदियों की सूची में हैं ।

श्री जे० एच० पटेल (शिमोगा) : माननीय मंत्री ने सभा में जो वक्तव्य दिया है उससे ऐसा प्रतीत होता है कि तमिलनाडु सरकार का पक्ष कानूनी रहा है और मैसूर का गैर-कानूनी । उन्हें इस प्रकार का वक्तव्य नहीं देना चाहिए था । वस्तुतः श्री चाह्वाण और डा० राव ही ऐसी बातें करते हैं जिनसे देश का विघटन हो, उसकी एकता छिन्न-भिन्न हो ।

अध्यक्ष महोदय : आप अपना प्रश्न कीजिए ।

श्री जे० एच० पटेल : मैं मंत्री महोदय से यह अपेक्षा करता हूं कि वे इस मामले में दखल न दें । यदि यह मामला तमिलनाडु और मैसूर के लोगों के लिए ही छोड़ दिया जाये, तो वे स्वयं ही परस्पर स्वीकृत समझौता कर लेंगे । मंत्री महोदय को इस मामले पर गणित के आधार पर निर्णय नहीं लेना चाहिए बल्कि इस सम्बन्ध में निर्णय मानवीय आधार पर किया जाना चाहिए । तुलना की दृष्टि से मैसूर में सिंचाई की प्रतिशतता तमिलनाडु और केरल आदि राज्यों से कम है । क्या मंत्री

होदय की यह जिम्मेदारी नहीं हो जाती कि वह मैसूर को अपने अधिकारों का उपयोग करने की नुमति दें ? मेरा एक निवेदन यह है कि मंत्री महोदय इस मामले में दखल न दें, दूसरे, वह मैसूर के मुख्य मंत्री को भेजे गये पत्र को वापस लें और तीसरे वह देश की एकता बनाये रखने के लिए अपनी पथ के अनुसार चलें। क्या वह ऐसा करेंगे ?

डा० कु० ल० राव : यदि मैसूर सरकार तमिलनाडु सरकार के साथ स्वयं ही समझौता र लेती है तो हमें प्रसन्नता होगी। दुर्भाग्य से हमने इस दिशा में जो प्रयास किये वे असफल रहे। अतः माननीय सदस्य मैसूर के मुख्य मंत्री को तमिलनाडु के मुख्य मंत्री से ऐसा समझौता करने के लिये राजी कर लें। हमें प्रसन्नता होगी।

श्री क० लकप्पा : मंत्री महोदय अपना पत्र वापस नहीं ले रहे हैं। अतः मैं इसके विरोध में, सभा-त्याग करता हूं। **(अन्तर्बाधाएं)**

{इसके पश्चात् श्री क० लकप्पा सभा से उठकर चल गए।
Shri K. Lakkappa then left the House.}

समाचार भारती के विरुद्ध विशेषाधिकार का प्रश्न

QUESTION OF PRIVILEGE AGAINST THE 'SAMACHAR BHARATI'

अध्यक्ष महोदय : मुझे 9 मार्च, 1970 को श्री शशि भूषण द्वारा दी गई विशेष अधिकार के प्रश्न की सूचना मिली थी, जो 'समाचार भारती' नामक एक समाचार-अभिकरण के विरुद्ध थी, क्योंकि उक्त समाचार-अभिकरण ने 5 मार्च, 1970 को सभा की कार्यवाही को गलत रूप में समाचार के रूप में परिचालित किया और जो 6 तारीख के 'नवभारत टाइम्स' और 'हिन्दुस्तान' में छपा था। उक्त समाचार यह था कि सभा की बैठक 7/8 मार्च, 1970 को होनी निश्चित हुई है। बाद में मुझे 'समाचार भारतीय' के मुख्य सम्पादक का 9 मार्च, 1970 का पत्र मिला, जिसमें उन्होंने उन परिस्थितियों का स्पष्टीकरण दिया, जिनमें उक्त गलती हुई थी तथा अन्त में उक्त गलती के लिए बिना किसी शर्त के क्षमा मांगी।

समाचार भारती के मुख्य सम्पादक द्वारा मांगी गई क्षमा को ध्यान में रखते हुए यदि सभा चाहे, तो उक्त मामलों को यहीं समाप्त कर दिया जाए।

कुछ माननीय सदस्य : जी, हां।

सभा-पटल पर रखे गये पत्र

PAPER LAID ON THE TABLE

वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसंधान परिषद् सम्बन्धी जांच समिति का प्रतिवेदन

शिक्षा तथा युवक सेवा मंत्री (डा० वी० आर० के०वी० राव) : मैं जांच समिति (वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसंधान परिषद्) के प्रतिवेदन (भाग 1) की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूं। **[ग्रन्थालय में रखा गया। देखिए एल० टी० संख्या 2788/70]**

अध्यक्ष महोदय : समिति के अध्यक्ष के अनुरोध पर क्रमांक संख्या 5 को स्थगित किया जाता है।

अनुदानों की अनुपूरक मांगे (रेलवे) 1969-70

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (RAILWAYS) 1969-70

रेलवे मंत्रालय में उप मंत्री (श्री रोहनलाल चतुर्वेदी) : श्रीमान, मैं श्री गुलजारीलाल नन्दा की ओर से वर्ष 1969-1970 के बजट (रेलवे) सम्बन्धी अनुदानों की अनुपूरक मांगों का एक विवरण प्रस्तुत करता हूं।

राज्य सभा से संदेश

MESSAGE FROM RAJYA SABHA

सचिव : मुझे राज्य सभा के सचिव से प्राप्त निम्नलिखित संदेश की सूचना देनी है :

"राज्य सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियमों के नियम 111 के उपबन्धों के अनुसार, मुझे प्रेस परिषद् (संशोधन) विधेयक, 1970 की एक प्रति इसके साथ भेजने का निदेश मिला है जिसे राज्य सभा द्वारा 4 मार्च, 1970 को हुई अपनी बैठक में पारित किया गया है।"

प्रेस परिषद्, (संशोधन) विधेयक, राज्य सभा द्वारा पारित रूप में

THE PRESS COUNCIL (AMENDMENT) BILL, AS PASSED BY RAJYA SABHA

सचिव : श्रीमान, मैं राज्य सभा द्वारा पास किये गये रूप में प्रेस परिषद् (संशोधन) विधेयक, 1970 की एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूं।

रेलवे बजट 1970-71—सामान्य चर्चा

RAILWAY BUDGET, 1970-71—GENERAL DISCUSSION

ससंद-कार्य और नौवहन तथा परिवाहन मंत्री (श्री रघुरामैया) : कृपया इस ओर से भी एक सदस्य को बोलने की अनुमति दी जाए और थोड़ा समय और बढ़ा दिया जाए।

अध्यक्ष महोदय : ठीक है, प्रत्येक सदस्य 4 या 5 मिनट में ही अपने सुझाव दे सकता है।यह खेद की बात का है कि ध्यानाकर्षण प्रस्ताव पर चर्चा वाद-विवाद का रूप ले लेती है। मंत्री महोदय के वक्तव्य के पश्चात सीधे प्रश्न किए जाने चाहिएं जिससे अन्य कार्य के लिए समय बच सके।

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर): : मैं आपसे सहमत हूं। परन्तु आप अनेक महत्त्वपूर्ण विषयों पर ध्यानाकर्षण प्रस्ताव अस्वीकार कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : आप नियम बदल सकते है। मुझे कोई आपत्ति नहीं है।

इस समय एक बजकर पन्द्रह मिनट हो गए है। सभा 2 बजकर 15 मिनट पर समवेत होगी। वाद-विवाद का उत्तर देने के लिए मैं मंत्री महोदय को 3.15 म० प० पर बुलाऊंगा।

इसके पश्चात लोक सभा मध्याह्न भोजन के लिए दो बज कर पन्द्रह मिनट म० प० तक के लिए स्थगित हुई

The Lok Sabha then adjourned for lunch till a quarter past fourteen of the clock

---

मध्याह्न भोजन के पश्चात लोक सभा दो बज कर अट्ठारह मिनट म०प० पर पुन: समवेत हुई

The Lok Sabha Re-assembled after lunch at eighteen minutes past fourteen of the clock

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए]

[MR DEPUTY SPEAKER *in the chair*]

दिल्ली विद्युत प्रदाय उपक्रम के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल के नोटिस के बारे में
Re. NOTICE OF STRIKE BY DESU WORKERS

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : दिल्ली विद्युत प्रदाय उपक्रम के कर्मचारियों के संघ द्वारा दी गई हड़ताल की सूचना की अवधि आज समाप्त हो जाएगी और 72 घण्टे के पश्चात वे हड़ताल करने वाले हैं। 1966 में संघ तथा डा० कु० ल० राव के मध्य एक समझौता हुआ था परन्तु खेद है कि दिल्ली विद्युत प्रदाय उपक्रम ने उक्त समझौते को अभी तक कार्यान्वित नहीं किया है। अत: डा० कु० ल० राव दिल्ली विद्युत प्रदाय उपक्रम के कर्मचारियों की ओर से होने वाली प्रस्तावित हड़ताल के विषय में एक वक्तव्य दें।

Shri George Fernandes (Bombay South): I have full sympathy with the Delhi Electricity Workers. I would request the leaders of Jan Sangh Party to take remedial measures to remove their grievances.

Shri Randhir Singh (Rohtak) : Their demands are genuine and Government should look into their demands. Moreover their demands should be accepted before these poor workers resort to strike and public is made to suffer. The Hon. Minister should make a statement on this issue.

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्यों ने अपनी अपनी बातें कह दी हैं और मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय ने उन्हें सुन लिया है।

रेलवे बजट, 1970-71 सामान्य चर्चा
RAILWAY BUDGET, 1970-71—GENERAL DISCUSSION

Shri Sheo Narain (Basti) : Shri Nanda is the senior most Minister in the Government. He should inform the House the probable time by which he would be able to wipe out corruption from Railways.

So far as efficiency and punctuality in the running of trains are concerned, the Railway service is lacking in both of them. Every train runs late and passengers are not sure whether they would reach their destinations in time.

I want to tell the Hon. Minister one item in which he can effect economy. Issuance of free passes of all classes should be immediately stopped, and by doing so there would be an annual saving of Rs. 36 crores.

Regarding opening of tracks, I would request the Hon. Minister to provide a loop line in Basti from Khalilabad to Bansi *via* Mandhawal. A demand is being made for the last eight years that double line should be provided from Lucknow to Silliguri. My constituency touches Nepal border and the provision of this line would be of great help from security point of view.

Shri Tiwari has expressed satisfaction over the withdrawal of increase in the 3rd class passenger fares proposed in the Budget. Third class railway fares have increased by 500 per cent as compared to those prevailing during British rigime. Inspite of the fact that the Railways are earning maximum revenues from the 3rd class passengers, no facilities have been provided to them as that of water, Electricity and latrines. Catering system in the Railways is also very bad and requires to be modified.

Railway Department is responsible for increasing its efficiency. Railway employees, who participated in the last strike should be foregiven and some relief should also be given to them.

Railway line from Banaras to Barabanki should be repaired. A demand is being made by the people of Basti for a long time for the construction of a level crossing and an over-bridge there which should be conceded.

I hope the Hon. Minister, Shri Nanda, would bring efficiency and honesty in Railway Administration, which would be in the interest of the country.

Shri B.N. Kureel (Ramsanehighat) : Sir, I congratulate the Hon. Minister, Shri Nanda, for withdrawing increase in the 3rd class passenger fares, cost of plateform ticket, and freight charges proposed in the Budget. He is also worthy of honour and praise as he has shown *due* respect for the feelings of the Members of Parliament and the people of the country, and that because he has not made this matter a prestige issue.

The posts reserved for Harijans and Tribals have not been filled by the persons *belonging* to these communities in Railway services. The figures submitted here show disgusting and strange state of affairs that reserved quota even in the class IV services has not been filled. It is because of the fact that the officers do not consider Harijans and Tribals fit for the class IV posts even. I request the Hon. Minister that the quota reserved for Harijans and Tribes be filled as early as possible. The appointing officers should be asked to fill up the vacancies reserved for the scheduled castes and scheduled tribes and in case they do not fill the reserved posts by appointing scheduled castes and scheduled tribes people they should be asked to explain as to why such vacancies were not filled and they should be declared condemned officers.

Dr. Ram Subhag Singh, Ex-Minister for Railways delivered a very long speech which shows that Shri Nanda has started bungling immediately after taking over as Minister for Railways. But he should be well aware of the fact that he and other Hon. Members now sitting in the opposition side are responsible for the inefficiency and mismanagement in the economic structure of the Railways. Corruption and accidents in the Railways had been on the increase, innumerable people were killed but they remained silent spectators and no remedial steps were taken. The then Minister for Railways was asked so many times to resign.

Railway-tracks around and in the vicinity of big cities like Madras, Bombay etc. have become filthy scenes of heaps of rubbish. Officers do not care for proper cleanliness and keeping sanitary conditions along these railway-tracks. This aspect should be looked into.

The stoppage for Saharanpur-Allahabad, 351 and 352 down trains at Sri Raj Nagar Railway station in my constituency had been discontinued. I have been demanding for the restoration of that stoppage for a very long time, but no body has cared for that. Now I request the Hon. Minister that the said stoppage should be restored.

In the end, I request that a shuttle train service should be started from Barabanki to Lucknow at 11.00 hours to facilitate the people there.

Shri Ram-Swarup Vidyarthi (Karol Bagh) I am glad that the Hon. Minister has withdrawn the proposed increase in the 3rd class passenger fares and freight charges. In my opinion this increase was not genuine. There is no need for this increase and development work could smoothly run if the corruption prevailing in the railway department is removed, efficiency increased, and the dissatisfaction and resentment in the employees are remedied.

Inordinate delay is made in sanctioning claims of the people. Moreover mid-spread corruption is prevailing in the matter of claims. Railway officers make the people submit bogus and exaggerated claims which results in annual loss of rupees ten to fifteen crores to the railways. If this corruption is stopped, much relief could be given to common tax-payer. I would request the Hon. Minister that the bungling in the matter of the disposal of claims should be removed.

The Hon. Minister had set up a Committee when he was Minister of Home Affairs and had made a declaration to remove corruption within two years. But the fact that he would be able to remove corruption from the railways is doubtful. The working of the vigilance Department in the Railways is entirely defective. It has no independent authority and cannot take effective action against an official of another department of the railway itself though the vigilance staff is transferable from one department to another.

Therefore, I request the Hon. Minister that if he is really interested in eradicating corruption from the Railway Department he should make the vigilance Department independent or place it under the Ministry of Home Affairs or make it an independent wing under the Railway Board and the promotions, transfers and other such cases relating to the staff of this Department should not be connected with any other department.

In his speech the Hon. Minister has mentioned that the Railway employees are satisfied to a considerable extent with their 132 per cent increased pay. May I know from the Hon. Minister whether the wages of workers have really increased to this extent ? And if it is not so I would request the Hon. Minister that he should be kind enough to ensure that they get as much wages as are adequate for them to make their both ends meet. He claims to be a labour leader and therefore, it is his duty to provide them with, at least, their real wages.

I would like to submit that the initial pay of the Railway employees must not be less than the pay based on their minimum needs because it would be impossible for them to maintain their efficiency if they are not paid even a minimum need based salary.

As has been mentioned by the Hon. Minister, the Railway Industry is a commercial undertaking, I would like to suggest, in this context, that bonus should be given to the class three and class four employees in order to compensate them for their low wages.

It is quite strange that the problem of casual labour is still existing in the Railway Department. When we can expect from the Private Sector undertakings that the casual labourers should be made permanent after a period of six months or so then what are the reasons for which no attempts are made by the Railway Department in this regard. I request the Hon. Minister to make certain arrangements by which casual labourers could be made permanent. I also suggest that a division-wise seniority of the casual labourers be maintained and their services be regulated according to that list.

Similarly, there are so many employees in the Railway Department who are temporary even after rendering fifteen to twenty years of service. It is surprising as to why they have not been confirmed as yet. Certain employees were victimised during the period of strike because they were temporary. Some of them have been reinstated but with a break in their service.

I request the Hon. Minister that this entry of break in service should be removed from their records because it is not their fault that they remained temporary for such a long time. It is due to the negligence of the Department.

The Hon. Minister should kindly ensure that the employees of the Railway Department are not unnecessarily harassed by the officials of the Railway Board by way of effecting their transfers and other such things.

I also request the Hon. Minister that the personnel Department should be made efficient so that the difficulties of the staff could be removed as soon as possible.

The facility of mileage and over time allowance should be given to the running staff also.

It has been observed that several times drivers are put on duty for eighteen to twenty hours continuously. In such cases how can we expect that accidents would not occur ? It is unhuman to put a driver on duty for as long as eighteen to twenty hours constantly. I request the Hon. Minister that the duty hours should be strictly restricted to eight hours a day in order to obviate railway accidents.

The facility of over-time allowance should be given to the Zonal or Divisional staff in conformity with that of the Railway Board.

The Government introduced the Incentive scheme in the work-shops. In this regard, I suggest that the incentive should be based on the emoluments and not on the basic pay.

In certain cases the employees of the Railway Department are drawing their maximum pay in their respective scales and yet there are no chances of their getting promotions. In this context, I suggest that they should be granted further increments which might be treated as their special or personal pay. I think if they are given such an incentive they will certainly work more efficiently.

So far as my information goes, about 30 per cent of the Railway employees working in Delhi have not been provided railway quarters. I request the Hon. Minister to make arrangements so that every one of them gets residential accommodation. At the same time I would like to invite his attention towards the Railway Colony of Kishanganj, Delhi where there are no arrangements for proper drainage. Parks have been converted into dumping grounds. There is no facility of electricity and supply of water. I request that steps should be taken to remove the difficulties of the residents of that colony as soon as possible.

Government are going to appoint a third Pay Commission. I suggest that a separate panel should be formed for the Railway Employees so that justice could be done to them. There are 750 categories of services in the Railways and it is quite necessary to make a separate panel, if not a separate wage-board, so that the staff of each of these categories can be given pay commensurate with their responsibilities.

In 1969 the posts of class one officers, were up-graded and an assurance was also given to other categories that they too would be given some incentives. In view of the increase in the price index I suggest that the interim relief should be given to them.

Calcutta, Madras and Bombay are covered under the Mass Transit system. I do not understand why Delhi has been ignored in this reagrd. In order to mitigate the difficulties of the people of Delhi, attempts should be made to complete the Ring Railway as soon as possible.

