लोक सभा वाद-विवाद
का
संक्षिप्त अनदित संस्करण

SUMMARISED TRANSLATED VERSION

OF

5th

LOK SABHA DEBATES

[दूसरा सत्र
Second Session]

Preservation Unit
Fumigated
On 4-8-92
Parliament Library

सत्यमेव जयते

[खंड 2 में अंक 1 से 10 तक हैं
Vol. II contains Nos. 1 to 10]

लोक सभा सचिवालय
नई दिल्ली

LOK SABHA SECRETARIAT
NEW DELHI

मूल्य : एक रुपया

Price : One Rupee

विषय-सूची / CONTENTS

अंक 7, मंगलवार, 1 जून, 1971 / 11 ज्येष्ठ, 1893 (शक)

No. 7, Tuesday, June 1, 1971/Jyaisth 11, 1893 (Saka)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर — ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

ता० प्र० संख्या

S. Q. No.

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
181. दमदम से प्रिंसेप घाट तक डिसपर्सल लाइन	Construction of Dispersal line from Dum Dum to Princep Ghat	1—4
182. इटली के सहयोग से स्कूटरों का निर्माण	Manufacture of Scooters with Italian Collaboration	4—6
183. राजधानी एक्सप्रेस में खाली स्थान रहना	Running of Rajdhani Express with Vacant Seats	6—7
184. विद्युत परियोजनाओं के लिये आयातित मशीनरी का अप्रयुक्त पड़े रहना	Imported Machinery for Power Projects lying unutilized	7—10
185. अखिल भारतीय आयकर अपीलीय न्यायाधिकरण में न्यायिक सदस्य की नियुक्ति	Appointment of judicial Member in the All India Income Tax Appellate Tribunal	10—12
186. कागज का उत्पादन	Paper Production	12—14
187. उत्तराखंड में सिंचाई तथा बिजली के उत्पादन के लिये बांध का निर्माण	Construction of Dam for Irrigation and Power Generation in Uttarkhand	14—16
189. अलप्पी होते हुए एरणाकुलम से क्विलोन तक तटीय रेलवे लाइन के निर्माण के लिये सर्वेक्षण	Survey for Coastal Railway from Ernakulam to Quilon via Alleppey	16—17
195. बाणसागर बान्ध परियोजना, मध्य प्रदेश सम्बन्धी विवाद	Dispute on Bansagar Dam Project, Madhya Pradesh	17—19
197. पश्चिमी बंगाल की अर्थ-व्यवस्था में सुधार करना	Economic Recovery of West Bengal	19—22
198. चण्डीगढ़ में पाये गये मतपत्रों की जांच	Enquiry into Ballot papers found in Chandigarh	22—23

प्रश्नों के लिखित उत्तर — WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

901. कोयले की कमी के कारण ईंटों के मूल्य में वृद्धि	Rise in price of Bricks due to Coal Shortage	23—24

---

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

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

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
ता० प्र० सं० S. Q. Nos.		
191. रेलवे बोर्ड द्वारा व्यक्तियों और संस्थाओं को नि:शुल्क पास दिये जाना	Issue of free passes to persons and institutions by Railway Board	24
192. जनता एक्सप्रेस की तुलना में जी० टी० और दक्षिण एक्सप्रेस में स्थानों की अधिक मांग	Greater demand for seats in G. T. Dakshin Expresses as compared to Janata Express	24—25
193. रूस से आये तथा रूस गये औद्योगिक प्रतिनिधि मण्डल	Visit by Industrial Delegation from and to Russia	25
194. तेल्लिचेरी कुर्ग मैसूर रेलवे लाइन का निर्माण	Construction of Telicherry Coorg Mysore Railway Line	25
196. विमलगढ़ होते हुए तलचर से रूरकेला तक रेलवे लाइन	Railway line from Talchar to Rourkela via Bimlagarh	26
199. महानन्द नदी वृहत् योजना	Mahananda River Master Plan	26
200. मार्टिन बर्न लाइट रेलवे कर्मचारियों को भारतीय रेलवे में खपाना	Absorption of Employees of Martin Burn Light Railways into Indian Railway	26—27
201. गुजरात में डीजल के इंजनों का तथा बिजली के इंजनों का चलाया जाना	Dieselisation and Electrification of Locomotives in Gujarat	27
202. समस्तीपुर से रक्सौल (पूर्वोत्तर रेलवे) तक बड़ी लाइन	Broad Gauge Line from Samastipur to Raxaul (North Eastern Railway)	28
203. तिरुचिरापल्ली और तूतीकोरिन दक्षिण रेलवे के बीच रेलवे लाइन को दुहराना	Double Railway Track between Tiruchchirappali and Tuticorin (Southern Railway)	28
204. विदेशी औद्योगिक प्रतिनिधि मंडलों का दौरा	Visits by Foreign Industrial Delegations	28—29
205. पश्चिम बंगाल में बिजली की कमी	Shortage of Power in West Bengal	29
206. मध्य प्रदेश की सोन नदी पर बाणसागर बान्ध का निर्माण	Construction of Bansagar Dam on Sone Riger, Madhya Pradesh	29—30
207. बिहार के खनन क्षेत्रों में रेलवे लाइनों का विस्तार	Extension of Railway Lines in Mining Areas of Bihar	30
208. किंशू बांध परियोजना का निर्माण कार्य	Construction of Kishau Dam Project	30—31
209. मशीन टूल्स कारपोरेशन आफ इंडिया (प्राइवेट) लिमिटेड, अजमेर का उत्पादन	Production of Machine Tools Corporation of India (Private) Ltd. Ajmer	31-32
210. पूर्वी रेलवे पर गाड़ियों का लूटा जाना	Looting of Trains on Eastern Railway	32