Sir, I also want to submit that the recognition should be given to the unions comprising 50-60 or 60 thousands of members. In case the Government strictly believes in single union in a single industry, I suggest all the recognised unions be derecognised and they be asked to organise themselves on the basis of single union in single industry through secret ballot. Until unions are formed through secret ballot certain machinery should be evolved through which the grievances of the employees could be ventilated. Employees should also be allowed to participate in the normal trade union activities.

श्री सोनावने (पंढरपुर) : महोदय ! मेरे मित्र श्री जार्ज फरनेडीज़ ने कल मंत्रियों की संख्या कम होने तथा रोज़गार आदि के विषय में चर्चा की थी किन्तु मुझे खेद है कि उन्होंने इसके लिए भूतपूर्व मंत्री महोदय को दोषी नहीं ठहराया। श्री नन्दा ने जिन रियायतों की घोषणा की थी उन्हों ने उनका भी कोई उल्लेख नहीं किया। मेरा अनुरोध है कि दोष उन्हीं को दिया जाना चाहिये था जो वास्तव में दोषी हैं।

मैं श्री नन्दा जी का आभारी हूं कि उन्होंने तीसरे दर्जे का किराया घटाया है तथा आवश्यक वस्तुओं के भाड़े में भी कमी की है। मेरा उन से निवेदन है कि केले के लिये भी भाड़े में कमी होनी चाहिये क्योंकि यह महाराष्ट्र का प्रमुख उत्पाद है तथा यह निर्धन व्यक्तियों का फल है।

मैंने रेलवे बोर्ड की समाप्ति के बारे में बहुत बार मांग की है। मैं अब भी अपनी इस मांग को दुहराता हूं। मेरा निवेदन है कि या तो इस बोर्ड का पुनर्गठन होना चाहिये या इसे बिल्कुल समाप्त ही कर देना चाहिये। मैं यह भी सुझाव देना चाहता हूं कि रेलवे बोर्ड के स्थान पर जनरल मैनेजरों की एक समिति बनाई जानी चाहिये जिसके चेयरमैन स्वयं मंत्री महोदय हों। इससे रेलवे बोर्ड पर होने वाला व्यय बच जायेगा। यदि ईमानदारी से देखा जाए तो रेलवे बोर्ड से कोई लाभ नहीं है। रेलें देर से चलती हैं, किराये तथा भाड़े में कोई कमी नहीं होती तथा अन्य अनेक प्रकार की शिकायतें बनी रहती हैं। यह मांग मैंने अकेले ही नहीं उठायी किन्तु अन्य माननीय सदस्यों ने भी उठाई है अतः मंत्री महोदय इस को स्वीकार करें।

यह प्रसन्नता की बात है कि रेलवे उप-मंत्री महोदय ने पांच-छः महीने में अलाभकारी रेलवे लाइनों की समस्या का अध्ययन करके 8-12-69 को अपना प्रतिवेदन प्रस्तुत कर दिया था। अपने प्रतिवेदन में समिति ने कहा है कि 77 लाइनों में से 46 लाइनों के सम्बन्ध में सहायता की जानी चाहिये

जिसपर कुल 35 करोड़ रुपये व्यय होंगे। मैं माननीय उप-मंत्री से जानना चाहता हूं कि क्या उनकी सिफारिशें सरकार ने स्वीकार कर ली हैं। रेलवे बजट में ऐसी लाइनों के लिये क्या व्यवस्था की गई है। पन्धरपुर क्षेत्र में लोगों को किसी प्रकार की सुविधायें नहीं मिल रही है। तीर्थ यात्री पशुओं की तरह लदकर यात्रा करते है तथा किसी भी बड़े अधिकारी को उनकी कठिनाइयों की जानकारी नहीं हैं। अधिकारी तो वातानुकूलित डिब्बों में यात्रा करते हैं अतः उन्हें तीसरे दर्जे में होने वाली कठिनाइयों का पता ही नहीं चलता। लटूर-मिराज रेलवे लाइन की अभी तक कोई चिंता नहीं की गई। हम चीखते रहते हैं किन्तु कोई सुनने वाला नहीं है।

हमारी मांग यह है कि इस सेक्शन पर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने की व्यवस्था की जानी चाहिये मुझे इस बारे में अनेक तार मिले हैं और मैं उन्हें माननीय मंत्री जी के पास भेजना चाहूंगा।

भोजन व्यवस्था के विभाग में मारवाड़ियों, गुप्ताओं और जैनियों का बोल-बाला है। अनुसूचित जाति अथवा अनुसूचित आदिम जाति के किसी भी व्यक्ति को चाय के स्टाल अथवा भोजनालय का ठेका नहीं दिया गया है। हम वर्षों से दिन रात इस बात के लिये शोर मचाते आ रहे है कि रेलवे संस्थापनायें आर्थिक रूप से पिछड़े लोगों के अन्तर्गत आना चाहियें। परन्तु इस दिशा में कुछ भी नहीं किया गया है।

पूना-मिराज छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य शीघ्र पूरा किया जाना चाहिये।

शोलापुर डिवीजन, जो पहले मध्य रेलवे के ज़ोन में था, अब दक्षिण मध्य रेलवे ज़ोन में आ गया है। बंगलौर में रेलवे सेवा आयोग है। मराठी भाषा-भाषी लोगों के दावों की उपेक्षा की जा रही है। इस बारे में जो आश्वासन दिया गया था, उसको पूरा नहीं किया गया है।

बिना टिकट यात्रा और अन्य भूलों के लिये 10 रुपये का जुर्माना अधिक है। शाखा लाइनों पर यह जुर्माना 5 रुपये से अधिक नहीं होना चाहिये।

Shri Balgovind Verma (Kheri) : I congratulate Shri Nandaji for withdrawing proposals for increase in third class fares and in freight for other daily requirements. To offset the loss of about Rs. 13 crores due to the withdrawal of these proposal, steps should be taken to plug the theft and pilferage which is to the tune of Rs. 10 crores. Responsibility should be fixed at every stage.

As regard vending and catering, the picture is very gloomy. Railways have been sustaining huge loss on this account. Loopholes and irregularities in the system of vending and catering should be remedied.

The Railway Protection Force was formed for the protection of railway property. But the theft and pilferage of railway property is done with the connivance of this force. Railway employees and R.P.F. are both involved in it. Special attention should be paid to this issue.

Time is precious nowadays. The speed of the trains should be increased. The speed of narrow gauge lines is only 12 miles per hour. Who would like to travel in trains of such a slow speed while there are other means of transport such as taxies and buses etc. The income of the railways may be increased by increasing the speed of railway trains. The number of cases of pilferage would also be reduced by it. R.P.F. should be posted in goods trains also for the safety of goods.

There becomes so much congestion at Lucknow that the goods trains are strandard on railway tracks. If the track between Kauriyalaghat and Katarniaghat, which covers a distance

of 6 miles, is connected, it would lead to the saving of distance of about 200 miles and the goods sent from East may reach West easily and the undue delay would also be avoided.

The shuttle services should be extended and connected with important and industrial towns. It will benefit both railways and towns. The train from Malani, to Pilibhit should be extended upto Sitapur. It will add to the income of the Railways because Sitapur, Lakhimpur, Gola are industrial towns.

We should provide more First and Second class compartments in trains so that those people whose paying capacity has increased may travel in these compartments and the income of the railways may increase.

One more fast train should be introduced from Delhi to Lucknow *via* Moradabad. There is at present only one mail train leading to great difficulty to the passenger at Delhi.

A Committee should be set up to see where new lines can be laid and it should ensure the implementation of this work.

In my terai area, in which Sitapur, Lakhimpur Kheri and Pilibhit fall, no additional train has been run. Lakhimpur Kheri should be connected with Shahjahanpur by a new broad gauge line. It will lead to much progress.

The study team for porters and vendors had made several recommendations in its report but Railways have done nothing to implement them. It is essential to improve the conditions of railway porters and Vendors. There is nobody to look after their grievances. I would request the Hon. Minister to look into it and ensure that the report of the Study Team is implemented properly.

श्रीमती ज्योत्सना चन्दा (कचार) : मैं माननीय रेलवे मंत्री जी को इस बात के लिये बधाई देती हूं कि उन्होंने तीसरे दर्जे के किराये में वृद्धि के प्रस्तावों को वापस ले लिया है और भाड़े की दरों में भी रियायत दी है। हम इस बात से सहमत हैं कि इन रियायतों से रेलवे को लगभग 13 करोड़ रुपये की हानि होगी। परन्तु इस बारे में मेरे कुछ सुझाव है। सरकार को बिना टिकट यात्रा को रोकने के और अन्य अनियमिताओं को दूर करने के लिये कड़े कदम उठाने चाहियें जिससे रेलवे की आय में वृद्धि की जा सकती हैं। आसाम, त्रिपुरा, मनीपुर और नेफा में जो चीन और पाकिस्तान के साथ मिलने वाले सीमावर्ती क्षेत्र है, देश के शेष भाग के साथ संचार व्यवस्था ठीक नहीं है। इसमें सुधार किया जाना चाहिये।

परन्तु खेद है कि इन क्षेत्रों के विकास के बारे में बजट में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। यद्यपि बड़ी लाइन का विस्तार नये बोनगायगांव तक कर दिया गया है लेकिन बड़ी लाइन का विस्तार गोहाटी और उससे आगे करने के बारे में बजट में कोई प्रस्ताव नहीं है। करीमगंज से धर्मनगर वाली छोटी लाइन का अगरतला तक शीघ्र विस्तार किया जाना चाहिये। सर्वेक्षण के बारे में योजना आयोग से शीघ्र विचार किया जाना चाहिये ताकि सर्वेक्षण कार्य के पूरा होने के बाद निर्माण का कार्य शीघ्र आरंभ किया जा सके।

मिजो विद्रोह के समय रेलवे संचार की व्यवस्था न होने के कारण सरकार को सेना और राशन भेजने में कठिनाई का सामना करना पड़ा था। लुमडिंग से मरिआनी तक का मुख्य रेलवे मार्ग नागा विद्रोहियों के कारण अकसर खराब रहता है और इस कारण उस मार्ग पर रात को गाड़ी नहीं चलती। इस लाइन के दोनों ओर जंगल को साफ कर भूमिहीन किसानों को बसाया जाना चाहिये ताकि वह विद्रोही घुसपैठियों के विरुद्ध निगरानी का काम कर सकें। उसके साथ साथ वहां अनाज के उत्पादन में भी वृद्धि की जानी चाहिये।

रेलवे कर्मचारियों की सुरक्षा की व्यवस्था की जानी चाहिये। पश्चिम बंगाल में गाड़ियों को अवैध तरीके से रोका जाता है और यात्रियों को परेशान किया जाता है। सरकार को यात्रियों की सुरक्षा की व्यवस्था करनी चाहिये अन्यथा रेलवे व्यवस्था अस्त-व्यस्त हो जायेगी।

यात्रियों और रेलवे कर्मचारियों को रेलवे में दी जाने वाली सुविधाएं अपर्याप्त है।

आराक्षित स्थानों के लिये डिब्बों में आरक्षण चार्ट उचित समय पर नहीं लगाये जाते और उनमें लिखावट स्पष्ट नहीं होती। आरक्षण चार्ट टाइप किया होना चाहिये और उसको उचित समय पर लगाया जाना चाहिये। तीसरी और चौथी श्रेणी के रेलवे कर्मचारियों के लिये आज भी बिना रौशन-दानों के मकान बनाये जा रहे है। चौथी योजना में रेलवे कर्मचारियों के लिये मकानों में उचित रौशन-दानों और सफाई की व्यवस्था होनी चाहिये। देश में चलाने वाली गाड़ियों में से 90 प्रतिशत गाड़ियां समय पर नहीं चलती जिससे यात्रियों को कठिनाई होती है।

ताज एक्सप्रेस को डीजल इंजन से चलाया जाना चाहिये जिससे समय की भी बचत हो और उसका किराया बढ़ाने का प्रस्ताव भी न्यायोचित ठहराया जा सके।

रेलवे अनुसंधान यूनिट को चितरंजन से लखनऊ लाने का कोई कारण समझ में नहीं आता। रेलवे बोर्ड को अपने निर्णयों में और अधिक सावधानी बरतनी चाहिये।

चितरंजन, वाराणसी और मद्रास स्थित उत्पादन एकक प्रशंसनीय कार्य कर रहे है।

मुझे आशा है रेलवे दुर्घटना जांच समिति द्वारा दी गई सिफारिशों को क्रियान्वित करने से भविष्य में दुर्घटनाओं में भारी कमी होगी।

रेलवे में उचित खानपान की व्यवस्था की जानी चाहिये और उन में दिये जाने वाले खाद्य पदार्थों की किस्म में सुधार किया जाना चाहिये।

माननीय मंत्री, सामान्य लोगों को बढ़ाये गये किराये और भाड़े के भार से मुक्त करने के बधाई के पात्र हैं।

रेलवे मन्त्री (श्री नन्दा) : मैं माननीय सदस्यों को आश्वासन देता हूं कि मैं रेलवे की दशा में सुधार करने के लिये यथासम्भव प्रयास करूंगा। माननीय सदस्यों द्वारा दिये गये विभिन्न सुझावों के सम्बन्ध में मैं विचार करूंगा। इनके बारे में मैं माननीय सदस्यों से विचार विमर्श करने के बाद कार्यवाही करूंगा।

यहां दिए गये भाषण सामान्य प्रकार के और घिसे-पिटे नहीं थे। इनमें रेलवे के प्रत्येक पहलू पर प्रकाश डाला गया है तथा रेलवे के भविष्य की दृष्टि से ये बड़े ही महत्त्व के विषय हैं।

समयाभाव के कारण सम्भवतः मैं पूरे विस्तार में न जा सकूं परन्तु मुझे विश्वास है कि यह चर्चा यहां के अतिरिक्त अन्य अवसरों पर भी हम करते रहेंगे।

मुझे एक मंत्री के अधिकारों का ज्ञान है। ऐसा नहीं है कि वह किन्हीं अधिकार सम्बन्धी सीमाओं के कारण कुछ उल्लेखनीय कार्य करने में असमर्थ होता है पर इसके अतिरिक्त और बहुत सी बड़ी सीमाएं होती है तथा इसके लिए मैं सबकी, चाहे कोई किसी भी दल का हो, सहायता लूंगा।

रेलवे को एक राष्ट्रीय आदर्शवाला उद्यम बनाने के लिए मैं रेलवे बोर्ड के सदस्यों समेत रेलवे में काम कर रहे सभी कर्मचारियों तथा रेलवे की विभिन्न सेवाओं के सभी लोगों की सहायता चाहता हूं।

5/Lok Sabha/70—22

यह एक महत्त्वाकांक्षा है पर मैं भरसक प्रयत्न करूंगा। मैं यह भी कह दूं कि जिन बातों के होने की सम्भावना नहीं है उनके बारे में मैं कोई वादा नहीं करूंगा। जो भी बात मेरी जानकारी में आयेगी उस पर विचार किया जायेगा और उसपर यथाशीघ्र निर्णय किया जायेगा। पर यदि परिस्थितियों के कारण मैं बहुत सी मांगों के संबन्ध में सन्तुष्ट न कर सकूं तो मैं आशा करता हूं कि माननीय सदस्य मेरी इस दिक्कत को समझेंगे।

किराये तथा भाड़े बढ़ाए जाने के सम्बन्ध में यहां तथा बाहर होने वाली चर्चा से किराया-निर्धारण सिद्धान्त के सम्बन्ध में बहुत से संगत प्रश्न उठे है।

नए सामाजिक गठन में रेलवे क्या पार्ट अदा करेगी? एक सवाल जो बहुत से भाषणों में उठाया गया था कि क्या रेलवे पुराने ढर्रे पर ही चलती रहेगी या नए जमाने के साथ उसमें भी कुछ रद्दोबदल होंगे? वैसे रेलवे अभी भी निष्क्रिय नहीं है पर फिर भी अभी बहुत कुछ करने को है।

रेलवे स्वयं हमारी वर्तमान सामाजिक और राजनीतिक स्थिति और व्यवस्था की देन हैं तथा जो लोग रेलवे से सम्बन्धित है वे देश में परिवर्तन लाने में सहायक होंगे।

एक माननीय सदस्य ने बजट में हमारी सहायता के लिए तीन कसौटियां रखी हैं अर्थात इसका सामान्य जनता पर क्या असर पड़ेगा, यात्रियों को इससे क्या लाभ होगा, तथा रेलवे में लगे असंख्य कर्मचारी इससे क्या शिक्षा लेंगे। कालांतर में आप इसका उत्तर स्वयं पा जायेंगे और हम बजट में सुधार कर सकेंगे। पर यह सब इस बात पर निर्भर करता है कि हम विभिन्न क्षेत्रों में किस सीमा तक धन की अति सम्पत्ति की बचत कर पाते हैं।

कुछ सदस्यों ने यह सवाल उठाया है कि रेलवे मंत्री ने रेलवे की आर्थकि दशा को बहुत खराब बता कर किराया-भाड़ा बढ़ाने का सुझाव रखा और फिर एक सप्ताह के अन्दर ही उस बढ़ोतरी को समाप्त कर दिया, तो क्या यह पीछे लौटना नहीं हुआ? ऐसा करना कमजोरी दिखाना नहीं है वरन-समाजवादी जनतंत्र की ओर एक कदम है।

वास्तविकता यह है कि पिछले छ: साल में रेलवे ने अपनी रक्षित निधि-से 110.48 करोड़ रुपया लिया है तथा राजस्व निधि-प्राय: समाप्त हो चुकी है। सामान्य राजस्व से भी रेलवे ने उधार लिया है जिनका ब्याज देना होता है। एक ओर यह स्थिति है और दूसरी ओर यात्रियों और अन्य प्रकार के आवागमन को सुचारू रूप से चलाया जा रहा है। इस प्रकार हुए घाटे को वस्तु भाड़े से पूरा नहीं किया जा सकता। सामान्य राजस्व को जो भुगतान करना है उसमें घटाबढ़ी नहीं की जा सकती। पंचवर्षीय योजना पर भी आन्तरिक रूप से बनाई गई निधि में से ही रुपया लगाना होगा। इसका अर्थ हुआ बचत में से भी कुछ हिस्सा रेलवे के सुधार में लगाना होगा। इन सब बातों को ध्यान में रखते हुए क्या रेलवे बजट में कुछ असंगत बातें थी? बल्कि वह बिल्कुल उचित ही था। फिर भी किरायों की बढ़ोतरी वापसी ले ली गई क्योंकि रेलवे व्यावसायिक उपक्रम होने के साथ साथ जनता की उपयोगिता की वस्तु भी है। अत: घाटा उठा कर भी हमें इन्हें चलाना है। हमारे सामने बहुत से सामाजिक दायित्व हैं, जिन्हें हमें निभाना है। सदस्य उन दायित्वों से भलीभांति परिचित हैं।

तीसरे दर्जे के यात्रियों के सम्बन्ध में हम सामाजिक और राजनीतिक दृष्टिकोण से हानि उठाते रहे हैं। एक जनतंत्र में जन इच्छा की अवहेलना नहीं की जा सकती तथा बजट में उसके ही प्रभाव के कारण परिवर्तन हुए। सुझाई गई बढ़ोतरी के बावजूद भी नई लाईनों के बनाने अथवा छोटी लाईन को बड़ी लाइनों में बदलने के लिए तथा आर्थिक दृष्टि से हानिकर लाईनों के विकास पर खर्च करने के लिए हमारे पास बहुत कम या बिल्कुल भी पैसा नहीं होगा।

अन्य साधनों से भी रेलवे राजस्व में वृद्धि होने की सम्भावना है। माननीय सदस्य मुझ पर इस बात के लिए दबाव डालते हैं कि आय में वृद्धि हुए बिना भी रेल-कर्मचारियों और यात्रियों को अधिक सुविधायें प्रदान की जायें लेकिन अधिक आर्थिक साधनों के उपलब्ध हुए बिना यह असम्भव है। यह भी ठीक है कि व्यय में वृद्धि किये बिना भी सुधार किया जा सकता है।

अनेक माननीय सदस्यों ने तीसरे दर्जे के यात्रियों की स्थिति का वर्णन किया। मेरे पास जो विवरण-पत्र हैं उसमें तीसरे दर्जे के यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाओं का ब्यौरा है। मुझे पता चला है कि प्रत्येक वर्ष रेल विभाग को 2 करोड़ रुपये रख-रखाव पर खर्च करने होते हैं क्योंकि लोग उपकरण व पुर्जों आदि को चुरा लेते हैं। हमें इसकी रोकथाम करनी है। पहले दर्जे के डिब्बे की बत्ती चली जाय तो उसकी देखभाल उसके यात्री स्वयं करेंगे, लेकिन हमें यह देखना है कि तीसरे दर्जे के डिब्बे में बत्ती फेल न हो।

Shri Ram Sewak Yadav : He, as Railway Minister should try to give more facilities to Third class passengers.

श्री नन्दा : माननीय सदस्य ने प्रकाश-व्यवस्था, पीने के पानी और स्वच्छता आदि की समस्या की ओर संकेत किया। हम इस बात को सुनिश्चित करनें का प्रयास करेंगे कि प्रत्येक व्यक्ति को, कम से कम ग्रीष्म ऋतु में, रेलवे स्टेशन पर पीने का पानी उपलब्ध हो सके। सफाई का प्रश्न स्वास्थ्य से सम्बन्धित है और यह राष्ट्र के आत्म-सम्मान और राष्ट्रीय गौरव का भी प्रश्न है। माननीय सदस्य का यह भी अनुरोध है कि मैं तीसरे दर्जे के यात्रियों की हालत देखने के लिए उसमें यात्रा करूं। माननीय सदस्य के सुझाव पर मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं और मैं तीसरे दर्जे में उसकी हालत देखने के लिए यात्रा भी करूंगा।

अब खान-पान व्यवस्था का सवाल उठता है। यात्री जितना पैसा देते है, उस हिसाब से अच्छी किस्म की वस्तुएं उन्हें नहीं मिलती यद्यपि मुझे जो नोट प्रस्तुत किये गये हैं, उनसे पता चलता है कि किस्म में भी सुधार हुआ है।

श्री जार्ज फरनेन्डीज : आप उनका विश्वास मत कीजिए।

श्री नन्दा : हम याथासाध्य सही होने का प्रयास करते हैं, हालांकि मैं इस बात का दावा नहीं करता। मेरा विश्वास है कि कीमत बढ़ाये बिना भी भोजन-व्यवस्था में सुधार की गुंजाइश है। उपनगरीय गाड़ियों में महिलाओं द्वारा महसूस की जाने वाली कठिनाइयों की ओर भी संकेत किया गया। मैं इस समय कुछ भी नहीं कह सकता, लेकिन मैं स्वयं व्यक्तिगत रूप से इस बात की जांच करूंगा। मैं माननीय सदस्य के साथ गाड़ी में यात्रा किये बिना भी बाहर से ऐसा कर सकता हूं।

डा० सुशीला नैयर : समस्या इस बात की है कि कुछ यात्री गाड़ी में मद्यपान करते हैं।

Shri George Fernandes : I would request the hon. Minister to make provision of two gates in Ladies' compartments instead of one gate.

श्री नन्दा : कर्मचारी-वर्ग को अधिक वेतन व अच्छी सेवा शर्तें उपलब्ध करने के बारे में वेतन आयोग द्वारा विचार किया जायगा। यह भी सुझाव दिया गया कि कर्मचारियों में साझेदारी की भावना उत्पन्न करके कर्मचारियों से अच्छा कार्य ले सकते है। यह सम्भव तो है, परन्तु इसमें अनेक छोटी-मोटी कठिनाइयां है। कर्मचारियों के सम्बन्ध में दुर्घटनाओं की बात भी कही गई। दुर्घटनाओं से रेल विभाग को तो घाटा होता ही है, जनता को भी जन-धन की हानि उठानी पड़ती है। कोई भी

व्यय किये बिना ही, दुर्घटनाओं की पुनरावृति को समाप्त नहीं किया जा सकता तो कम से कम घटाया जा सकता है।

जहां तक भाड़े में वृद्धि का प्रश्न है, हमने सभी प्रकार के खाद्यान्नों के भाड़ों में वृद्धि वापस ले ली है। कुछ वस्तुओं के भाड़े में वृद्धि की प्रतिशतता यद्यपि कम है, परन्तु रेल-विभाग को काफी धन प्राप्त होने की सम्भावना है, किन्तु उसकी आवश्यकताओं के अनुरूप राजस्व-प्राप्ति पर्याप्त नहीं होगी। यदि किसी वस्तु विशेष पर भाड़ा बढ़ने से परेशानी पैदा होती हो, तो मैं अवश्य ही उसकी जांच करूंगा।

डा० सुशीला नैयर : नमक पर आप विचार कीजिए। हमने नमक-सत्याग्रह किया था, अतः यह विशिष्ट वस्तु है।

श्री नन्दा : नमक भी दो प्रकार का होता है, प्रोग्राम्ड और नान-प्रोग्राम्ड। जनता द्वारा प्रयोग किये जाने वाले नमक के बारे में भाड़े में वृद्धि नगण्य है।

श्री शिवाजीराव शं० देशमुख (परभणी) : केलों का भाड़ा प्रति वैगन 400 रुपये से बढ़कर 1600 रुपये हो गया है।

डा० सुशीला नायर : गांधी शताब्दी वर्ष में नमक पर कोई भाड़ा नहीं लगना चाहिए।

श्री नन्दा : कुछ लोगों को विशेषकर श्री पुनाचा को यह शिकायत है कि किरायों में वृद्धि को वापस ले लेने से उनके पास आलोचना करने का कोई मसाला नहीं रहा, इसका मेरे पास कोई उत्तर नहीं है।

अब रेलवे वित्त व्यवस्था को लीजिए। कुछ सदस्यों ने संकेत किया है और समाचारपत्रों में भी यह छपा है कि 20 करोड़ रुपये का लाभ होगा, अतः रेल भाड़े बढ़ाने की जरूरत नहीं। इस समय हिसाब लगाने की पद्धति ऐसी है कि विकास निधि में रेलवे आय के अन्तरण को हिसाब में नहीं लिया जाता। प्रस्तावित वृद्धियों को जैसा का तैसा रखने के बावजूद भी 14.97 करोड़ रुपये का घाटा रहेगा। भाड़े में बढ़ोत्तरियों को वापस ले लेने पर घाटा 40.97 करोड़ रुपये हो जायेगा। कुछ सदस्यों की राय में रेलवे विभाग सामान्य बजट को अधिक भाग दे रहा है। रेलवे में विशाल धन लगा है और अगर उसे घाटा होता है, तो उसकी पूर्ति सामान्य बजट में से करनी होगी। न्यायोचित राहत से भी रेलवे की सभी जरूरतें पूरी नहीं होंगी।

श्री एस० आर० दामानी (शोलापुर) : रेलवे में होने वाले कुल व्यय में प्रशासनिक व्यय और रख-रखाव सम्बन्धी व्यय में क्या अनुपात है? **(व्यवधान)**

श्री नन्दा : रख रखाव पर व्यय, ईंधन पर व्यय और राजस्व की हानि आदि के लिए व्यवस्था करने का प्रयास किया जायेगा।

रेलवे विभाग की विशष सामाजिक जिम्मेदारियों के लिए क्षति पूर्ति की जानी-चाहिए। इसके लिये विशाल धनराशि चाहिए।

विपक्ष में दो भूतपूर्व रेलमन्त्री इस समय उपस्थित हैं और उनकी उपस्थिति में रेलवे विभाग का हित सुरक्षित है। श्री पुनाचा ने रेलवे अभिसमय समिति की सिफारिशों की प्रतीक्षा किये बिना ही रेलवे की चौथी योजना का निर्माण करने और बजट प्रस्तुत करने के लिये कटु आलोचना की।

माननीय सदस्य की शंकाएं निर्मूल है। मेरी समझ में नहीं आता कि बजट पेश करने के सम्बन्ध में हम पर सदन के विशेषाधिकार का भंग करने का जो आरोप लगाया गया है, उसका आधार क्या है। वास्तविक स्थिति तो यह है कि 1965 की रेलवे अभिसमय समिति के सिद्धान्त तब तक लागू होते रहे जब तक कि 1968 की रेलवे अभिसमय समिति द्वारा उसमें संशोधन नहीं किए गए। संशोधित सिफारिशें 1 अप्रैल 1969 से लागू हुई।

Shri P.L. Barupal (Ganganagar) : It has been my experience for the last 18 years that whenever any letter is sent to the Railway Ministry, it is always said in reply that necessary action would be taken. The tone of the language is not at all satisfactory.

श्री नन्दा : मैं स्वीकार करता हूं कि चाहे सदस्य द्वारा पूछे गए प्रश्न से बोर्ड सहमत न हो फिर भी उत्तर की भाषा गरिमामय एवं शिष्ट होनी चाहिए। **(व्यवधान)**

Shri Yogendra Sharma (Begusarai) :

I want to ask why not the Railway Board be eliminated as has been suggested by some Members of House ?

Shri Om Parkash Tyagi (Moradabad) : He should stop giving Protection to Railway Board.

श्री नन्दा : जहां तक रेलवे-बोर्ड को हटाने की बात है, मैं कहना चाहता हूं कि देश की तकनीकी, वित्तीय एवं अलग-अलग जोनों की कठिनाईयों में समन्वय स्थापित करने के लिए एक संस्था होनी चाहिए। इस संस्था के कार्य में थोड़ा बहुत संशोधन करके इसका पुनर्गठन किया जा सकता है। संस्था को भली भांति चलाने के लिए कुछ व्यक्ति होने ही चाहिएं। अगर कोई व्यक्ति अनुचित कार्य करता है तो उसके विरुद्ध कारवाई की जानी चाहिए। इतना तो मानना ही पड़ेगा कि कोई न कोई संस्था अवश्य होनी चाहिए। इस सम्बन्ध में जितने भी समिति ऐवं आयोग बैठे हैं, किसी ने भी रेलवे बोर्ड को हटाने के पक्ष में नहीं कहा है। प्रशासनिक सुधार आयोग ने इस सम्बन्ध में एक अध्ययन-दल की स्थापना की थी। उसकी सिफारिशों को भी हमें देखना चाहिए।

इस सम्बन्ध में विचार-विमर्श किया जाएगा और कुछ अच्छे सुझाव होंगे तो उन्हें मान लिया जाएगा। मैं स्वीकार करता हूं कि रेलवे बोर्ड में सुधार की आवश्यकता है।

श्री रंगा (श्री काकुलम) : क्या प्रशासनिक सुधार आयोग ने इस सम्बन्ध में कुछ सुझाव नहीं दिए हैं ?

श्री नन्दा : दिए हैं।

श्री रंगा : तब आप अन्य सम्मेलन या समिति क्यों बुलाते है ? प्रशासनिक सुधार-आयोग के अध्ययन-दल की सिफारिशें क्यों नहीं मान लेते ? सस से तो समस्या और उलझ जाएगी। आयोग का प्रतिवेदन प्राप्त ो चुका है। क्या इस पर विचार किया गया है ?

श्री नन्दा : प्रतिवेदन हाल ही में प्राप्त हुआ है और उस पर विचार हो रहा है। अब मुझे एक अन्य महत्त्वपूर्ण प्रश्न -भ्रष्टाचार पर कुछ बताना है। कई माननीय सदस्यों ने शिकायत की है कि भ्रष्टाचार के कारण विभाग को वित्तीय समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। भ्रष्टाचार और निहित स्वार्थ बढ़ता जा रहा है।

Shri Ram Sewak Yadav (Bara Banki) : I want to know whether Hon. Minister is in a position to fix some time-limit to solve the problem of corruption ?

श्री नन्दा : कुछ माननीय सदस्यों ने मुझे भ्रष्टाचार की समस्या का समाधान सुझाने के लिए अपील की है। इस सम्बन्ध में मैंने 30 नवम्बर, 1963 को सदन में घोषणा की थी कि अगर 2 वर्ष के भीतर मैं भ्रष्टाचार की समाप्त न कर सका तो अपना पद त्याग दूंगा।

भ्रष्टाचार समाप्त करने में जो बाधाएं आएंगी उससे मैं अवगत हूं। परन्तु अकेला चना भाड़ नहीं फोड़ सकता। इसके लिए रेलवे-कर्मचारियों एवं संसद-सदस्यों का सहयोग भी अपेक्षित है।

प्रत्येक प्रतिवेदन पर ध्यान दिया जाएगा और दोषी पाए गए व्यक्ति को दण्डित किया जाए-गा। मैं चाहता हूं कि प्रत्येक सदस्य इस सम्बन्ध में पूरा-पूरा सहयोग दें।

आम बहस में सदस्यों ने राजस्व बढ़ाने एवं व्यय कम करने का प्रश्न उठाया था। उस बारे में मुझे पूरी जानकारी है कि क्या किया जाना है ?

श्री मनु भाई पटेल (डभोई) : सरकार ने पिछले वर्ष स्वीकार किया था कि छोटी अथवा मीटर-गेज लाइनों को बड़ी लाइनों में बदल दिया जाएगा।

श्री नन्दा : छोटी लाईनों एवं मीटर-गेज लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने से संसाधानों में सुधार तो होगा ही, साथ ही अप-विकसित शहरी क्षेत्रों के आर्थिक विकास में सहायता मिलेगी।

मीटर-गेज लाइनों पर पूंजी लगाए जाने के बदले बड़ी लाइनों पर पूंजी लगाना अधिक लाभ-प्रद है।

परन्तु छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलते समय यातायात अस्त-व्यस्त हो जाता है, चल स्टाक बनाने में समय लगता है और ऐसी परियोजना पर बहुत खर्च आता है। परिवर्तन के मार्ग में अनेक कठिनाई होने पर भी मीटरगेज लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने से उपलब्ध लाभ को दृष्टिगत करते हुए एक योजना बनाई गई है। लगभग 3000 कि० मी० मीटर-गेज लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जायेगा जिस पर 175 करोड़ से अधिक व्यय होगा। इस कार्यक्रम को 10 भागों में विभक्त किया गया है। जिनका सर्वेक्षण चल रहा है। यह कार्य लगभग 10 या 15 वर्षों में पूरा हो जायेगा। आशा की जाती है चतुर्थ योजना में इस कार्य के लिये 60 करोड़ रुपये की धनराशि उपलब्ध हो सकेगी।

प्रशासन-सुधार-आयोग के अध्ययन दल ने प्रतिवर्ष 200 किलोमीटर लाइन के परिवर्तन के लिये 10 करोड़ रुपये रखने का सुझाव दिया है। हमारी योजना इससे भी बड़ी है जिसके अन्तर्गत प्रतिवर्ष 300 किलोमीटर लाइन के परिवर्तन की व्यवस्था की गई है।

जहां तक छोटी लाइनों के परिवर्तन का प्रश्न है हमारी योजना में इसकी भी व्यवस्था की गई है। इस सम्बन्ध में कार्य पर विनियोजित पूंजी से अनुपातिक लाभ को ध्यान में रखना होगा।

अलाभप्रद लाइनों के संबन्ध में अनेक समस्याऐं सामने आती है। एक ओर मेरे से पहले रेल मंत्री के आदरणीय सदस्यों को दिये गये आश्वासन हैं और दूसरी ओर समिति का प्रतिवेदन है। किस लाइन से कितनी हानि होनी है, वर्तमान समय में कितनी हानि हो रही है तथा विनियोजन द्वारा इस हानि को किस अनुपात में पूरा किया जा सकता है, इस संबन्ध में हमें प्राथमिकतायें निश्चित करनी हैं। ऐसी ही कुछ लाइनों का सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और कुछ निम्न लाइनों का भविष्य में सर्वेक्षण होना है।

खुरदुवाड़ी से पेंढरपुर

रायपुर से धन्तारी

रोहतक-गोहाना लाइन की पानीपत तक विस्तार

बरहान-एटा लाइन की कासगंज तक विस्तार

चिक्रजाजर-चित्रदुर्ग लाइन की रायादुर्ग तक विस्तार

उत्तरी रंगपारा-तेजपुर लाइन की चुमरागुड़ी तक विस्तार

छोटा-उदयपुर-प्रतापनगर छोटी लाइन तथा छूच्चा पुर- टंखला लाइन का बड़ी लाइन में परिवर्तन

शान्तिपुर-नवद्वीपघाट-छोटी लाइन का बड़ी लाइन में परिवर्तन

पुष्प-तालबन्द लाइन का परिवर्तन

पुरलिया-काटशिला लाइन का परिवर्तन

हमारे सम्मुख अनेक प्रश्न हैं, अनेक सुझाव हैं। सभी पर सावधानी से विचार किया जाएगा परन्तु मैं प्रत्येक को पूरा करने के लिये आश्वासन नहीं दे सकता। धनराशि के अभाव में प्रत्येक सुझाव को कार्य रूप देना संभव नहीं है, अतः इस संदर्भ में हमें प्राथमिकतायें निश्चित करनी ही होंगी अन्यथा कुछ भी नहीं हो पायेगा **(व्यवधान)**

समस्त प्रश्नों का उत्तर देना मेरे लिये संभव नहीं है। परन्तु जहां तक संसाधनों की वृद्धि का प्रश्न है उस पर हम सब सम्मलित रूप से विचार-विमर्श कर सकते हैं।

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : राजधानी एक्सप्रैस जो हावड़ा तक जाती है कानपुर में रुकती है। वहां पर यात्रियों को उसमें क्यों नहीं बैठने दिया जाता ?