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
अता० प्र० सं० U. S. Q. Nos.		
अतारांकित प्रश्न		
895. चैकोस्लोवेकिया के सहयोग से जैटर ट्रैक्टरों का निर्माण	Manufacture of Zetor Tractors with Czech Collaboration	32—33
896. औद्योगिक लागत तथा मूल्य ब्यूरो द्वारा वस्तुओं के लागत ढांचे का अध्ययन	Study of cost Structure of Goods by Bureau of Industrial Costs and Prices	33—34
897. औद्योगिक लागत तथा मूल्य ब्यूरो द्वारा लागत ढांचे के बारे में परामर्श	Advice on cost Structure by Bureau of Industrial Costs and Prices	34—36
898. नान वेजेटेरियन रेस्टोरेन्ट, दक्षिण रेलवे में कार्य कर रहे कमीशन बेयरों को स्थायी बनाना	Confirmation of Commission bearer working in Non-Vegetarian Restaurant, Southern Railway	36
899. 1970–71 में फर्मों को अपने अधिकार में लिया जाना	Taking over of Firms during 1970-71	36—37
900. इलैक्ट्रिकल इंजीनियरों, ओवरसियरों आदि को रोजगार	Employment of Electrical Engineers, Overseers etc.	37—38
902. तमिलनाडु में औद्योगिक विकास के लिये चुने गये पिछड़े हुए जिले	Backward Districts in Tamil Nadu chosen for Industrial Development	38
903. इन्द्रावती बहुद्देशीय बांध परियोजना और आनन्दपुर बाँध परियोजना के लिये वित्तीय व्यवस्था	Funds for Indravati Multipurpose Dam Project and Anandpur Barrage Project	39
905. कोयना भूचाल के सम्बन्ध में राष्ट्रीय भूभौतिकी अनुसन्धान संस्थान, हैदराबाद के जांच परिणाम	Findings of National Geophysical Research Institute, Hyderabad on Koyana Earthquake	39—40
906. ढलाई उद्योग की प्रौद्योगिकी का उन्नयन	Upgrading the Technology of Foundry Industry	40
907. डाकुओं द्वारा खोजापुर स्टेशन पर रेल के एक डिब्बे से व्यक्तियों का अपहरण	Kidnapping of Persons by Dacoits from a Railway Compartment at Khojeepura Station	40—41
908. बदरपुर के तापीय बिजलीघर के श्रमिकों की गिरफ्तारी	Arrest of Workers at Badarpur Thermal Power Station	41
909. हरियाणा में ईंट के भट्टों के लिये स्लैक कोयले की कमी	Shortage of Slack Coal for Brick Kilns in Haryana	41
910. ऊष्मसह भट्टियों की कमी	Shortage of Refractory	42
911. मेरठ स्थित सैनिकों को भेजे गये मतपत्रों के के न मिलने के बारे में शिकायत	Complaint regarding non-receipt of Ballot Papers sent to the Army Men at Meerut	42