श्री नन्दा : यदि हाल्ट की प्रत्येक मांग को पूरा किया जाय तब न कोई एक्सप्रैस लाइन ही होगी और न रेल की गति की सीमा।

सामान्य बजट, 1970-71—सामान्य चर्चा
GENERAL BUDGET, 1970-71—GENERAL DISCUSSION

अध्यक्ष महोदय : अब सदन में सामान्य बजट पर चर्चा आरम्भ होगी।

श्री अशोक मेहता (भंडारा) : उपाध्यक्ष महोदय ने मुझे बजट पर चर्चा आरम्भ करने का जो श्रेय प्रदान किया है उसके लिये मैं धन्यवाद देता हूं। प्रधान मंत्री यह दावा करती हैं कि यह बजट देश को आर्थिक सुदृढ़ता प्रदान करेगा। उनका यह भी दावा है कि वह उन शक्तियों के उन्मूलन में प्रयत्नरत हैं जो देश को दो भागों में गरीब और अमीरों में बांटती हैं। प्रधान मंत्री की पार्टी के अध्यक्ष, देश में एक वर्ष में समाजवाद लाने का दावा करते हैं तथा पार्टी के भूतपूर्व अध्यक्ष देश को निर्धनता से मुक्ति दिलाना चाहते हैं। अब देखना यह है कि बजट में उपरोक्त दावे कहां तक साथ उतरते हैं। मैं निम्नलिखित पहलुओं को दृष्टि में रखते हुए बजट पर चर्चा आरम्भ करूंगा

क्या यह बजट पुरानी ही घिसी पिटी पद्धति पर आधारित है ? क्या यह आर्थिक उन्नति तथा समाजवाद के विकास को प्रोत्साहन प्रदान करता है ? क्या यह आर्थिक व्यवस्था के विकास की गति को बढ़ाता है ? हमारे जीवन में यह बजट किस सीमा तक समाजवाद ला पाता है ?

उपरोक्त पहलुओं को ध्यान में रखते हुये यही निष्कर्ष निकलता है कि यह बजट भी पुरानी ही घिसी पिटी पद्धति पर आधारित है। नीचे दिये गये आंकड़े इसी तथ्य की पुष्टि करते हैं।

1967 में अतिरिक्त करों से उपलब्ध धनराशि 114 करोड़ रु०
1968 में अतिरिक्त करों से उपलब्ध धनराशि 118 करोड़ रु०
1969 में अतिरिक्त करों से उपलब्ध धनराशि 152 करोड़ रु०
1970 में अतिरिक्त करों से उपलब्ध धनराशि 170 करोड़ रु०

जहां तक प्रत्यक्ष-करों का प्रश्न है, निगमों से लिये जाने वाले करों के ढांचे में भी कोई परिवर्तन नहीं किया गया है। 1964 में निगमों से लिया जाने वाला राजस्व 313.6 करोड़ था तथा 1970 में यह धनराशि 342 करोड़ है। इन 6 वर्षों में औद्योगिक विकास तीव्रगति से हुआ है। उत्पादन और दरें दोनों ही बढ़ी हैं। परन्तु निगमों से प्राप्त किये जाने वाले राजस्व में आनुपातिक वृद्धि नहीं हुई है।

आय कर के सम्बन्ध में भी कोई नवीनता दृष्टिगोचर नहीं होती है। यह सत्य है कि बड़े उद्योग-पतियों से उपलब्ध किये जाने वाले आयकरों के सम्बन्ध में कुछ परिवर्तन किये गये हैं जिन की आय 40,000 प्रतिवर्ष से अधिक है उन्हें उच्चतर कर देने होंगे। आयकर आंकड़े अनुपयोगी हो चुके हैं, जो आंकड़े विद्यमान हैं वे इस प्रकार हैं। 30,000 व्यक्तियों की आय प्रति वर्ष 40,000 से अधिक है। इन 30,000 की सम्पूर्ण आय 225 करोड़ होती है, जिसमें से 100 करोड़ करों के रूप में भुगतान किया गया। इनके अतिरिक्त लगभग 27,500 व्यक्तियों की आय 60,000 रुपये से कुछ कम है।

प्रधान मंत्री की दृष्टि से उन व्यक्तियों के पास जिनकी आय प्रतिवर्ष 60,000 के लगभग है कर भुगतान करने पर 2983 रु० प्रतिमाह रह जायेगा। जबकि इस वर्ग के व्यक्तियों की आय देश के प्रति व्यक्ति आय से 100 प्रतिशत से भी अधिक ही बैठती है।

इन्दरा जी के बजट के अनुसार उसके पास प्रतिमाह 2,900 रुपया रह जायगा, जहां तक ऊंची आय वर्ग का सम्बन्ध है यह वर्ग 145 करोड़ की आय से केवल 75 करोड़ की अदायगी कर रहा है, अब उनसे 85 करोड़ की अदायगी के लिए कहा जायगा, इससे कुछ भी अन्तर नहीं पड़ता। चाहे वित्त-मंत्री कोई भी रहा हो, यदि पहले के ही वित्त-मंत्री कार्य करते रहते तो उन्होंने भी 25 से 30 करोड़ रुपये के प्रत्यक्ष कर लगाने थे, चाहे यह बजट भी रेल बजट की भांति अधिकारियों द्वारा तैयार किया गया है, फिर भी निस्संदेह इस प्रकार के करों की प्रवृति उस वित्त-मंत्री के बजट में होनी ही थी।

धन कर 1968 में 11 करोड़ रुपये था, 1969 में 14 करोड़ रुपये और 1970 में यह 18 करोड़ रुपये हो गया है। यह सब गत वर्ष के बजट में किए गये उपायों के परिणामस्वरूप हुआ। धन कर में कुछ वृद्धि हुई है, जैसा कि प्रधान मंत्री ने कहा 10 लाख रुपये से ऊपर की संपत्ति प्रति-उत्पादक हो गई है। 10 लाख पर यदि लाभ 7 प्रतिशत के हिसाब से निकाला जाय तो आयकर तथा धन कर की अदायगी के पश्चात भी प्रति वर्ष 25,000 रुपये शेष रह जाते हैं; समय-समय पर धन कर में वृद्धि से तथा यदि यह मान लिया जाय कि प्रत्यक्ष करों से 25 से 30 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा, तो निस्संदेह धन कर में कुछ वृद्धि होगी।

पिछले वर्ष के बजट में, समृद्धि से जो किसान फायदा ले रहे थे उनसे साधनों को जुटाने का प्रयास किया गया था जिसे सदन में अधिकांश ने आलोचना की थी, परन्तु इस दिशा में अब कोई प्रयास नहीं किया गया है।

जहां तक अप्रत्यक्ष करों का सम्बन्ध है, 1965 और 1969 के मध्य, विभिन्न उत्पादन शुल्कों द्वारा राजस्व में 500 करोड़ की वृद्धि की गई थी। अब भी वही प्रवृति चल रही है।

जहां तक बाजार ऋणों का सम्बन्ध है, स्थिति आश्चर्यजनक है। 1961 में यह 141 करोड़ रुपये था और 1970 में बैंकों के राष्ट्रीयकरण के पश्चात् 161 करोड़ रुपये प्राप्त होने की आशा है। मैं वित्त-मंत्री से जानना चाहूंगा कि प्रस्तुत ढांचे में केवल मामूली से परिवर्तनों के लिए और अल्प लाभ के लिए क्या यह आवश्यक था कि वे देश की राजनीति में स्थायित्व और ऐतिहासिक राजपद्धति को भंग करतीं ?

इसके बाद मैं बजट में आर्थिक तथा सामाजिक दृष्टिकोण से हुए परिवर्तनों के विषय में कहूंगा। परन्तु इसके विषलेशण से पहले मैं आपका ध्यान इस बजट की विशेषता की ओर दिलाना चाहता हूं।

1969 के बजट में वास्तव में हमें अपनी अर्थव्यवस्था में कुछ प्रगति का आभास होता है, अर्थ व्यवस्था में बचत की दर, राष्ट्रीय उत्पादन से पूंजी में वृद्धि और राष्ट्रीय आय में राजस्व का अनुपात में सभी 1965 से कम होती गई, और 1969 में जाकर इसको रोका जा सका, यह प्रगति वाली प्रवृति इसी प्रकार बनी रहेगी, इसका मुझे संदेह है।

अब योजना परिव्यय पर दृष्टिपात करें। योजना परिव्यय में उन्होंने 400 करोड़ रुपया और दे दिया है, मैं इस सदन में कई वर्षों से समय-समय पर आता रहा हूं। 1950 के बाद कई वर्षों तक वित्त मंत्री की लगातार आलोचना होती रही, वित्त मंत्री पर यही दोष लगाया जाता था कि राजस्व प्राक्कलन से कम होता था। मुझे याद है कि स्वर्गीय डा० लंका सुन्दरम ने इस बात पर विशेष वाद-विवाद किया था, शायद श्रीमती सुचेता कृपलानी को भी याद होगा, श्री मोरारजी देसाई ने वित्त मंत्री के रूप में न तो अधिक प्राक्कलन और न कम प्राक्कलन को स्थान दिया, शायद यह प्रथम बजट है जिसमें राजस्व का अधिक प्राक्कलन किया गया जो कि बहुत खतरनाक है। अधिक प्राक्कलन को 100 करोड़ से 150 करोड़ करने के लिए राजस्व साधन प्रयास नहीं होंगे, ऐसा मेरा विचार है।

वह कहती हैं कि राज्यों के योजना परिव्यय में 20 प्रतिशत वृद्धि की जायेगी जिसमें 9 करोड़ चालू राजस्व से तथा 165 करोड़ राज्य अतिरिक्त कर लगा कर देने के लिए तैयार हैं; हर एक जानता है कि राज्य सरकारें किस प्रकार का बजट पेश कर रही हैं, मैं प्रधान मंत्री से पूछना चाहूंगा: उनके अधिकारी बताएं कि राज्य जो बजट पेश कर रहे हैं उनके चालू राजस्व से 9 करोड़ घटा कर, शेष या राज्यों से संभावित अतिरिक्त करों से 165 करोड़ रुपये जुटाकर योजना साधनों को बढ़ायेंगीं ? क्योंकि केन्द्रीय राजस्व का अधिक प्राक्कलन हुआ है और राज्यों में भी राजस्व का अधिक प्राक्कलन हुआ है तो 400 करोड़ रुपया कहां से आयेगा, जहां तक वृद्धि का सम्बन्ध है, मैं नहीं जानता कि जो प्रत्याशा है वह पूरी होगी ?

जब अर्थव्यवस्था में कुछ विशेष मुद्रा स्फीति का खतरा हो तो बजट कड़े ढंग से तैयार किया जाना चाहिए, और यह गहराई से सोचने की बात है कि प्रधान मंत्री ने बजट में ढील जानबूझ कर दी है।

जब हम सामाजिक परिवर्तन को लेते हैं तो देखते हैं कि देश में किसान सूखे क्षेत्र में खेती करने के लिए नई टैक्नोलोजी का प्रयोग कर रहे हैं; कृषि अनुसंधान परिषद तथा हमारे वैज्ञानिकों ने कृषि के लिए नई टैक्नोलौजी पैदा कर ली है, इस टैक्नोलोजी को हम यथाशीघ्र प्रयोग में लाना चाहते हैं, हम आशा करते हैं कि हमारे कृषक खेती की इन नई पद्धतियों तथा वैज्ञानिक तरीकों का यथासंभव शीघ्र लाभ उठायेंगे, जहाँ कहीं साधनों की कमी है वहां उनको उपलब्ध कराया जाय। बजट में नई टैक्नोलोजी के कार्यान्वियन के लिए कितने की व्यवस्था है ? केवल दो करोड़ रुपयों की।

आपको याद होगा कि राष्ट्रपति जी के स्वागत भाषण में हमें बताया गया था कि सरकार ग्रामीण क्षेत्र में भारी काम करने के कार्यक्रम में रुचि रखती है। राष्ट्रपति जी ने लाखों लोगों को रोजगार दिलाने का भी उल्लेख किया जिसके लिए बजट में 25 करोड़ रुपये की व्यवस्था की है और जिससे 3 लाख 75 हजार लोगों को एक दिन में 1.50 रुपये की दर से दिया जायेगा।

प्रधान मंत्री ने अपने बजट में रोजगार को कोई स्थान नहीं दिया। 1962-1966 की अवधि में सरकारी तथा गैर-सरकारी क्षेत्र में 32 लाख लोगों को रोजगार दिया गया किन्तु 1966 से अब तक केवल चार लाख से कुछ ही ज्यादा लोगों को रोजगार मिला। राष्ट्रपति के अभिभाषण में कहा गया है कि औद्योगिक रोजगार 2 प्रतिशत बढ़ा है, इस प्रकार की बात से सदन तथा देश को भ्रम में डाला जा रहा है, जिसकी प्रधान मंत्री तथा वित्त मंत्री से उम्मीद नहीं थी।

119 लाख बच्चों के लिए खाने की व्यवस्था की गई है और वह कहती हैं कि 20 लाख छोटे बच्चों का भी पोषण किया जायेगा। हम इसका स्वागत करते हैं। यह ठीक है कि स्कूल के बच्चों को तो वर्ष भर में 250 दिन खाना मिलेगा किन्तु छोटे बच्चों के लिए ऐसी व्यवस्था क्यों। किन्तु बजट में निर्धारित 4 करोड़ रुपयों से तो केवल 7 लाख बच्चों के लिए ही भोजन व्यवस्था हो सकती है न कि 20 लाख के लिए जैसा कि कहा गया है।

मुझे हर्ष है कि बहुत बच्चों को विटामिन तथा रोग-निरोधक भोजन दिया जायेगा। प्रधान मंत्री सोचती हैं कि 1 रुपया 35 पैसे प्रति वर्ष, प्रत्येक बालक पर व्यय करके उसको विटामिन दिए जायेंगे तो आश्चर्य होता है, अगर विटामिन इतने सस्ते हो सकते हैं तो फिर ऐसे विटामिनों का उत्पादन करके हमारी कई समस्याओं का समाधान हो जायेगा।

ग्रामों में जल पूर्ति के विषय में वह कहती हैं कि चौथी योजना में इसके लिए उतनी ही व्यवस्था की है जैसी कि भूतकाल में हुई है। चौथी योजना में जो वित्तीय व्यवस्था है वह प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय योजनाओं की कुल व्यवस्था के बराबर है।

अतः मैं नहीं जानता इसमें आश्चर्य क्या है जबकि वह 100 करोड़ की व्यवस्था के विषय में कहती हैं, जबकि वास्तव में 150 करोड़ रु० खर्च होने की संभावना है। चौथी योजना के प्रथम वर्ष में 12.36 करोड़ रुपया ग्रामीण जल पूर्ति के लिए व्यय किया गया और शेष चार वर्षों में 138 करोड़ व्यय होना बाकी है, इस से तो जल पूर्ति कार्य में काफी प्रगति होगी। जब तक वह यह नहीं कहती कि इसके लिए इस वर्ष व्यवस्था 25 या 30 करोड़ की की जा रही है, तब तक ऐसा लगता है कि वह धोखा देने का प्रयत्न कर रही हैं।

दूसरी दिलचस्प बात यह है कि उन्होंने इस बजट में दुहरी गिनाई की है। वह कहतीं हैं कि राज्यों की योगताओं को 635 करोड़ रुपये की केन्द्रीय सहायता की व्यवस्था की गई है। वह दो बातों से दोषी है। पहली वार्षिक योजना को बजट में मिलाने से क्योंकि योजना कुछ और ही चीज है। योजना का कुछ हिस्सा बजट में मिलाया जा सकता है। किन्तु बजट के प्रसंग में यह कहना व्यर्थ है कि अगले पांच वर्षों में वे क्या करेंगे।

बजट की बात करते समय उन्हें अन्य बातें करने का कोई अधिकार नहीं है। ऐसा करके वे हमें बहकाने की कोशिश कर रही हैं।

राज्य सरकारों के कार्यों का पक्ष तो वे (प्रधान-मंत्री) ले लेती हैं और केन्द्र सरकार जो कुछ करती है उसका यदि राज्यों ने पक्ष लेना शुरू कर दिया तो जान बूझ कर चालाकी करने के अतिरिक्त

और कुछ नहीं समझा जायेगा — यदि ऐसा होता रहा तो भविष्य में बजट का और संविधान का क्या होगा। कुछ कह नहीं सकते।

मैं प्रधान-मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि क्या उन्हें कुछ उत्साहरहित पग उठाने के लिए कांग्रेस को खंडित करने और देश की राजनीति में स्थिरता को समाप्त करने की आवश्यकता थी? अब हम अर्थ व्यवस्था के प्रबन्ध को देखें। गत 18 वर्षों में सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्रों में 30,000 करोड़ रुपये की पूंजी लगाई गई थी। मैं कुछ गलत कह सकता हूं पर आज पूंजी पैदावार अनुपात 3.7 : 1 है जिसका अर्थ यह है कि इस लगाई गई पूंजी से 8,000 करोड़ रुपये के करीब अतिरिक्त आय हो सकती है। यदि इसमें सुधार किया जाए तो 3 : 1 तक बढ़ा सकते हैं जिससे 10,000 करोड़ रुपये हमें प्राप्त होंगे। यदि हम इसे आगामी 3-4-5 वर्षों में विनियोजन के अधिक अच्छे प्रबन्ध से $2\frac{1}{2}$: 1 तक बढ़ा सकें तो हमें 12,000 करोड़ रुपये की प्राप्ति होगी। इससे वे हमारी जनता के हित के लिये विभिन्न प्रयोजनों के लिए साधन जुटा सकती हैं।

वे अर्थ-व्यवस्था के अच्छे प्रबन्ध के लिये क्या कर रही हैं। **आर्थिक-समीक्षा** के अनुसार सब जगह कमी दिखाई जाती है। हमारे देश के विभिन्न भागों में कमी के कारण किस प्रकार मुनाफाखोरी जारी है। यह सब जानते हैं। **आर्थिक-समीक्षा** के अनुसार शीघ्र विस्तार की आवश्यकता है। कच्चे माल और आयात से सम्बन्धित कुछ कठिनाइयां हो सकती हैं।

उद्योगों के विस्तार और आयात में जिन लोगों को सरकार से सहायता मिल रही है उनका क्या अनुभव है? मैं जानता हूं प्रधान मंत्री इंजीनियरों का सम्मान करती हैं तथा **इंडियन सोसाइटी आफ एग्रीकलचरल इंजीनियर्स** ने एक 'कृषि उपकरण उद्योग में संकट' नामक प्रतिवेदन प्रस्तुत किया है जिसमें कहा गया है कि यदि निर्माता के अग्रेतर विस्तार कार्यक्रम में उपस्थित कठिनाइयों को दूर नहीं किया गया तो ट्रेक्टरों और इंजनों के उत्पादन में बहुत बाधाएं आयेंगी।

समस्त प्रतिवेदन पढ़ने पर पता चलता है कि कृषि उपकरण उद्योग में काफी संकट उपस्थित हो गया है।

कुछ ऐसे उदाहरण मिले हैं कि विदेशी मुद्रा का 20 लाख रुपया किसी उद्योग में लगाने पर 2 करोड़ रुपया की बचत हो सकती है। इससे इन्कार किया गया है।

मैं अपनी सरकार विशेषतया प्रधानमंत्री का ध्यान सोवियत संघ के नारे "कुशलता और गहनता" की ओर दिलाना चाहूंगा और पूछना चाहूंगा कि क्या हमारे प्रशासन में भी उस प्रकार का कोई उत्साह दिखाया जाने वाला है?