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
अता० प्र० सं०		
U. S. Q. Nos.		
912. पश्चिम बंगाल में दायर की गई निर्वाचन याचिकायें	Election Petitions Filed in West Bengal	42—43
913. विदेशी सहयोग से औद्योगिक वस्तुओं का निर्माण	Manufacture of Industrial Goods with Foreign Collaboration	43
914. सरकारी क्षेत्रो में छोटी कार का निर्माण	Manufacture of Small Car in Public Sector	43—44
915. दक्षिणेश्वर में वैस्ट बंगाल रेलवे पैसेन्जर्ज एसोसिएसन का 22 सूत्री मांगपत्र	22-Point Charter of Demands by the West Bengal Railway Passengers' Association at Dakshineswar	44
916. औद्योगिक लाइसेंसों का जारी किया जाना	Issue of Industrial Licences	45
917. गांवों में बिजली लगाना	Rural Electrification	45—46
918. सेन रेले तथा सेन पंडित साइकिल कारखानों का बन्द होना	Closure of Sen Releigh and Sen Pandit Cycle Factories	47
919. आसनसोल रेलवे यार्ड से गोला-बारूद का गायब होना	Ammunition found missing in Railway Yard in Asansol	47
920. रेल द्वारा परिवहन में सामान की चोरी की घटनाओं में वृद्धि	Increase in the incidents of Pilferage of goods transported by Railways	47—48
921. नई गाड़ियों का चलाया जाना	Introduction of new trains	49
922. औद्योगिक एककों के लिये बिजली की कमी	Power shortage for Industrial Units	49
923. लघु उद्योगों के विकास के लिये ऋण सुविधायें	Credit facilities for development of Small Scale Industries	50
924. मोटर गाड़ी उद्योग की निर्माण क्षमता का विस्तार	Expansion of manufacturing capacity of automobile firms	50—51
925. राजस्थान नहर द्वारा सिंचित क्षेत्र को विश्व बैंक से सहायता	Assistance from World Bank for Rajasthan Canal Command Area	51
926. देश में समान बिजली दर	Uniform power tariff in the country	51—53
927. ट्रैक्टरों का निर्माण	Production of tractors	53—54
928. माल डिब्बों की कमी के कारण कोयला खानों के मुहानों में कोयला जमा हो जाना	Accumulation of coal at pit heads due to shortage of Wagons	54—55
929. बिजली पैदा करने की योजनाएं	Schemes for power generation	55
930. लोक-सभा के हाल के चुनावों के पश्चात् मतपत्रों की जांच के लिये मांग	Demand for examination of ballot papers after the recent elections to Lok **Sabha**	56
931. उत्तर प्रदेश के पिछड़े जिलों का औद्योगिक विकास	Industrial Development of backward Districts of U. P.	56

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
अता० प्र० सं०		
U. S. Q. Nos.		
932. उत्तराखंड में नदियों के जल से विद्युत का उत्पादन	Generation of Electricity from River Waters in Uttarakhand	56—57
933. औद्योगिक लाइसेंस देने सम्बन्धी नीति में परिवर्तन	Changes in Industrial Licensing Policy	57—58
934. रेलवे खान पान सेवा के एक कर्मचारी की बिड़लानगर स्टेशन पर मृत्यु	Death of Employee of Railway Catering Service at Birlanagar Station	58
935. पांचवीं और छठी योजनाओं में विद्युत विकास कार्यक्रम	Power Development Programme during the Fifth and Sixth Plans	58—59
936. हावड़ा और बंगलौर के बीच सीधी बोगी सेवा	Through bogie between Howrah and Bangalore	59
937. टी० बी० के अस्पतालों में रेलवे कर्मचारियों के लिए अपेक्षित विशेष औषधियों के प्रयोग के लिये रेलवे के उच्च अधिकारियों से अनुमति लेना	Permission of Senior Railway Officials for use of special Medicines required for railway employees in T. B. Hospitals	59—60
939. बिहार में उद्योगों की स्थापना के लिये लाइसेंस जारी करना	Issue of Licences for setting up of Industries in Bihar	60—61
940. रेल गाड़ियों की वातानुकूलित और प्रथम श्रेणी की क्षमता में वृद्धि करना	Increase in Air Conditioned and First Class Capacity of Railways	61
941. रैफ्रिजरैटरों, वातानुकूलन यंत्रों और बिजली के अन्य सामान का उत्पादन	Production of Refrigerators, Air Conditioners and Electrical Goods	62—63
942. ताम्बरम मद्रास विद्युत रेल गाड़ी सेवा का रुक जाना	Disruption of Tambaram Madras Electric Train Service	63
943. रेलपंथी विभाग में गैंगमैनों के रूप में नियुक्त नैमित्तिक श्रमिकों की सेवाओं का नियमित किया जाना	Regular Service for Casual Labourers Employed as Gangmen in Permanent Way Department	63
944. 11-12 मार्च, 1971 को समलपठी (दक्षिण रेलवे) के निकट हुई रेल दुर्घटना	Railway Accident near Samalpathi (Southern Railway) on 11th, 12th March, 1971,	63—64
945. पश्चिम बंगाल के गांवों में बिजली लगाया जाना	Rural Electrification in West Bengal	64
946. मध्यावधि चुनाव लड़ने वाले उम्मीदवारों तथा डाले गये कुल मतों की संख्या	Number of Candidates who contested Mid term Election and Votes Polled	64—65
947. देश के विभिन्न भागों से मिले मत पत्र	Ballot Papers Found in Different Parts of country	66