हमने रेलवे के बारे में भी बहस की है और मैं जानता हूं कि बहस के दौरान हमारी अर्थ-व्यवस्था के कुशलता पूर्वक कार्य नहीं करने के लांछन बार-बार लगाये जायेंगे। प्रधानमंत्री अपने हाथों में सारी शक्ति लेकर अर्थ-व्यवस्था के प्रबन्ध में किस प्रकार सुधार ला रही हैं?

कुछ समाचार पत्रों में प्रकाशित समाचारों से पता चला है कि उन्होंने बैंकों और सरकारी-क्षेत्र के उपक्रमों के प्रबन्धकों से क्या कहा है। उनसे पता चलता है कि उन्हें प्रशासनिक ब्यौरे और अन्य बातों की जानकारी नहीं है और इस बात का पता नहीं चलता है कि वह इन मामलों को कैसे सम्भालेंगी?

अगली महत्त्वपूर्ण बात हमारी मुद्रा-नीति की है। गत पांच वर्षों से मूल्यों में निरन्तर वृद्धि हो रही है और हमने राष्ट्रीय आय में वृद्धि करने के लिये मुद्रा पूर्ति करने की अनुज्ञा दी है परन्तु राष्ट्रीय आय की अपेक्षा मुद्रा-पूर्ति 5 गुनी बढ़ गई है।

अब यह मान लिया गया है कि राजकोषीय-शस्त्र पर्याप्त नहीं है परन्तु मुद्रानीति के शस्त्र का हमें विवेक पूर्ण प्रयोग करना है। इस बारे में मुझे समाचार-पत्रों की लिखावट आदि से संदेह है।

मैं सम्बन्धित मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा कि गत दो वर्षों से गैर-परम्परागत मदों के निर्यात में प्रति वर्ष 21 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। गैर परम्परागत मदों में 1.7 प्र० श० की कमी हो गई। क्या हम इनकी निर्यात वृद्धि दर को कायम रख सकते हैं ? निर्यात में इस वृद्धि की दर की प्रगति को कैसे बनाये रखा जा सकता है ?

यदि हमें विश्व-बाजार में 1970 में निर्यात की वृद्धि करनी है तो रसायन उद्योग, इलेक्ट्रानिक उद्योग जो वृद्धि वाले उद्योग हैं उनमें वृद्धि करनी होगी परन्तु हमारी प्रधान-मंत्री इन्हें क्रियान्वित होने से रोकती रही हैं।

यदि जापान से हम तुलना करें तो पाते हैं कि उसने 10 वर्ष आगे की बात सोच कर परम्परागत उद्योग धंधों से हट कर नये उद्योगों को स्थापित किया। क्या हमारी प्रधान-मंत्री जापान के इस परिवर्तन की तरह परिवर्तन पर विचार कर रही हैं ?

इन चार दिशाओं में नवीन गतिशीलता के अभाव में मैं समझता हूं कि विदेशी मुद्रा व बचत की समस्याएं पहले की तरह बनी रहेंगी। यदि पुरानी त्रुटियों को दूर किया जाता है तो मैं समझूंगा कि यह एक नवीन राजनीति है।

जो अंतिम बात मैं कहना चाहूंगा वह यह है कि समाजवाद की वास्तविकता क्या है। इस देश में चार बातों पर ध्यान दिया जाना आवश्यक है। प्रथम तो यह है कि एशिया में बहुत से ऐसे देश हैं जहां वृद्धि की दर 10 प्रतिशत से कम नहीं है और यदि 7 प्रतिशत वृद्धि दर से कम कोई बात होगी तो हम समस्या नहीं सुलझा सकेंगे। हमें सामाजिक न्याय की आवश्यकता है परन्तु यदि कोई भी प्रयास सामाजिक न्याय के लिये किये जायेंगे तो प्रतिक्रियावादियों द्वारा उनका विरोध होगा। गरीबों का हित देश में देहाती इलाकों में सामूहिक ग्राम्य निर्माण कार्यक्रम से हो सकता है तथा 25 करोड़ रुपयों से नहीं बल्कि 200 करोड़ या 300 करोड़ रुपयों से गरीबों को रोजगार और कार्य मिल सकता है। दूसरी बात यह है कि रु० 1/8/- रुपये से 2/- रुपये तक मजदूरी की दर करने से गरीबों की दशा सुधर सकती है।

तीसरी बात यह है कि हमें 3 वर्ष तक के बच्चों को खिलाने का कार्यक्रम लागू करना है क्योंकि यह अवस्था उनके मस्तिष्क निर्माण की अवस्था होती है और पूर्ण रुपेण भरण-पोषण नहीं होने से मस्तिष्क के निर्माण में कमी आ जाती है। यदि समाजवाद और समानता कुछ अर्थ रखते हैं तो केन्द्र और राज्यों द्वारा एकत्रित किये जाने वाले करों पर 1 प्रतिशत उप-कर लगाना होगा। 8,000 करोड़ रुपयों पर 80 करोड़ रुपये हमें प्राप्त हो सकते हैं। इससे हम सवा करोड़ बच्चों के लिये कुछ कर सकते हैं।

अंत में मैं यह कहना चाहूंगा कि इस शताब्दी के आगामी 30 वर्षों में बहुत से परिवर्तन होने वाले हैं इसलिए हमें गरीबों के बच्चों को सही प्रकार की प्राथमिक शिक्षा देनी है। आज करीब 50 प्रतिशत शिक्षित निकलते हैं। 30 लाख स्नातक और 150 लाख मैट्रिक्युलेट हैं जिनमें से बहुत ही कम आय-कर देने वालों की श्रेणी में हैं और वे भी निम्नतम स्तर पर हैं। मुख्य बात यही है कि बच्चों और नवयुवकों से ही देश का भविष्य बनाना है। यदि कोई बजट पर दृष्टिपात करता है, जैसा कि मैं पहले कह चुका हूं, तो ऐसा लगता है कि यह असन्तोषजनक प्रयास है। काश, प्रधान-मंत्री एक अधिक अच्छे बजट को पेश करतीं।

श्री नरेन्द्र कुमार साल्वे (बेतूल) : मैंने गत दो दशकों में राष्ट्रीय बजटों पर देश की प्रतिक्रिया को देखा है और मैं समझता हूं कि वर्तमान बजट को भारतीय जनता और भारतीय अर्थ-व्यवस्था की ओर से सब से अधिक सरहाना की गई है। ऐसा प्रतीत हुआ मानो इस बजट ने दूसरों के साथ साथ श्री अशोक मेहता को संतुष्ट किया है। इस बजट ने, जो व्यक्ति सुविधा प्राप्त नहीं हैं, उन्हें ही नहीं वल्कि विशेषज्ञों को भी सन्तुष्ट किया है। प्रधान-मंत्री द्वारा बम्बई अधिवेशन में लोगों को दिये गये वचनों को पूर्ण रुपेण बजट में क्रियान्वित किया गया है। भारतीय अर्थ-व्यवस्था का भरण-पोषण करने वाली नाजुक शक्तियों को कम किये बिना ही बजट का सम्मान किया जा रहा है।

बजट के पहले की अवधि में इसके आलोचकों के दो समूह थे। एक तो यह कहता था कि ये प्रतिज्ञायें क्रियान्वित नहीं की जायेंगी तथा दूसरा कहता था कि ये क्रियान्वित की जायेंगी और सस्ते राजनीतिक उद्देश्यों की पूर्ति के लिये समस्त अर्थ-व्यवस्था का परिसमापन किया जायेगा। परन्तु आलोचकों के दोनों ही समूह इसी निष्कर्ष पर पहुंचे हैं कि सारे ही अनुमान निराधार थे।

श्री अशोक मेहता द्वारा दिये गये सुझाव "सामाजिक न्याय के साथ वृद्धि की ओर" प्रकाशन में जो जो सुझाव देहाती क्षेत्रों में, सुधार, शाला, में जाने वाले विद्यार्थियों का भरण पोषण आदि दिये गये है वे भी अपूर्ण है—ऐसा श्री अशोक मेहता को समझना चाहिये।

उन्होंने कहा कि ग्रामीण अर्थ-व्यवस्था के लिए 200 करोड़ रुपये की व्यवस्था की जानी चाहिये थी। मैं कहता हूं 200 करोड़ रुपये ही क्यों, 2000 करोड़ रुपये की व्यवस्था की जानी चाहिये। लेकिन पैसा कहां से आये ? हमारे संसाधन सीमित है, लेकिन इस बात को अस्वीकार नहीं किया जा सकता कि शुरूआत कर दी गई है और इस बजट में पीड़ित तथा निर्धनों की समृद्धि तथा उनके कल्याण के लिए उपबन्ध किया गया है। राजनीतिक तथा आर्थिक मामलों के बारे में प्रधान मंत्री तथा हमारे दल के दृष्टिकोण के बारे में इन वायदों के कारण कोई संदेह नहीं करना चाहिए, दृष्टिकोण स्पष्ट है और प्राथमिकतायें इस प्रकार निर्धारित की जा रही हैं कि सामाजिक न्याय तथा आर्थिक विकास दानों साथ-साथ हों।

श्री मसानी के अनुयायी आशंकित थे कि शायद इस आय-व्ययक द्वारा पूर्ण अर्थ-व्यवस्था शीघ्र ही समाप्त हो जाये। कराधान के बारे में सभी प्रकार की आशंकायें प्रकट की गईं थीं। निगमित-क्षेत्र के बारे में यह कहा गया कि इस आय-व्ययक में निगमित-क्षेत्र पर इतने अधिक कर लगायें जायेंगे कि इस से भारतीय अर्थव्यवस्था की दृश्यमान तस्वीर पूर्णतयः नष्ट हो जायेगी। मैं उनका ध्यान प्रत्यक्ष कराधान तथा निगमित कराधान संबंधी सुझावों की ओर दिलाना चाहता हूं। वर्ष 1970-71 के आय-व्ययक प्राक्कलनों के अनुसार, कराधान के वर्तमान स्तर पर गत वर्ष के 2732.04 करोड़ रुपये के आंकड़े के विरुद्ध 70-71 के आंकड़े 2966.97 रुपये हैं। इसका अर्थ यह हुआ कि कराधान के वर्तमान स्तर के आधार पर कर-राजस्व की सम्भावित वृद्धि 234.93 करोड़ रुपये है। इस पर, 170.06 करोड़ रुपये नये करारोपण के रूप में जोड़े जाते हैं, इस प्रकार आय-व्ययक में यह अनुमान लगाया जाता है कि हम अपने कर-राजस्व में 404.99 करोड़ रुपये की वृद्धि कर रहे हैं। यह वृद्धि प्राप्त करना असम्भव नहीं है। लेकिन कुछ अर्थ शास्त्रियों ने कहा कि यहां तक कि गैर-कृषि क्षेत्र की वृद्धि दर 6 प्रतिशत होने पर भी हमारे लिए 404.99 करोड़ रुपये एकत्र करना कठिन होगा। धन-कर आंकड़े गत वर्ष से 75 लाख रुपये कम बताये जा रहे हैं। मैं नहीं जानता कि ऐसा कैसे होगा अगर अर्थव्यवस्था की उत्पभावकता हो रही है। यहां तक कि धन-कर में भी वृद्धि होना आवश्यक है।

लेकिन यह पहलू बड़ा महत्त्वपूर्ण है क्योंकि वित्त मंत्री महोदय ने बजट प्रस्तावों में कहा है कि अग्रेतर प्रगतिशील कदम तथा कार्यक्रम नहीं किये जा सके क्योंकि हीन वित्त प्रबन्धन को 225 करोड़

रुपये तक ही रखना था। यह हीन वित्त प्रबन्धन से बचने के लिए किया गया था अन्यथा मुद्रास्फीति हो जाती। इस प्रकार की मुद्रास्फीति के तीन मूल कारण है। हमारे पास बहुत विदेशी मुद्रा रिजर्व है। रिजर्व बैंक द्वारा अंधाधुंध ऋण दिया गया और अर्थव्यवस्था द्वारा कुल हीन-वित्त प्रबन्धन को आत्मसात नहीं किया जाता है। इसलिये, मुद्रा-नीति को सावधानी से तथा दक्षतापूर्वक चलाना आवश्यक है और मूल्यों के स्थरीकरण के लिए ऋण का संकुचन उपयुक्त है।

मूल्यों के स्थरीकरण के बारे में रिजर्व बैंक का इतिहास अब तक अनुप्राणित करने वाला नहीं रहा है। लेकिन मैं आशा करता हूं कि और अधिक उत्तरदायित्व आ जाने के कारण रिज़र्व बैंक अपने दृष्टिकोण में अधिक गतिशीलता लायेगा और अर्थव्यवस्था को हानि पहुंचाये बिना ऋण-सिद्धांतों को संकुचित करने के लिए सक्रिय रूप से हस्ताक्षेप करेगा। मैं मुद्रास्फीति विषयक दबाव को रोकने के लिए प्रधान मंत्री महोदया को निम्नलिखित उपायों पर विचार करने के लिए सुझाव दूंगा।

पहले, आयात सुविधाओं को उदार बनाना हमारे लिए सम्भव है।

दूसरे, कम-उत्पादन-योजनाओं को कम प्राथमिकता देने के सिद्धांत को दूर करना आवश्यक है तथा यह सम्भव भी है।

तीसरे, यह आवश्यक है कि हम प्रोत्साहन योजनायें तैयार करने में अपनी सारी दक्षता लगा दें और यहां तक कि ग्रामीण क्षेत्रों में भी बचत को बढ़ावा दें। राज्यों पर दृढ़ वित्तीय नियम लागू करना आवश्यक है।

मुद्रास्फीति के दबाव को रोकने का सबसे बड़ा उपाय प्रशासनिक उत्पादकता में दक्षता है अग्रेतर घाटे की अर्थव्यवस्था को रोकने के लिए प्रति क्षण भरसक प्रयत्न करने होंगे नहीं तो बजट में जो शानदार कार्यक्रम बनाया गया है उससे लोगों को अधिक हानि पहुंचेगी और भारतीय अर्थव्यवस्था नष्ट हो जायेगी।

अब मैं प्रत्यक्ष कराधान के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। स्वाधीन न्यासों के बारे में जो उपबन्ध सोचे गये थे वे बहुत उपयोगी है। स्वाधीन न्यासों पर 65 प्रतिशत सीधे दर पर अथवा नियमित दरों पर, जो भी अधिक होगा,—कर लगाया जायेगा। इतना मैं कह दूं कि विशेषज्ञों ने इसका पहले ही अनुमान लगा लिया था।

अब मैं धर्मार्थ न्यासों के बारे में प्रत्यक्ष करों में उपबन्ध का निर्देश करूंगा। इनको दोषरहित बनाया जा रहा है। इनसे विभाग और अधिक कारगर ढंग से कार्य कर सकेगा और पथभ्रष्ट समाज-सेवकों पर रोक लगा सकेगा। मैं वित्त मंत्री महोदय का ध्यान इस पहलू की ओर दिलाना चाहता हूं कि अब ऐसा प्रस्ताव किया जाता है कि धर्मार्थ न्यासों की आय लेखा वर्ष के बन्द होने के तीन महीने के अन्दर खर्च कर देनी चाहिये। लेकिन जहां व्यवसायिक अथवा उपार्जन के आधार पर लेखे देखे जाते हैं वहां इन तीन महीनों में हो सकता है आपके पास खर्चने के लिए पैसा न हो। इस मामले में जांच करने की आवश्यकता है।

अब मैं शहरी आस्तियों पर अतिरिक्त धन कर लगाने सम्बन्धी उपबन्धों का निर्देश करना चाहता हूं।

शहरी सम्पत्ति की अधिकतम सीमा निर्धारित करने का यह बहुत उपयुक्त अवसर है, हमें यह करना पड़ेगा और जितनी जल्दी यह किया जायेगा उतना अच्छा होगा। शहरी सम्पत्ति की अधिकतम सीमा निर्धारित करने के कार्य को क्रियान्वित करने में बहुत कानूनी कठिनाइयां हैं और शहरी आस्तियों