अता० प्र० सं० U. S. Q. Nos.	विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
948.	दिल्ली से फैजाबाद सुल्तानपुर और जौनपुर तक सीधी रेलगाड़ी की व्यवस्था	Direct Train from Delhi to Faizabad Sultanpur and Jaunpur	66
951.	पश्चिम बंगाल के मालदा जिले में ग्राम्य विद्युतीकरण	Rural Electrification of Malda District West Bengal	66—67
952.	एडमल्यार बहुउद्देश्यीय परियोजना	Edamalayar Multi Purpose Project	67
953.	रेल यात्रियों को पहाड़ के रियायती टिकटों की सुविधा का समाप्त किया जाना	Abolition of Hill Concession Ticket Facilities to Rail Passengers	67—68
954.	रेलवे माल डिब्बों की कमी के कारण बन्द हो रही कोयला खानें	Coal fields Facing Closure due to Shortage of Railway Wagons	68—69
955.	पश्चिम बंगाल के उद्योगों में पूंजी निवेश	Investment in Industries in West Bengal	69
956.	पिछड़े क्षेत्रों में उद्योगों के लिए परिवहन-सम्बन्धी राज-सहायता	Transport Subsidy for Industries in Backward Areas	67—71
957.	बी० आर० सिंह रेलवे अस्पातल सियालदह (पश्चिमी बंगाल) के कर्मचारियों द्वारा विरोध प्रकट करने के लिये का गई हड़ताल	Protest Strike by the Employees of B. R. Singh Railway Hospital, Sealdah, (West Bengal)	71—72
958.	रेलवे अस्पताल पेरम्बूर, मद्रास में औषधियाँ उपलब्ध न होना	Non-availability of Medicines from Railway Hospital Perambur, Madras	72
959.	हाल ही में हुए लोक सभा के चुनावों के पश्चात् मतपत्रों की जांच करने की अनुमति देना	Permission to Examine Ballot Papers after the Recent Elections to Lok Sabha	72—73
960.	मतदाताओं को निर्वाचन कार्ड देना	Issue of Election Cards to Voters	73—74
961.	मध्य प्रदेश में गुना से शिवपुरी तक रेलवे लाइन का निर्माण	Rail Link from Guna to Shivpuri Madhya Pradesh	74—75
962.	63 अप आसनसोल रांची यात्री गाड़ी में डकैती	Train Robbery in 63 Up Asansol-Ranchi Passenger Train	75—76
963.	बरौनी में रेल कर्मचारियों की हड़ताल के परिणामस्वरूप जमा हुए डाक थैले	Mail Bags piled up due to strike by Railwaymen in Barauni	76
964.	बीकानेर डिवीजन (उत्तर रेलवे) में रेलवे यात्रियों के लिये पीने के पानी की सुविधायें	Drinking Water Facilities for Railway Passengers in Bikaner Division (Northern Railway)	76—77
965.	राजस्थान में श्रीकोलयात से फलोदी तक नई रेलवे लाइन	New Railway Line from Srikolyat to Phalodi in Rajasthan	77

विषय	Subject	पृष्ठ Pages
अता० प्र० सं० U. S. Q. Nos.		
966. राजस्थान में चुरू से हनुमानगढ़ तक नयी रेलवे लाइन	New Railway Line from Churu to Hanumangarh in Rajasthan	77
967. गया रांची रेलवे लाइन	Gaya Ranchi Railway Line	77
968. सेवालिया से बालासीनोर वीरपुर लुनवाड़ा (पश्चिम रेलवे) तक रेलवे लाइन का विस्तार	Extension of Railway Lines from Sevalia to Balasinor-Virpur-Lunawada (Western Railway)	77—78
969. गुजरात में गाड़ियों की गति	Speeds of Trains in Gujarat	78
970. दक्षिण गुजरात से होकर गुजरने वाली गाड़ियों का समय पुनः ठीक किया जाना	Restoration of Timings of Trains Passing through South Gujarat	78
971. बिहार में जयनगर से आगे नेपाल में सीसापानी तक कामला नदी के तटबंधों का विस्तार	Extension of Embankments of River Kamla in Bihar beyond Jai Nagar to Sisapani in Nepal	78—79
972. एकाधिकार प्राप्त व्यापार गृहों को लाइसेंस देना	Issue of Licences to Monopoly Houses	79—80
973. तिरुनेलवेली कन्याकुमारी लाइन के लिये सर्वेक्षण	Survey for Tirunelveli Kanyakumari Line	80—81
974. हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड बंगलोर का विस्तार	Expansion of Hindustan Machine Tools Ltd. Bangalore	81
975. चौथी योजनाओं में औद्योगिक बस्तियों की स्थापना	Setting up of Industrial Estates during Fourth Plan	81—82
976. उपभोक्ता उद्योगों की स्थापना	Setting up of Consumer Industries	82—83
977. धनबाद स्थित डिवीजनल सुपरिंटेंडेंट के कार्यालय के समक्ष रेलवे कर्मचारियों द्वारा प्रदर्शन	Demonstration by Railway Employees before Divisional Superintendent's Office, Dhanbad	83
978. कटिहार, बिहार में रेलवे कर्मचारियों की गिरफ्तारी	Arrest of Railway Empioyees at Katihar, Bihar	83—84
979. मध्य प्रदेश तथा औद्योगिक दृष्टि से उन्नत राज्यों को लाइसेंस / आशय पत्रों का जारी किया जाना	Issue of Licences/letters of Intent to Madhya Pradesh and Industriaally Advanced States	84—85
980. ग्रामीण उद्योगों के लिये मध्यवती टेक्नोलोजी का विकास	Development of Intermediate Technology for Rural Industries	85—86
981. टायरों का उत्पादन	Production of Tyres	86

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
अता० प्र० संख्या		
U. S. Q. Nos.		
982. अत्यावश्यक वस्तुओं के मूल्य में वृद्धि	Increase in Price of Essential Commodities	87
983. त्रिपुरा में प्लाईवुड कारखानों और कागज मिलों का स्थापित किया जाना	Setting up of Plywood Factory and Paper Mill in Tripura	87
984. फ्लाई ऐश का लाभप्रद उपयोग	Profitable use of Fly Ash	87—88
985. भारतीय रेलवे को माल डिब्बों की वार्षिक आवश्यकता	Annual Requirements of Wagons of the Indian Railways	88
986. विधान परिषद् के लिये प्रतिनिधियों का चुनाव करने के लिये प्राथमिक स्कूलों के अध्यापकों को अधिकार देने के बारे में तमिलनाडु सरकार की मांग	Demand by Tamil Nadu Government for giving Right to Primary Teachers to elect Representatives for Legislative Council	88
987. फुलाद से आबू (राजस्थान) तक रेलवे लाइन	Railway Line from Phulad to Abu (Rajasthan)	88
988. पोंग बांध क्षेत्र (हिमाचल प्रदेश) में काश्तकारों (विस्थापितों) को मुआवजा	Compensation to Tenants (Oustees) in the Pong Dam (H. P.) Area	89
989. पटानकोट से दिल्ली के लिये चावल की बुकिंग	Booking of Rice for Delhi from Pathankot	89
990. उद्योगों की वर्जित सूचियों द्वारा लघु उद्योग का संरक्षण	Protection to small scale sector through Banned Lists of Industries	89—90
991. औद्योगिक लाइसेंसों के लिये राज्यों से प्राप्त आवेदनपत्र	Application for Industrial Licences from States	90—91
992. पंजाब में नई रेलवे लाइनें	New Railway Lines in Punjab	92
993. 1968 के पश्चात् से बिछाई गई रेलवे रेल लाइनें	Railway Lines Laid since 1968	92—93
994. मैसर्स ग्रेशम क्रेवन आफ इण्डिया (प्रा०) लिमिटेड, कलकत्ता	M/s. Gresham and Craven of India (Pvt.) Ltd., Calcutta	93
995. राजाभाषा (वैधानिक) आयोग के कार्य और उद्देश्य	Functions and Objects of Official Languages (Legislative) Commission	93—94
996. विधि मंत्रालय में राजभाषा के प्रयोग में की गई प्रगति	Progress made in the use of Official Language in Vidhi Mantralaya	94—96
अविलम्बनीय लोक-महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance	96—99
बिहार में रेलगाड़ियों में डाकाजनी की हाल की घटनाएं	Recent Incidents of Robbery in trains in Bihar	96—99