पर अतिरिक्त धन कर लगाने से उद्देश्य कम से कम आंशिक रूप से प्राप्त हो जाने की सम्भावना है। अधिकतम सीमा निर्धारित करने के लिए शहरी सम्पत्ति पर जो अधिक कर लगाये जा रहे हैं मैं उस सिद्धान्त के विरुद्ध नहीं हूं लेकिन विधेयक में प्रस्तावित ढंग से शहरी आस्तियों पर अतिरिक्त धन कर लगा कर उद्देश्य की प्राप्ति करने का तरीका अच्छा नहीं है। यदि धन कर के रूप में सरकार शहरी आस्तियों को छीन लेना चाहती है अथवा उनके स्वामियों को उन्हें बेचने के लिए मजबूर करती है तो पूंजी मूल्य पर ऐसा कर लगाने को, यदि पूर्णत, अननुपातिक हो, तो पक्षपात पूर्ण विधान मानकर समाप्त किया जा सकता है।

कानून अथवा नियमों में कहीं भी ऐसा उपबन्ध नहीं है कि सम्पत्ति पर कम किराया आय उस सम्पत्ति के स्वामी को कम बाजार मूल्य का हकदार बनायेगी, इस प्रकार के मामले में राज्य या तो बिना मुआवजा दिये सम्पति को छीन लेगा अथवा स्वामी को इसे बेचने के लिए मजबूर करेगा और इसे सार्वजनिक उद्देश्य के लिए अर्जित नहीं करेगी। मेरा निवेदन है कि राज्य ऐसा नहीं कर सकता। इसका परिणाम यह होगा कि इस सभा को विधान बनाना पड़ेगा, जिसको पक्षपात पूर्ण विधान के रूप में समाप्त किया जा सकता है, क्योंकि पक्षपात पूर्ण विधान का सिद्धान्त बड़ा सरल है। विधान मंडल उस कार्य को अप्रत्यक्ष रूप से भी नहीं कर सकता है जिसे वह प्रत्यक्ष रूप से नहीं कर सकता, मैं एक बात स्पष्ट कर दूं कि मेरा कहने का तात्पर्य यह नहीं है कि हमें यह उपाय नहीं करना चाहिये बल्कि मेरा निवेदन यह है कि यह उपाय अच्छा नहीं है। कई और तरीके भी हैं जो सम्पत्ति की अधिकतम सीमा निर्धारित करने के उद्देश्य को प्राप्त करने में हमारी सहायता कर सकते हैं।

उसके पश्चात् प्रधान मंत्री महोदया ने समाज कल्याण की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए कर राजस्व बढ़ाने तथा कर-आधार को विस्तृत करने की अत्यधिक आवश्यकता का सविस्तार वर्णन किया। एक क्षण के लिए मैंने सोचा कि प्रत्यक्ष कराधान की घातक संस्पर्शकों से छुटकारा दिलाने के लिए जिसने इसके विकास को इतने वर्षों में रोक रखा था, मशीह क्रान्तिकारी योजना लेकर प्रकट हो गये हैं, लेकिन जब मैंने प्रत्यक्ष करों द्वारा कराधान बढ़ाने अथवा कर-आधार का विस्तार करने के लिए वित्त मंत्री द्वारा प्रस्तावित किये जाने वाले उपायों के बारे में सुना तो मैंने भ्रान्तिमुक्त महसूस किया क्योंकि राष्ट्रीय आय की प्रतिशतता के रूप में प्रत्यक्ष-कर-राजस्व बढ़ाने तथा कर-आधार का विस्तार करने के क्रान्तिकारी उद्देश्य को पूरा करने के लिए प्रस्तावित उपाय पूर्णतः अल्पव्ययी हैं और बिल्कुल अपर्याप्त हैं।

यदि पिछले वर्ष की तुलना में हम देश में प्रत्यक्ष कराधान के कार्य को देखें कि किस प्रकार हम ने प्रत्यक्ष कर वसूली की कुल राष्ट्रीय आय के (बराबर लाने का) प्रयत्न किया है तो पता चलेगा कि इस कार्य में बहुत ढील बरती गई है। हम संसाधनों का संवर्धन करने में असफल रहे हैं।

17 फरवरी 1970 के 'दि इकानौमिक टाइम्स' में दिए गए कुल राजस्व में विभिन्न वर्गों के अंशदानों का निर्धारण करने वाले कर विन्यास के आंकड़ों से पता लगता है कि सम्पूर्ण कर राजस्व के अतिरिक्त 1955-56 में आय तथा परिव्यय पर 23 प्रतिशत कर लगा जो 1968-69 में घट कर 18 प्रतिशत रह गया। कर विन्यास सम्बन्धी एक अन्य आंकड़े में प्रत्यक्ष कराधान के क्षेत्र में हमारी गम्भीर असफलता दिखाई गई है। 1951-52 में कृषि के क्षेत्र में 1.2 प्रतिशत प्रत्यक्ष कर लगाये गये थे जो 1968-69 में 1.1 प्रतिशत रह गए। 1951-52 में गैर-कृषि क्षेत्रों में 4.21 प्रतिशत प्रत्यक्ष कर लगाये गये और 1968-69 में इनमें नाम मात्र की वृद्धि होकर 5.4 प्रतिशत हो गये। परन्तु अप्रत्यक्ष कर 4.7 प्रतिशत से बढ़ कर 14.2 प्रतिशत हो गये। अतः प्रत्यक्ष कराधान में हमें बहुत गम्भीर असफलता

मिली। प्रत्यक्ष कराधान का विस्तार करने के लिए करों की दर बढ़ा दी गई जो बहुत ही खेद जनक विषय है। हमारे वर्तमान प्रयासों से कर-आधार कुण्ठित हो गए हैं। सम्पत्ति, अवसर तथा क्षमता में व्याप्त असामनताओं का उन्मूलन नहीं हुआ है।

अतः देश में प्रत्यक्ष कराधान का विमोचन करने के लिए क्रान्तिकारी परिवर्तन करने की आवश्यकता है और इस के लिए वर्तमान अधिनियमों, विधि-विधानों को रद्द करना होगा। तभी प्रत्यक्ष कराधान पर सरल एवं संक्षिप्त विधान संहिता मिल सकती है। अनेक प्रकार की वस्तुओं, सेवाओं तथा कृषि एवं गैर-कृषि की जिन्सों से होने वाली संविधिक आय को प्रति वर्ष उचित रूप से वर्गीकृत कर, उन पर कर लगाने के विषय में विचार करने की अब बहुत आवश्यकता है। ऐसे विधान से करों का निर्धारण करने तथा कर वसूल करने में बहुत सहायता मिलेगी और चोर बाजारी के काले धन का भी उन्मूलन हो सकेगा।

जहां तक वैयक्तिक कराधान की दरों का सम्बन्ध है ये तो पहले ही बहुत अधिक दण्डात्मक हैं और इन पर और आगे कर लगाने की कोई गुंजाइश नहीं है। इस बारे में मैंने अपनी एक छोटी सी पुस्तिका में आंकड़े भी दिए हैं।

बजट प्रस्तावों में 40,000 रुपये और इससे अधिक आय वाले व्यक्तियों पर कर में वृद्धि की गई है। परन्तु व्यक्तियों से 15 करोड़ रुपये की वसूली करने की बजाय निगमित क्षेत्र को करारोपण की सीमा में लाना चाहिए क्योंकि निगमित क्षेत्र अधिक कर का भार उठा सकता है।

पत्नी और अल्पव्यस्क बालकों की आय को पति की आय में से मिलाने की सम्भाव्यता के बारे में प्रधान मंत्री जी ने भीषण संकट की चेतावनी दी है। ऐसे परेशान पतियों को आय मिलाने के विषय में नये विधान के लागू होने से बड़ा हानि पहुंचेगी। इन पत्नी-भक्त पतियों को ना केवल झगड़ालू पत्नियों का सामना करना पड़ेगा अपितु कमाने वाली पत्नी से विवाह करने के उपलक्ष्य में कर-कलक्टर को दण्ड भी देना पड़ेगा। परन्तु यह सामाजिक न्याय नहीं है।

बताया जाता है कि चौथी योजना में विशाखा-पतनम में एक नया इस्पात संयंत्र चालू करने का सरकार कर विचार है। परन्तु अर्थ शास्त्रियों और तकनीशनों ने कहा बताया जाता है कि सब से सस्ता इस्पात संयंत्र बस्तर जिले के बैला-डिल्ला स्थान पर ही लगाया जा सकता है परन्तु राजनीतिक अड़चने ऐसे मामलों में बाधा उत्पन्न करती हैं। इसी कारण वश महाकौशल में मुद्रा छापने के मुद्रणालय की व्यवस्था करने से इंकार कर दिया गया है। बाद में रहस्य पूर्ण कारणों से इसे बेतूल के पिछले हुए आदिम जाति क्षेत्र में लगाने का निर्णय किया गया पर तकनीकी सलाह के विपरीत इसे एक अति-विकसित क्षेत्र देवास में ले जाने का निर्णय हुआ। अतः बेतूल के निवासियों की कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए इस निर्णय को बदला जाए और इस मुद्रणालय को बेतूल में ही रखा जाए।

श्री मी० रु० मसानी (राजकोट) : इस बजट को उन्हीं व्यक्तियों ने अच्छा बताया है जो या तो सत्ताधारी दल के सदस्य हैं या जिनकी आपके मंत्रियों के साथ सांठ गांठ है। कर-अपवंचको तथा सन्दिग्ध व्यापारियों ने भी इस बजट की प्रशंसा की है क्योंकि ये लोग कर का भुगतान ही नहीं करते और ईमानदार तथा मेहनत कश व्यक्तियों पर ही इन करों का भार पड़ता है।

इस बजट पर बहुत शान्त भाव से चर्चा करने की आवश्यकता है। इस की जांच गत 20 वर्षों के बजटों के परिणाम तथा गत निर्णयों, नीतियों तथा अपनी वर्तमान आर्थिक स्थिति की पृष्ट भूमि को देखकर पता चलता है कि हमारे देश में, बर्मा के अतिरिक्त इस पिछड़े हुए एशिया महाद्वीप में बहुत

ही कम आर्थिक प्रगति की है : यहां तक कि 20 वर्ष की इन नीतियों के कारण देश कुण्ठित एवं दीवालिया हो गया है। 1960 के मूल्यों को आधार मानकर देखा जाए तो हमारी प्रति व्यक्ति आय अधिकतर स्थिर ही रही है और मुद्रा स्फीति चरम सीमा तक पहुंच गई है। पिछले आठ वर्षों से मूल्यों में 73 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। अन्तिम आंकड़ों के अनुसार प्रति वर्ष 15 प्रतिशत मुद्रास्फीति होती है। इन सब परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए ही हमें इस बजट पर विचार करना चाहिए। इस का एक कारण विश्व की मुद्राओं में हमारे रुपये का अव-मूल्यन है तथा एक अन्य कारण यूगोस्लाविया द्वारा हमारे देश के साथ रुपयों में भुगतान के आधार पर और अधिक व्यापार करने से इनकार करना है, क्योंकि उनकी दृष्टि में हमारे रुपये का कोई मूल्य नहीं और वे दुर्लभ मुद्रा में भुगतान के आधार पर ही हमारे देश के साथ व्यापार करना चाहते हैं।

पिछले बीस वर्षों में समग्र रूप से भारत की प्रगति प्रधान मंत्री तथा वित्त मंत्री के पूर्ववर्तियों की नीतियों के कारण खराब रही क्योंकि वे बीस वर्ष तक पूंजी वादी तथा प्रतिक्रियावादी बजट प्रस्तुत करते रहे थे।

इस बजट में कोई नई बात नहीं है बल्कि यह बजट विनाश की ओर एक और कदम है। हमारी प्रधान मंत्री जिसे अधिक अच्छा मानती है वही देश के लिए अधिक घातक है और आज तक उन्होंने यही किया है। इसीलिए मैं इस बजट को अस्वीकार करता हूं क्योंकि इस से वही मुद्रास्फीति, वही संकट उत्पन्न होगा जो पहले बजटों के कारण उत्पन्न हुआ था।

इस बजट में कुछ गुणों को बताया गया है, जिनमें से चार इस प्रकार बताये जाते है :

पहला सदगुण है साधारण व्यक्ति की कठिनाइयों का समाधान, दूसरे बचत में वृद्धि; तीसरे आर्थिक क्षमता के स्वामित्व का विस्तरण ; और चौथे रोजगार के अवसरों की व्यवस्था।

जहां तक सामान्य लोगों की कठिनाइयों के समाधान का सम्बन्ध है इस बजट में केवल एक ही व्यवस्था है और वह केवल माध्यम वर्ग के व्यक्ति को आय-कर की सीमा बढ़ाकर कर में थोड़ी सी छूट देना है। और उनमें भी केवल उन्हीं व्यक्तियों को छूट मिलेगी जिनकी वार्षिक आय 4800 से अधिक नहीं है। परन्तु इस विषय में श्री बूथालिंगम के प्रतिवेदन को सरकार ने स्वीकार नहीं किया जिसमें श्री बूथालिगंम ने साम्यिक एवं प्रशासनिक कारणों को दृष्टि में रखते हुए आयकर में छूट की सीमा 7500 रुपये तक बढ़ाने का सुझाव दिया था, जो बहुत ही जायज़ है। परन्तु यह छूट नाम मात्र ही दी गई है।

मैं नहीं समझता कि इस बजट से आगामी एक वर्ष में जन-सामान्य की कठिनाइयों में सुधार हो जायेगा। इस के अतिरिक्त उत्पादन शुल्क और रेल भाड़ों में वृद्धि करके जनता पर एक सौ करोड़ रुपये के अतिरिक्त कराधान का भार डाल दिया गया है। रेल भाड़े में वृद्धि करने से दूध तथा खाद्य सामग्री के अतिरिक्त अन्य सब वस्तुएं मिट्टी का तेल, चीनी, वनस्पति घी, कपड़ा, आदि महंगी हो जायेगी जिनका उपभोग प्रत्येक सामान्य व्यक्ति करता है।

चीनी, सिग्रेट, चाय, काफी और मिट्टी के तेल जैसी अनेक वस्तुओं पर उत्पादन शुल्क लगाया गया है। अतः अप्रत्यक्ष करों का समूचा बोझ गरीब लोगों पर पड़ेगा।

भूतपूर्व परिवहन मंत्री ने यह आश्वासन दिया था कि सड़क परिवहन पर करों का और अधिक बोझ नहीं डाला जायेगा। श्री रघुरामैया ने भी ऐसा ही आश्वासन दिया था। परन्त नये बजट में पेट्रोल पर 10 पैसे प्रति लिटर की दर से शुल्क में वृद्धि कर दी गई है।

संसद कार्य, नौवहन तथा परीवहन मंत्री (श्री रघुरामैया) : मैंने केवल यही आश्वासन दिया था कि मैं इस मामले को वित्त मंत्री के समक्ष रख दूंगा ।

श्री मी० रु० मसानी : बजट में जो घाटे की अर्थव्यवस्था की गई है उससे गरीब लोगों पर अधिक बोझ पड़ेगा । श्री अशोक मेहता ने इस का पहले ही उल्लेख किया है । उनका कहना था कि राजस्व की प्राप्ति के बारे में अधिक अनुमान लगाया गया है । श्रीमती गांधी के अनुमान के अनुसार करों की विद्यमान दरों के हिसाब से भी राजस्व में 280 करोड़ रुपये की प्राप्ति होगी । यह अनुमान बिल्कुल निराधार है क्योंकि हाल के किसी एक वर्ष में भी उस वर्ष के करों की दरों के अनुसार राजस्व में 100 से 150 करोड़ रुपये से अधिक की प्राप्ति नहीं हुई है । अतः वह विद्यमान दरों के हिसाब से 280 करोड़ रुपयों की प्राप्ति का किस प्रकार अनुमान लगा रही हैं । अतः मेरे विचार में 225 करोड़ रुपये की घाटे की अर्थ व्यवस्था में 100 करोड़ रुपये की और वृद्धि हो जायेगी । यदि इस राशि में पिछले वर्ष के भी 290 करोड़ रुपये जोड़ लिए जायें तो यह राशि बढ़कर 615 करोड़ रुपये हो जायेगी । मेरे विचार में इससे हमारी अर्थव्यवस्था नष्ट हो जायेगी । स्वयं योजना आयोग ने इस बात को स्वीकार किया है कि आगामी पांच वर्षों में 880 करोड़ से अधिक की अर्थव्यवथा नहीं करनी चाहिए । परन्तु ऐसा लगता है चौथी पंच वर्षीय योजना के पहले दो वर्षों में ही घाटे की अर्थव्यवस्था की यह राशि पूरी हो जायेगी ।

मेरा निवेदन है कि यह मुद्रास्फीति फैलाने वाला बजट है और इस से गरीब लोगों पर और अधिक बोझ पड़ेगा । यह सब इस आधार पर किया जा रहा है कि कृषि तथा उद्योग के क्षेत्र में उत्पादन में वृद्धि होगी ,मैं नहीं जानता कि प्रधान मंत्री ने यह अनुमान किस प्रकार लगाया है कि कृषि उत्पादन में वृद्धि होगी । जहां तक वर्षा का सम्बन्ध है हमें इसपर अधिक भरोसा नहीं करना चाहिए । हाल ही के वर्षों के अनुभव से पता लगता है कि किसी वर्ष अच्छी वर्षा हो जाती है और किसी वर्ष वर्षा नहीं भी होती ।

साधारण व्यक्ति की दृष्टि में यह बजट कोई अच्छा बजट नहीं है । इस बजट से साधारण व्यक्ति को कोई सहायता नहीं मिलेगी बल्कि उसके जीवन स्तर पर इससे बोझ पड़ेगा ।

जहां तक बचत और विनिधान का सम्बन्ध है इस बजट से इनपर भी बोझ पड़ेगा । इसका कारण यह है कि लोगों की जेबों से 170 करोड़ रुपये और निकाले जा रहे है । गैर-सरकारी क्षेत्र में यह धन लगाने से 7 प्रतिशत का लाभ हो सकता था परन्तु सरकारी क्षेत्र में लगाने से इसपर केवल 2 प्रतिशत लाभ ही प्राप्त होगा । अतः यह सरकार बचत तथा पूंजी निवेश की शत्रु है ।

गांधी जी का विचार था कि आर्थिक शक्ति अधिक से अधिक लोगों के हाथ में होनी चाहिए । यह बजट चोरबाजार करने वालों का बजट है क्योंकि अमीर लोग जो पहले थोड़ा बहुत कर देते थे वे अब बिल्कुल भी कर नहीं देंगे क्योंकि एक रुपया अपने पास रखने के लिए अब उनको 15-40 रुपये कमाने होंगे । उनपर करों का बोझ इस सीमा तक बढ़ गया है । अतः सभी लोग कर अपवंचन करेंगे । इस प्रकार करों का बोझ नियत आय वाले तथा इमानदार लोगों पर ही पड़ेगा ।

जहां तक मंत्रियों का सम्बन्ध है उनको कर-मुक्त कर दिया गया है । 40,000 रुपये की जो कर-सीमा निर्धारित की गई है वे इसके अन्तर्गत नहीं आते । यह कहना गलत है कि उनको केवल 2250 रुपये प्रति मास ही मिलते है । श्री पालकी वाला के अनुमान के अनुसार मंत्रियों को प्रतिमास 17,000 रुपये की अतिरिक्त सुविधायें उपलब्ध की जाती हैं । अतः उनकी कुल आय लगभग 2 लाख रुपये होती है । अतः वे भारत की प्रति व्यक्ति आय से लगभग 750 गुना प्राप्त कर रहे हैं ।

मैंने गत वर्ष यह भी कहा था कि संसद सदस्यों के वेतन में वृद्धि का प्रश्न भी किसी न्यायाधिकरण को सौंपना चाहिए परन्तु मेरी बात किसी ने सुनी नहीं। प्रवर समिति के साक्ष्य देते समय अनेक सदस्यों ने कहा था कि उन्हें 1500 से 2000 रुपये प्रतिमास मिलता है इसपर कर नहीं लगता। अतः श्री अशोक मेहता के अनुसार हम लोक प्रतिव्यक्ति आय से लगभग 60 गुना प्राप्त कर रहे हैं। अतः मेरा कहना यह है कि यदि देश के अन्य लोग जो इतना ही धन कमाते है शोषण करने वाले हैं तो हम भी शोषणकर्ता हो हैं।

विभिन्न योजनाओं के लिए 27 करोड़ रुपये रखे गये हैं। जहां तक ग्राम कल्याण योजनाओं का सम्बन्ध है मुझे कोई आपत्ति नहीं है। परन्तु यदि यह कहा जाये कि बजट में धन की व्यवस्था करने से बेरोजगारी की समस्या हल हो जायेगी तो यह एक गलत बात है। यह हो सकता है कि इससे कुछ लोगों को कुछ वर्षों तक के लिए रोजगार मिल जाये परन्तु इससे यह समस्या हल नहीं हो सकती। इस समय देश में लगभग 150 लाख से 160 लाख व्यक्ति बेरोजगार है और पांचवी योजना के अन्त तक बेरोजगारों की संख्या बढ़कर 280 लाख हो जायेगी। इस समस्या को हल करने का एक ही तरीका है कि उत्पादन में वृद्धि की जांये। श्री बी० के० नेहरू ने भी हाल में कहा है कि ऐसी नीति अपनाई जानी चाहिए जिस से यथासम्भव वस्तुओं के उत्पादन तथा सेवाओं में वृद्धि हो। तभी हम बरोजगारी की समस्या को हल कर सकेंगे। मैं इस सम्बन्ध में एक वैकल्पिक सुझाव देना चाहता हूं। वह यह है कि करों की दरों तथा स्तर में भारी कमी की जानी चाहिए ताकि अधिक बचत हो और इसको उपक्रमों आदि में लगाया जा सके तथा इस प्रकार उत्पादन बढ़ सके।

समूचे रूप से सरकारी खर्च का लेखा जोखा करने से ज्ञात होता है कि हर वर्ष करोड़ों रुपये बर्बाद किये जा रहे है। हर वर्ष गैर-योजना खर्च में वृद्धि तथा योजना खर्च में कमी हो रही है। वर्ष 1951-52 में गैर योजना खर्च राजस्व का 32 प्रतिशत था, जो कि वर्ष 1960-61 में बढ़ कर 40 प्रतिशत और वर्ष 1968-69 में 56 प्रतिशत हो गया। इस के विपरीत योजना खर्च में तदनुसार कमी हुई है। वर्ष 1951-52 में योजना खर्च राजस्व का 68 प्रतिशत था, जो कि वर्ष 1960-61 में घट कर 60 प्रतिशत और 1968-69 में 44 प्रतिशत रह गया। यदि समाजवाद इसी गति से प्रगति करता रहा तो आने वाले 50 वर्षों के बाद राजस्व का तीन-चौथाई धन गैर योजना मदों पर खर्च होने लगेगा और विकास कार्यों के लिये केवल मामूली सा धन बचेगा।

मैं माननीय प्रधान मंत्री से अनुरोध करता हूं कि श्री नन्दा की तरह वह भी आय-व्ययक पर पुनर्विचार करें। सर्वप्रथम मैं यह कहना चाहता हूं कि यदि करों की बकाया राशि तथा वर्तमान करों को उचित ढंग से वसूल किया जाता है, तो अतिरिक्त करों की कोई जरूरत नहीं होगी। यदि करों को ठीक ढंग से वसूल किया जाता है तो एक रुपये के नये कर की भी जरूरत नहीं है।

वित्त मंत्री महोदय के भाषण का पैरा संख्या अत्यन्त रहस्यमय है। इस पैरे में कहा गया है कि कुछ राज्यों की आय और खर्च के अन्तर को पूरा करने के लिए 175 करोड़ रुपये की राशि का उपबन्ध किया गया है। यह पहला मौका है जब कि हम ने आय-व्ययक में इस प्रकार का उपबन्ध देखा है। हमारा राज तंत्र संघीय प्रकार का है। और इस में राजस्व को केन्द्र तथा राज्यों के बीच किन्हीं आधारों पर बांटा जाता है तथा इस प्रकार का उपबन्ध करना कि यह राशि किन्हीं राज्यों को दी जायेगी, संविधान के विरुद्ध है। मैं प्रधान मंत्री से जानना चाहता हूं कि वह उन राज्यों के नाम बताये जिन के आय तथा खर्च के अन्तर को पूरा करने के लिये इस राशि की व्यवस्था की गई है। हमें भली प्रकार ज्ञात है कि यह सरकार राज्यों के साथ किस प्रकार भेद भाव बरतती है। अतः मैं जानना चाहता हूं कि यह राशि किन राज्यों को दी जायेगी। मैं प्रधान मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वह इस उपबन्ध को समाप्त कर दें, क्यों

कि ऐसा करने से प्रत्यक्ष तथा अप्रत्यक्ष करों में जो वृद्धि की गई है वह समाप्त हो जायेगी और देश अधिक तेजी से आगे बढ़ सकेगा ।

सरकारी क्षेत्र के उपक्रम हमारी अर्थ व्यवस्था पर भारी बोझा है । गैर सरकारी क्षेत्र के उद्योग उन में लगी पूंजी पर औसतन 11 प्रतिशत लाभ कमा रहे हैं और यदि सरकारी क्षेत्र के उपक्रम उन में लगी पूंजी पर 5 प्रतिशत लाभ भी कमायें तो उस से 175 करोड़ रुपये की आय हो सकती है और फिर उन नये करों को लगाने की कोई आवश्यकता नहीं होगी, जिन्हें इस वर्ष लगाने का प्रस्ताव है । क्या प्रधान मंत्री सरकारी उपक्रमों के लिये यह लक्ष्य निर्धारित करेंगी कि वे कम से कम 5 प्रतिशत लाभ कमायें और क्या वह नये कर प्रस्तावों को वापस लेंगी ?

बोकारो इस्पात कारखाना हमारे लिये तक सफेद हाथी के समान है । यह भारत में सब से अधिक मंहगा इस्पात कारखाना होगा और इस की स्थापना में भी अनावश्यक रूप से जरूरत से कहीं ज्यादा समय लगेगा । इस कारखाने के सम्बन्ध में मैं एक बहुत बड़े गड़बड़ घुटाले का उल्लेख करना चाहता हूं । यह बड़े दुख की बात है कि भारत सरकार ने रूस के दबाव में आकर एक भारतीय परामर्शदात्री फर्म को, जिसे बोकारो इस्पात कारखाने की परामर्शदात्री सेवा का कार्य सौंपने का सरकार ने वचन दिया था, उस कार्य से वंचित कर दिया है और वह कार्य जिपरोमीज़ नामक एक रूसी परामर्शदात्री संगठन को सौंपा जा रहा है । मैं माननीय प्रधान मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वह इस सम्बन्ध में तथ्यों की पूरी जानकारी प्राप्त करें और उत्तर देते समय यह बताएं कि भारतीय फर्म को दिया गया वचन क्यों तोड़ा जा रहा है । भारत सरकार को अपना वचन पूरा करना चाहिये । इस के अतिरिक्त रूसी अपने सेवाओं के लिये पौंडों अथवा सेाने में भुगतान चाहेंगे, क्योंकि अब उन्हें रुपये की जरूरत नहीं है । मैं आशा करता हूं कि प्रधान मंत्री इस सम्बन्ध में संतोषजनक उत्तर देंगी, अन्यथा इस मामले को इस्पात मंत्रालय की अनुदानों की मांगों के समय उठाना पड़ेगा ।

वास्तव में मैं यह बताना चाहता हूं कि यदि प्रत्यक्ष तथा अप्रत्यक्ष करों में 50 प्रतिशत कटौती की जाती है, तो उस का राजस्व पर क्या प्रभाव पड़ेगा ? राष्ट्रपति कनेडी ने जो कि एक महान प्रगतिवादी थे यह सिद्ध कर दिया था कि करों में जितनी कटौती की जाती है, राजस्व में उतनी कमी नहीं होती है । राजस्व में करों की कटौती से बहुत कम कमी होती है । यदि प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष करों में 50 प्रतिशत कटौती की जाती है, तो राजस्व में केवल 30 प्रतिशत कमी होगी । मैं समझता हूं कि हमारे देश में समूचे रूप से राजस्व में 30 प्रतिशत की कमी की जा सकती है, क्योंकि इस समय बहुत सा धन बर्बाद किया जा रहा है और यदि इस बर्बादी को रोका जाये तो मैं सभा को विश्वास दिलाता हूं कि हमारे देश में राजस्व की कोई कमी नहीं है । आंकड़ों से यह बात सिद्ध होती है कि ज्यों ज्यों करों में वृद्धि हुई है, त्यों त्यों औद्योगिक विकास की गति में कमी आई है । हमें करों की दर की नहीं, अपितु अपनी अर्थ-व्यवस्था के विकास की चिन्ता करनी चाहिये । यदि हमारी अर्थ व्यवस्था की दर बढ़ जाती है, तो उस से हमारे सामाजिक उद्देश्य कहीं अधिक अच्छी तरह से पूरे होंगे, बजाय करों में वृद्धि करने की इस नाकारा नीति से । हमारा उद्देश्य आर्थिक विकास है, न कि करों में वृद्धि करना ।

श्रीमती इन्दिरा गांधी अपने आप को प्रगतिवादी कहती हैं । मैं प्रार्थना करता हूं कि भगवान करे ऐसा हो, क्योंकि इस से हमारे देश का भविष्य उज्जवल होगा । परन्तु खेद की बात यह है कि वह वास्तव में प्रगतिवादी नहीं है । उन की विचारधारा वही है जो तीसरे दशक के मध्य में इंगलैंड में प्रचालित थी । उस समय मार्कसवादी कहलाना एक फैशन समझा जाता था और हर नवयुवक अपने आप को मार्कसवादी कहता था । मेरा उन से अनुरोध है कि वह उसी को समाजवाद न समझे, जो उन्होंने कैमरेज अथवा लंदन में तीसरे दशक में सीखा था । संसार भर के देशों में तब में और अब में समाजवाद में भारी परिवर्तन आया है । श्रीमती गांधी को उस परिवर्तन को समझना चाहिए । यदि हम पश्चिम जर्मनी

अथवा स्वीडन के बजट की, जो कि समाजवादी देश है, जांच करें तो हमें पता लग जाएगा कि समाजवाद में कितना परिवर्तन आया है। मैं श्रीमती गांधी से अनुरोध करता हूं कि वह इंगलैंड की एक समाजवादी महिला मिसज़ रीटा हिंडन की "ट्वेंटीयथ सैंचरी सोशिलिज़म" नामक पुस्तक पढ़ें। मेरा उनसे अनेरोध है कि वह डिलीयाज़ द्वारा लिखित "दी अनप्रफैक्ट सोसाइटी" नामक पुस्तक पढ़ें। यदि वह इस पुस्तक को पढ़ेगा तो उन्हें ज्ञात हो जाएगा कि आज संसार के सामने दो ही विकल्प हैं या तो लेनीन को चुना जाए अथवा गांधी को चुना जाए और इस महान लेखिक ने साम्यवादी होते हुए भी गांधी को चुनना अधिक श्रेयकर समझा है। यह हमारे देश का दुर्भाग्य है कि हम साम्यवादियों द्वारा की जाने वाली हत्याओं और लूट पाट को देखते हुए भी लेनिन को महान सम्मान दे रहे है और उस की जन्म शताब्दी मनाने के लिये समिति गठित कर रहे हैं तथा उस समिति को प्रधान मंत्री का प्रश्रय प्राप्त है और गांधी जी की अवहेलना कर रहे हैं।

इस बजट में बीसवीं शताब्दी के लोकतंत्रीय समाजवाद की झलक नहीं मिलती। यदि समाजवाद की यही स्थिति रही तो यहां की जनता समाजवाद शब्द से घृणा करने लगेगी। समाजवाद की गति बहुत धीमी है कि इन तरीकों से समाजवाद के लक्ष्य प्राप्त करना असंभव है। समाजवाद के लक्ष्य प्राप्त करने के लिये हमें नये तरीके अपनाने चाहियें। प्रधान मंत्री देश को आधुनिक रूप देना चाहती है परन्तु इस से पूर्व उनको अपने और अपने बहुत से साथियों के विचारों को आधुनिक रूप देना होगा। हमें विश्व की घटनाओं से परिचित रहना चाहिये। हमें अपनी पुरानी विचारधारा के साथ चिपका नहीं रहना चाहिये। इस लिये मैं श्री अशोक मेहता के विचारों से सहमत हूं कि बजट में किसी नई अथवा मौलिक बात का उल्लेख नहीं है। इस बजट में आडम्बर है और वस्तु स्थिति से इसका दूर का भी सम्बन्ध नहीं है।

श्री चिन्तामणि पाणिग्रही (भुवनेश्वर) : इस बजट में वास्तविकताओं और बदलते हुए समय की चुनौती का मुकाबला करने की क्षमता है। इसमें जन साधारण और पिछड़े वर्गों की स्थिति में सुधार करने सम्बन्धी सरकार का इरादा परिलक्षित होता है। बजट के प्रस्तावों में परिवर्तन की झलक मिलती है। इसमें प्रतिक्रियावादी शक्तियों को निरुत्साहित किया गया है और देश में प्रगतिशील, लोकतंत्रीय और समाजवादी शक्तियों के संगठित होने का अवसर दिया गया है।

खाद्य उत्पादन 10 करोड़ मीटरी टन से भी अधिक हो जाने की सम्भावना है, विदेशी मुद्रा की आरक्षित निद्धि में वृद्धि हुई है, निर्यात बढ़ा है तथा व्यापार सन्तुलन की स्थिति में काफी सुधार हुआ है। इस प्रकार हम ने अपनी आर्थिक व्यवस्था की प्रगति की दर बढ़ाने का प्रयत्न किया है।

घाटे की अर्थव्यवस्था के सम्बन्ध में काफी कुछ कहा गया है। आजकल पूर्ति और मांग का सिद्धान्त एकदम पुराना पड़ गया है। अब हम देश की अर्थव्यवस्था को नया रूप प्रदान कर रहे है। प्रगति और मुद्रास्फीति का एक साथ रहना आवश्यक नहीं है। बल्कि प्रगति मुद्रास्फीति की सब से बड़ी शत्रु है। इसलिये इस बजट में मुद्रास्फीति के बिना प्रगति की व्यवस्था की गई है। हम चाहते हैं कि आर्थिक क्षेत्र में हम शीघ्र प्रगति करें। इसलिए 225 करोड़ रुपये के घाटे की अर्थ व्यवस्था के सम्बन्ध में चिन्ता की कोई बात नहीं है।

इस बजट में उत्पादन पर अधिक जोर दिया गया है। वेतन पाने वाले मध्य वर्ग का विशेष ध्यान रखा गया है और धनवान वर्ग पर अधिक बोझ डाला गया है जिससे वे समाज के विकास के लिये कुछ अधिक धन दें। अतः यह कहना ठीक नहीं है कि गत वर्षों में प्रस्तुत किये गये बजट और इस बजट में कोई अन्तर नहीं है। कांग्रेस में फूट ऐसे ही व्यक्तियों की देन है जो प्रकाश और अन्धकार में अन्तर नहीं समझ सकते।

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

सर्वप्रथम इस बजट में औद्योगिक कर्मचारियों के लिये पारिवारिक पेंशन एवं जीवन बीमा योजना की, दूसरे बारानी खेती के तरीकों में अनुसन्धान और छोटे किसानों के लिये विशेष सुविधाओं की, तीसरे अकाल ग्रस्त एवं सूखा ग्रस्त तथा सभी प्रकार की आपदाओं वाले क्षेत्रों के लिये ग्राम्य निर्माण कार्यक्रम चलाने की, चौथे, गन्दी बस्तियों की सफाई की समस्या तथा अन्य समस्याओं के साथ निपटने के लिये नगरीय विकास को स्थापना की, पांचवें, इस बजट में देहातों की मूल आवश्यकता अर्थात पीने का पानी सप्लाई करने की और छटे, लाखों बच्चों के लिये पौष्टिक आहार सम्बन्धी कार्यक्रम की और सातवें कर्मचारियों को न्यूनतम पेंशन 40 रुपये देने की व्यवस्था की गई है।

5,000 रुपये से कम आय वालों के लिये काफी रियायत की व्यवस्था की गई है। कराधान का यदि विश्लेषण किया जाये तो पता चलेगा कि 70 प्रतिशत करों का बोझ अधिक आय वाले वर्ग पर पड़ेगा और केवल 16 प्रतिशत करों का बोझ अन्य वर्गों पर पड़ेगा।