विषय	Subject	पृष्ठ/Pages
अता० प्र० संख्या		
U. S. Q. Nos.		
श्री विभूति मिश्र	Shri Bibhuti Mishra,	
श्री हनुमन्तैया	Shri Hanumanthaiya.	
मंत्रालयों की नाम पद्धतियों के बारे में वक्तव्य	Statement re. Nomenclatures of Ministries	99—100
श्री राज बहादुर	Shri Raj Bahadur.	
राज्यसभा से संदेश	Message from Rajya Sabha	100
गर्भ की चिकित्सीय समाप्ति विधेयक	Medical Termination of Pregnancy	100
राज्य सभा द्वारा पारित रूप में	Bill as passed by Rajya Sabha	100
कार्य मंत्रणा समिति	Business Advisory Committee First	100
पहला प्रतिवेदन स्वीकृत	report—adopted	100
स्वर्ण नियंत्रण (संशोधन) विधेयक-पुरःस्थापित	Gold Control (Amendment) Bill-Introduced	101
स्वर्ण नियंत्रण (संशोधन) अध्यादेश के बारे में वक्तव्य	Statement re. Gold Control (Amendment) Ordinance	101
श्री के० आर० गणेश	Shri K. R. Ganesh.	
रेलवे बजट, 1971-72—समान्य चर्चा	Raiway Budget, 1971-72—General Discussion	101—124
श्री राम धन	Shri Ram Dhan	
श्री विभूति मिश्र	Shri Bibhuti Mishra	
श्री बीरेन्द्र सिंह राव	Shri Birender Singh Rao	
श्री एन० टोम्बी सिंह	Shri N. Tombi Singh	
श्री धर्मराव शरानप्पा अफजलपुरकार	Shri Dharamrao Sharanappa Afzalpurkar	
श्री रामकंवर	Shri Ramkanwar	
श्री एस० एन० सिंह	Shri S. N. Singh	
श्री के० गोपाल	Shri K. Gopal	
श्री जितेन्द्र प्रसाद	Shri Jitendra Prasad	
श्री ईश्वर चौधरी	Shri Ishwar Chaudhry	
श्री पी० नरसिम्हा रेड्डी	Shri P. Narasimha Reddy	
श्री तुलसीराम दशरथ कांबले	Shri Tulsiram Dashrath Kamble	
श्री राम चन्द्र विकल	Shri Ram Chandra Vikal	
श्री राम भगत पासवान	Shri Ram Bhagat Paswan	
श्री वाई० एस० महाजन	Shri Y. S. Mahajan	
श्री एम० सी० डागा	Shri M. C. Daga	
श्री डी० डी० देसाई	Shri D. D. Desai	
श्री यमुना प्रसाद मंडल	Shri Yamuna Prasad Mandal	
श्री नारायण चन्द्र पाराशर	Shri Narain Chand Parashar	

	विषय Subject	पृष्ठ/Pages
अता० प्र० सं० U. S. Q. Nos.		
श्री बिनोय कृष्ण दासचौधरी	Shri Benoy Krishna Daschowdhury	
श्री शक्ति कुमार सरकार	Shri S. K. Sarkar	
श्री ज्योतिर्मय बसु	Shri Jyotrmoy Bosu	
श्री हनुमन्तैया	Shri Hanumanthaiya	

लोक-सभा

LOK SABHA

मंगलवार, 1 जून, 1971 / 11 ज्येष्ठ, 1893 (शक)

Tuesday, June 1, 1971 / Jyaistha 11, 1893 (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

दमदम से प्रिंसेप घाट तक डिस्पर्सल लाइन का निर्माण

* 181. **श्री ज्योतिर्मय बसु :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विशेषज्ञों के अनुसार अनुमानित लागत से आधी लागत पर दमदम-प्रिंसेप घाट डिसपर्सल लाइन का निर्माण कार्य दो वर्ष में पूरा किया जा सकता है ;

(ख) क्या भूमिगत रेलवे के निर्माण के लिये डिसपर्सल लाइन का होना और भी आवश्यक है ; और

(ग) यदि हां, तो इस सम्बन्ध में यदि कोई कार्यवाही की जा रही है तो वह क्या है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी नहीं ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) सवाल नहीं उठता ।

श्री ज्योतिर्मय बसु : कलकत्ता में अनियंत्रित यातायात ही नजर में सामाजिक तनाव का कारण है । यह मामला 23 वर्ष से खटाई में पड़ा है । जनवरी में श्री नंदा ने कहा था कि भूमिगत रेलवे प्रणाली के लिए रूसी विशेषज्ञों ने औपचारिक रूप से 120 करोड़ रुपये की परियोजना प्रस्तुत की है । श्री नंदा ने अप्रैल, 1970 में यह निश्चित आश्वासन दिया था कि कलकत्ता में भूमिगत रेल बनाई जाएगी तथा इसके निर्माण का पहला चरण अगले वर्ष 31 मार्च से आरम्भ हो जाएगा । इसकी घोषणा श्री नंदा ने स्वयं की थी । इसे दृष्टि में रखते हुए क्या मंत्री महोदय बताएंगे कि कलकत्ता में यातायात की भीड़ को कम करने संबंधी योजना पर कब अमल किया जाएगा ?

श्री हनुमन्तैया : मेरे नकारात्मक उत्तर का यह मतलब नहीं है कि मैं माननीय सदस्य के आशय की उपेक्षा कर रहा हूं । उनके प्रश्न पूछने का ढंग ही ऐसा था कि मुझे नहीं में जवाब देना पड़ा । रूसी दल ने इस प्रणाली की सिफारिश की है । जहां तक रेलवे बोर्ड तथा प्रशासन का संबंध है उन्होंने यह सिफारिश स्वीकार कर ली है । वे रेलवे प्रशासन योजना आयोग से परामर्श कर रहे हैं । जहां तक इस विचार के अनुमोदन का प्रश्न है उसे स्वीकार किया जा चुका है । मुझे खेद है कि मैं इसके लिए कोई तिथि अथवा समय सीमा निर्धारित नहीं कर सकता । मैं कुछ दिनों में कलकत्ता जाने वाला हूं और मैं माननीय मित्र श्री ज्योतिर्मय बसु के सहयोग का स्वागत करूंगा ।

श्री ज्योतिर्मय बसु : इसका अर्थ यह हुआ कि आपके पूर्ववर्ती मंत्री को यह आश्वासन देने का कोई अधिकार नहीं था ।

श्री हनुमन्तैया : मैं अपने पूर्ववर्ती मंत्री की बात को झुठला नहीं रहा हूं । वस्तुतः वह मंत्रिमंडल के सर्वाधिक निष्ठावान व्यक्ति हैं । इस दिशा में कार्य हो रहा है ।

श्री ज्योतिर्मय बसु : रेलवे की अनुदानों की मांगों की इस पुस्तिका के पृष्ठ 115 पर कलकत्ता के संबंध में मद संख्या 14 दे रखी है । इसमें तकनीकी आर्थिक संभाव्यता का अध्ययन किया गया है । अंतिम आवंटन में मद संख्या 1 के विरुद्ध 69,33,000 रुपये तथा मद संख्या 2 के विरुद्ध 12,90,000 रुपये की राशि आवंटित की गई दिखाई है । यह राशि किसी कार्य के लिए है अथवा रेलवे द्वारा सर्वेक्षण की न समाप्त होने वाली प्रक्रिया और जानकारी की उपलब्धि करते रहने के लिए नियत की गई है ?

श्री हनुमन्तैया : यह कोई प्रश्न नहीं है ।

श्री बी० के० दासचौधरी : यह अत्यन्त महत्त्वपूर्ण प्रश्न है । कलकत्ता में यातायात की समस्या बहुत गंभीर होने के कारण इस पर कई बार चर्चा हो चुकी है.........

अध्यक्ष महोदय : मैं भूमिकाएं बांधने की अनुमति नहीं दे सकता ।

श्री बी० के० दासचौधरी : मैं प्रश्न को ले रहा हूं । दो बातों पर हमें विचार करना है । इसमें एक उपनगरीय डिसपर्सल लाईन है जिसे मंजूरी मिल गई थी और जिसके लिए पहले बजट में 35 करोड़ रुपये की राशि नियत की गई थी । इस सम्बन्ध में मैं भूतपूर्व रेल मंत्री के वक्तव्य की कुछ पंक्तियां उद्धृत करना चाहता हूं ।

"उपनगरीय डिसपर्सल लाईन के अंतिम स्थल सर्वेक्षण को अंतिम रूप से पूरा करने के लिए निर्धारित लक्ष्यों को मुल्तवी नहीं किया जाएगा"

क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि इस डिसपर्सल लाईन का क्या हुआ ? क्या स्थल सर्वेक्षण को अंतिम रूप से पूरा कर लिया गया है ?

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न का उत्तर नहीं में दिया जा चुका है फिर भी माननीय सदस्य अनुपूरक प्रश्न पूछते जा रहे हैं।

श्री बी० के० दासचौधरी : मैं उपनगरीय डिसपर्सल लाईन के विषय में पूछ रहा हूं । जिन दो विषयों पर चर्चा हो रही है वे हैं—उपनगरीय डिसपर्सल लाईन तथा भूमिगत अथवा ऐलिवेटिड रेलवे या जो कुछ भी उसे कहते हैं । मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि भूमिगत रेलवे लाईन

तथा उपनगरीय डिसपर्सल लाईन, जो कि अत्यंत महत्त्वपूर्ण है, के विषय में क्या निर्णय लिया गया है ?

श्री हनुमन्तैया : माननीय सदस्य का कहना ठीक है। जहां तक डिसपर्सल लाईन का सम्बन्ध है, इस प्रश्न को अस्वीकार कर दिया गया है। प्रश्न भूमिगत या सामूहिक परिवहन प्रणाली के तकनीकी सर्वेक्षण के सम्बन्ध में है। सरकार द्वारा निर्माण की समय सारिणी के बारे में कोई अन्तिम निर्णय परियोजना प्रतिवेदन के मिलने पर ही लिया जा सकता है। इस समय यही स्थिति है।

श्री बी० के० दासचौधरी : किस सम्बन्ध में परियोजना प्रतिवेदन आना है ? भूमिगत रेलवे के बारे में अथवा उपनगरीय डिसपर्सल लाईन के बारे में ?