फिर सरकार ने 42 लाख मीटरी टन अनाज का रक्षित भण्डार बना लिया है और हमें आशा है कि हम मूल्यों पर नियंत्रण कर सकते है। यदि बजट के प्रस्तावों पर ध्यान पूर्वक विचार किया जाये तो पता चलेगा कि कृषि और औद्योगिक प्रगति की रफ्तार बढ़ाने के लिये ठोस प्रयास किये गये है। पशुओं की नसल और पशुधन में सुधार करने के लिये भी व्यवस्था की गई हैं। इसी प्रकार निर्यात बढ़ाने के लिये चाय, रबड़ और काफी उद्योगों को प्रोत्साहन दिये गये है। हमारी औद्योगिक प्रगति की स्थिति काफी अच्छी है। कुवैत, टर्की और अफगानिस्तान में भारतीय इस्पात तथा सीमेंट का उपयोग हो रहा है, हमारे इन्जीनियर अन्य देशों में निर्माण कार्य कर रहे है।

फिर राजस्थान, गुजरात और हरियाणा के रेगिस्तानी क्षेत्रों में सुधार करने के लिये भी व्यवस्था की गई है। ये सभी क्षेत्र पिछड़े हुए हैं और उनकी ओर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिये। हमने छोटे किसानों के लिये ग्रामीण परियोजनाएं आरम्भ करने का निर्णय किया है।

इस बजट में उन लोगों को प्रोत्साहन देने का प्रयत्न किया गया है जो खर्च करने की बजाए बचत करना पसन्द करते हैं। सरकारी तथा नए निर्माता उपक्रमों में पूंजी लगाने वालों को धन कर से छूट में वृद्धि कर दी गई है। बड़े किसानों को जो डाक बचत योजना में अपना धन जमा करना चाहते है, अधिक व्याज-दर की पेशकश की गई है। भविष्य निधि जमा पर भी अधिक व्याज देने का प्रस्ताव है।

बड़े पैमाने पर पोषाहार कार्यक्रम के माध्यम से 3 वर्ष से कम आयु के 20 लाख से अधिक बच्चों को लाभ पहुंचाया जायेगा। मेरी राय में पहली बार इस तरह का प्रयास किया गया है। इसके अतिरिक्त स्कूल फीडिंग प्रोग्राम का क्षेत्र बढ़ा दिया गया है। इससे 12 वर्ष तक की आयु के 140 लाख बच्चों को लाभ पहुंचेगा।

इस बजट के द्वारा सरकार ने अमीरी को नियंत्रित करने का भरसक प्रयत्न किया है। इस बजट में 5 लाख से अधिक रुपये की नगरीय सम्पत्ति पर कर लगाया गया है। यह इस समस्या का व्यावहारिक हल है। नागरीय भूमि तथा भवनों पर धन कर की दर बढ़ा दी गई है। उपहार कर से छूट की सीमा 10,000 से घटा कर 5,000 रुपये कर दी गई है। समवाय मनोरंजन व्यय पर कर-छूट समाप्त कर दी गई है। स्वैच्छिक न्यासों की आय पर 65 प्रतिशत की समान दर कर अपवंचन को रोकने का व्यावहारिक उपाय है। यदि इन सब चीजों से पिछले वर्ष के बजट की तुलना में 1970-71 के बजट

में कोई अन्तर दृष्टिगोचर नहीं होता तो फिर किन चीजों मे अन्तर दृष्टिगोचर होगा ? इस बजट मे प्रगतिवादी, लोकतंत्रीय तथा समाजवादी शक्तियों को बल मिलेगा और प्रतिक्रियावादी शक्तियों की पराजय होगी। इस बजट द्वारा सही दिशा में कदम उठाया गया है

पश्चिमी कोसी नहर, अशोक तथा ठाकुर कागज मिलों और मिथिला विश्वविधालय तथा मिथिला प्रसारण केन्द्र के बारे में चर्चा

DISCUSSION RE : WESTERN KOSI CANAL, ASHOKA AND THAKUR PAPER MILLS AND MITHILA UNIVERSITY AND MITHILA BROADCASTING STATION

Shri Bhogendra Jha (Jainagar) : The area of the Western Kosi Canal is just below Nepal. All the views passing through this area carry silt with them. The nature of these rivers is very peculiar. If there are no rains, they become dry and a situation of drought develops. Even a little rains causes floods in them. Keeping this situation in view, Kosi Canal Project was prepared. It was meant to give benefit to India as well as to Nepal. Now it is being said that Nepal Government was not prepared for that . But it is wrong to say that Nepal has totally rejected the scheme. Nepal simply wants some change in the course of the canal towards north so that boththe countries may benefit from it and Indian engineers are hesitant to accept Nepal's proposal on the plea that more cost will be involved in it. This is not the way of doing the things. The reason why Nepal is hesitant in this matter is the non-construction on embankment on Kamla river upto Sisapani. Embankments on this river were constructed only upto Jainagar while it was agreed to consturct them upto Sisapani, the Himalayas. This matter has been pending for the last 6 years. When we visited Nepal, we saw that Nepal government is prepared to accept this project and they want that it should be completed as soon as possible. The total cost of this Project is 20 crores of rupees. In 1968 Government of India sanctioned a sum of Rs. 5 crores, but now they have reduced this amount only to 50 lakhs of rupees. So I request the Prime Minister to provide 20 crores of rupees for Western Kosi Canal. It should not be further delayed.

So far as the question of industrialization is concerned, not even a single paisa is spent by the Central Government on setting up industries in Bihar. In private sector a big paper mill was established. Another mill was also established therein which Bihar Government have shares. One more paper mill was established in Samastipur, but it was not allowed to operate on account of the fact that Jain and Birla brothers did not want it to work. We requested the Central Government that it should be taken over by them. Shri F.A. Ahmed gave us assurance on 27th May 1969 by stating that "the possibility of the Central Government taking over the mill will also be examined as soon as any Central Government Scheme for the manufacture of paper is approved. In the fourth Five Year Plan it is proposed to open paper mills at four or five places. Instead of fulfiling the said assurance given on behalf of Government, now they have proposed to shift this mill to Assam. I want to say that this mill should not be shifted to any other place and the Central Government should be ready to run it. As regards the availability of raw material to be consumed in this mill, I want to inform hon. Minister that there are a number of sugar mills in that area and the bagasse can be used in it as raw material. Apart from bagasse there are bomboo forests in Bihar, which may provide another raw material for it.

Sir, the third point I would like to make is about university of Darbhanga. A study team sent by the University Grants Commission recommended that the said University should be reorganized and it should be named as Mithila University. A building worth two crores of rupees and a library are being donated to it. But the matter is being delayed. So I request the Government to accept the Commission's recommendation and take over this University.

The Bihar Government wants to implement the recommendation of the U.G.C. and they have sought some Central assistance for the purpose. The matter is hanging fire for the Centre have not yet taken any decision on their request.

We have submitted a proposal to set up a radio station in Darbhanga and the then Minister of Information and Broadcasting Shri K.K. Shah gave us an assurance in 1967 that he proposed to take action on this project next year and get it approved so that it could make a start in the year 1969-70. But Darbhanga did not find place in the proposed 5 new broadcasting stations for which provision had been made in the budget for 1970-71. So, keeping in view the above assurance, Government should include therein Darbhanga also. It would also strengthen our friendly and cordial relations with Nepal and her people who are in closer contacts with this area, if a radio station is set up in Darbhanga.

उपाध्यक्ष महोदय : 7 (म०प०) बजने में अब केवल 8 मिनट है, सभा को निर्णय देना है कि वह इस चर्चा को समाप्त करने के लिये कब तक बैठना चाहती है। इस तरह हम आगे नहीं चल सकते।

Shri Ramavatar Shastri (Patna) : Sir, I propose that the sitting of the House be extended by an hour....(*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय : सभा में कोई व्यवस्था नहीं है। आगे चलना असम्भव है। कार्यवाही-वृत्तान्त में कुछ शामिल न किया जाये।

श्री गुणानन्द ठाकुर (सहरसा)***

Shri Ramavatar Shastri : The sitting be extended by half an hour to finish the discussion.

उपाध्यक्ष महोदय : श्री रामावतार शास्त्री का प्रस्ताव है कि सभा की बैठक का समय आधा घंटा और बढ़ाया जाये।

प्रश्न यह है :

"कि चर्चा समाप्त करने के लिये सभा की बैठक आधा घंटा और बढ़ाया जाये।"

प्रस्ताव अस्वीकृत हुआ

The motion was negatived

उपाध्यक्ष महोदय : सभा ने प्रस्ताव नामंजूर कर दिया है।

(अन्तर्बाधाएं) कार्यवाही-वृत्तान्त में अब कुछ शामिल नहीं किया जायेगा।

(अन्तर्बाधाएं)***

Shri Ramavatar Shastri : Sir, the sitting be extended by fifteen minutes.

उपाध्यक्ष महोदय : क्या सभा इस प्रस्ताव से सहमत है कि 15 मिनट का समय बढ़ा दिया जाये।

माननीय सदस्य : जी, हां।

***कार्यवाही वृत्तान्त में शामिल नहीं किया गया।
***Not recorded

Shri Gunanand Thakur (Saharsa) : I would like to draw the attention of the House in general and Ministers in particular to the serious situation obtaining in that area. Shri Ganesh Chandra Mishra of Congress has submitted a memorandum to the Central Government threatening that a serious trouble would take place there if the demands made therein were not met within three months. Similarly, one lakh people led by Shri Karpuri Thakur have staged a demonstration in Darbhanga today. There are not two opinions in this matter and the Government have committed a blunder and acted in an irresponsible manner. The Western Kosi Canal project was inaugurated by the State Chief Minister, Shri Vinoda Nand Jha and the Union Minister, Shri Jagjiwan Ram. I want to know from Dr. K.L. Rao, that if no agreement was entered into with the Government of Nepal, how the tenders were called as also the project was inaugurated with the assurance that it would be commissioned.

So far as the question of Mithila University is concerned, it is a matter of regret that the Government have not yet taken a decision in the matter and the routine reply is under consideration.

The Government should pay due attention to the long standing demand of the people to connect Darbhanga with Saharsa and Purnea as there is no link between them at present. The matter deserves adequate attention from strategic point of view also.

The area may turn into another Telengana if the problems are not solved immediately without any further delay and the responsibility for that state of affairs would rests on the Government.

Shri K. M. Madhukar (Kesaria) : Sir, the revenue of the lands acquired for the purpose of the Gandak canal project should not be collected from the farmers. The work on this project should be started in Chhapara District of U.P. The Government should take over this project and make funds available in shape of grant for the purpose, and everything should be done to expedite the project.

An assurance was given by the then Information & Broadcasting Minister, Shri K.K. Shah that a radio station in Champaran would be set up, but it has not been carried out so far and not any provision has been made therefor. I want categorical replies from the hon. Minister concerned as to whether they are going to fulfil their assurances given in regard to Kosi Canal, Gandak canal and a radio station at Champaran.

Shri Ramavatar Shastri (Patna) : There is a need to set up industries in Bihar particularly in North Bihar. The State is industrially a backward and nothing has been done so far for the industrial development thereof, despite various assurances given by the State and Union Ministers in this regard. The Government, on the other hand, is proposing to shift the Paper Mills from North Bihar and closing down a cycle factory some where in the same State. We strongly protest against the proposed shifting of the Paper Mills therefrom.

I fully support the demands raised by my hon. friend Shri Bhogendra Jha.

Shri Beni Shankar Sharma (Banka) : Sir, supporting the demands made by my hon. friend Shri Bhogendra Jha, I would like to know from the hon. Minister the circumstances in which the Ashoka Paper Mills in Bihar was set up and those in which it is now being shifted to Assam, when the sugar factories near and around Darbhanga have enough of bagasse to feed this Mills to manufacture papers. It will be a national waste to shift this Mills to Assam. The Government can set up a new Paper Mill in Assam instead. I strongly protest against the proposed shifting of this Mill if it is being done on some political reasons.

The Kosi canal brings a lot of sand with it and the sand has spread over the major part of Purnea with the result that the production in the area has decreased instead of increasing. Steps should, therefore, be taken to improve the situation.

5/Lok Sabha/70—25

सिंचाई तथा विद्युत मंत्री (डा० कु० ल० राव) : पश्चिम कोसी नहर के प्रश्न पर मैं माननीय सदस्य की चिन्ता से बिलकुल सहमत हूं। यद्यपि योजना आयोग ने उसकी स्वीकृति 1961 में दे दी थी, किन्तु नेपाल सरकार के साथ करार होने में पांच वर्ष लग गये। उसके बाद दोनों देशों के इंजीनियरों द्वारा संयुक्त सर्वेक्षण किये जाने के बाद नेपाल सरकार ने कुछ फेर-बदल चाहे जिन पर सहमत हो गये हैं। अब इस परियोजना की स्वीकृति में कोई बाधा नहीं है। सरकार इस परियोजना को कार्यरूप देने के लिये आतुर है। मैं इस बात से पूर्णत: सहमत हूं कि इस परियोजना की स्वीकृति में बहुत विलम्ब हुआ है और नेपाल सरकार से इस परियोजना पर अपनी स्वीकृति देने का अनुरोध करना आवश्यक है। इसका सम्बन्ध इस नहर के केवल पहले 22 मील से है और उसे इस भाग का मार्ग अंकन स्वीकार करना चाहिए।

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): जहां तक अशोक मिल का सम्बन्ध है, इस मिल के खोलने के लिये 1956 में लाइसेंस दिया गया था और तीन वर्ष बाद, उसे फ्रांस से 238 लाख रुपये की मशीनों का आयात करने के लिये आयात लाइसेंस दिया गया। जब यह राशि दी गई तो उसे अस्थगित भुगतान व्यवस्था के आधार पर दिया जाना था और इस भुगतान के लिये सरकार तथा बैंक को गारन्टी देनी पड़ी। लगभग 1 करोड़ रुपये का ऋण औद्योगिक वित्त निगम से लिया गया और जीवन बीमा निगम से भी साम्य अंश जारी किये गये।

इस मिल में 1965 में उत्पादन आरम्भ होना था, लेकिन अब तक उसमें सिविल वर्क्स पूरा होने के अलावा और कुछ भी नहीं हुआ है। अब उसकी स्थिति यह है कि पहले उसने प्राइवेट पार्टियों से बातचीत की और उसके बाद केन्द्रीय सरकार से अनुरोध किया गया कि क्या उसके लिये इसे अपने हाथ में लेना संभव है। हमने राष्ट्रीय औद्योगिक विकास निगम से इस मामले की जांच करवाई और उसकी रिपोर्ट से मालूम हुआ कि इससे सरकार को वित्तीय हानि होगी। वहां कोई कच्चा माल उपलब्ध नहीं है इसलिये सरकार ने निर्णय किया कि इसमें हिस्सा न लिया जाये।

यह आरोप बिल्कुल निराधार एवं गलत है कि मैं आसाम का हूं इसलिये मैं उसे बिहार से हटाकर आसाम ले जाना चाहता हूं। मैं व्यक्तिगत रूप से इसके विरुद्ध हूं। बिहार सरकार और आसाम सरकार के बीच इस बारे में बातचीत हुई है जिसके फलस्वरूप उन्होंने यह निर्णय किया है। वे इस संयत्र का कुछ भाग आसाम में तथा बाकी बिहार में रखना चाहते हैं और वे इस सम्बन्ध में प्रस्ताव भी भेज रहे हैं।

सरकार आसाम में सरकारी क्षेत्र में कागज बनाने का एक कारखाना स्थापित कर रही है जिसका अशोक मिल से कोई सम्बन्ध नहीं है।

शिक्षा तथा युवक सेवा मंत्री (डा० वी० के० आर० वी० राव) : जहां तक संस्कृत विश्वविद्यालय की स्थापना का सम्बन्ध है, बिहार राज्य विश्वविद्यालय आयोग इस विचार से सहमत नहीं है कि संस्कृत विश्वविद्यालय का प्रस्तावित बहु-संकाय मिथिला विश्वविद्यालय के साथ एकीकरण किया जाये। इस विषय पर राज्य सरकार से हमें कोई टिप्पण प्राप्त नहीं हुए हैं। हम इस बारे में उसे पत्र भेजते रहे हैं और वह कोई उत्तर नहीं देती। मामला विश्वविद्यालय अनुदान आयोग के विचाराधीन है और इस विशेष मामले पर हम राज्य सरकार की कार्यवाही की प्रतीक्षा कर रहे हैं।

जहां तक केन्द्रीय सहायता का सम्बन्ध है, मुझे बड़ा दुख है कि केन्द्र वित्तीय सहायता देने की स्थिति में नहीं है क्योंकि सारे देश से केन्द्रीय विश्वविद्यालयों की मांगें की जा रही हैं और वह इन विश्वविद्यालयों को स्थापित करने की स्थिति में नहीं है। विश्वविद्यालय अनुदान आयोग किसी नये

विश्वविद्यालय के खुलने के बाद विकास प्रयोजनों के लिये उसकी सहायता कर सकता है। किन्तु विश्वविद्यालय स्थापित करने का भार राज्य सरकार को ही वहन करना पड़ेगा।

The Minister of State in the Ministry of Information and Broadcasting and in the Department of Communications (Shri Sher Singh) : The hon. Members, Shri Bhogendra Jha has raised the question of setting up a radio station in Dharbhanga. In a meeting held on 22nd November, 1967 which was attended by the M.Ps. from Bihar also, it was decided to set-up a radio station at Gorakhpur for the Bhajpuri and Mathili speaking people of eastern U.P., Bihar and Nepal and another for Mathili speaking people in Darbhanga. The work relating to setting up of a Radio Station at Gorakhpur is already at an advanced stage. So far as Darbhanga is concerned, the project will be completed during the Fourth Plan. The work has already started. All the necessary steps have been taken for the acquisition of land for installation of transmeter, construction of staff quarters and allied matters, and an interim recording Studio is already functioning there since last year and Programmes are recorded in Mathili language and relayed from Patna Station.

अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति कल्याण सम्बन्धी समिति
कार्यवाही सारांश

Committee on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes.
Minutes

श्री बसुमतारी (कोकराझार) : मैं अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति कल्याण सम्बन्धी समिति की पहली से बीसवीं बैठक तथा उसकी उप-समिति की पहली से आठवीं बैठक के कार्यवाहीं-सांराश सभा-पटल पर रखता हूं।

इसके पश्चात् लोक सभा बुधवार 11 मार्च 1970/20 फाल्गुन 1891 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई

The Lok Sabha then adjourned till 11.00 A.M. on Wednesday, the 11th March, 1970/Phalguna 20, 1891 (Saka)

MGIPNLK—5/Lok Sabha/70— -7-70—340 Copies.