अध्यक्ष महोदय : कृपया व्यवस्था बनाए रखिए। मैं प्रश्न काल के दौरान किसी प्रकार की बहस की अनुमति नहीं दूंगा।

श्री बी० के० दासचौधरी : मंत्री महोदय ने दोनों चीजों को मिला दिया है। उपनगरीय डिसपर्सल लाईन और भूमिगत अथवा ऐलिवेटिड रेलवे दो अलग-अलग चीजें हैं।

श्री हनुमन्तैया : माननीय सदस्य ने ही दोनों को मिलाया है।

अध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य झगड़ें नहीं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या रेल मंत्रालय का विचार, प्रस्तावित भूमिगत रेलवे लाईन, जिसके बारे में रूसी विशेषज्ञों ने सिफारिश की है, को दमदम प्रिंसेप घाट के साथ प्रतितुलित करने का है ?

श्री हनुमन्तैया : मेरा विचार है कि इसमें वह भी आ जाता है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : पहले मुझे अपना प्रश्न पूरा करने दीजिए।

क्या यह सच नहीं कि रूसी विशेषज्ञों की सिफारिश नगर में ही उत्तर से दक्षिण की ओर भूमिगत रेलवे लाइन बनाने की है, जब कि दमदम प्रिंसेप घाट डिसपर्सल लाईन का उद्देश्य सिर्फ कलकत्ता के उत्तर में स्थित बाहरी इलाकों से सीजन टिकट वाले व्यक्तियों को कार्यालय क्षेत्र तक पहुंचाने का है। इन दोनों को किस प्रकार प्रतितुलित किया जा रहा है इनमें में एक की स्वीकृति दूसरे को त्यागने का कारण क्यों बन गई है ?

श्री हनुमन्तैया : इस सम्बन्ध में ये सिफारिशें की गई हैं। उत्तर में दमदम से लेकर दक्षिण में टालिगंज तक सामूहिक द्रुत परिवहन प्रणाली की सिफारिश की गई है। इससे नगर में रहने वाले यात्रियों को, जो कि नगर के यातायात का बहुत बड़ा भाग है, सर्वाधिक लाभ होगा। प्रस्तावित सामूहिक परिवहन प्रणाली सीजन टिकट वाले यात्रियों को सी० बी० डी० क्षेत्र तक पहुंचाने में उपनगरीय डिसपर्सल लाईन से भी अधिक प्रभावी होगी।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : वह तो अन्त:नगरीय परिवहन योजना थी, यह सामूहिक द्रुत परिवहन प्रणाली है। किन्तु मैं यह जानना चाहता हूं कि समस्या को अच्छी तरह समझने के लिए क्या मंत्री महोदय ने कलकत्ता की भौगोलिक स्थिति की जानकारी प्राप्त की है ?

अध्यक्ष महोदय : वह शीघ्र ही वहां जाने वाले हैं।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : दमदम प्रिंसेप घाट लाइन का अन्त:नगरीय परिवहन से कोई सम्बन्ध नहीं है । इसका उद्देश्य उत्तर में स्थित बाहरी इलाके के लोगों को इस ट्रैक के साथ बनी ओल्ड पोर्ट कमिश्नर रेलवे में पहले से बने मार्ग के साथ एक लाइन के द्वारा डलहौजी कार्यालय क्षेत्र तक पहुंचाने का है ।

श्री हनुमन्तैया : मुझे यही बताया गया है । मैं कलकत्ता की भौगोलिक स्थिति से परिचित नहीं हूं । कलकत्ता जाने पर मैं यह जानकारी प्राप्त करूंगा ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : इन्होंने कलकत्ता जाने से पहले ही योजना को छोड़ दिया है और अब योजना छोड़ने के बाद यह कलकत्ता जा रहे हैं ।

श्री हनुमन्तैया : इसमें कोई झगड़े की बात नहीं है । ऐसा रूसी अध्ययन दल के प्रतिवेदन में कहा गया है, जिसे स्वीकार कर लिया गया है । डिसपर्सल लाइन को अस्वीकार कर दिया गया है । मैंने केवल यही कहा है कि यदि प्रतिवेदन में की गई सिफारिश के अतिरिक्त कोई और भी मामला है तो मैं उस पर विचार करूंगा ।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : ठीक है, वह कलकत्ता जाएं ।

इटली के सहयोग से स्कूटरों का निर्माण

*182. **श्री ए० के० साहा :** क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री **यह** बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारत में सरकारी क्षत्र में स्कूटरों के निर्माण में सरकार इटली की वेस्पा कम्पनी का सहयोग प्राप्त करने के बारे में उसके साथ बातचीत कर रही है ; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री घनश्याम ओझा) : (क) और (ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) जी हां ।

(ख) **तकनीकी विशेषज्ञों** की समिति, जिसको प्रस्तावित सरकारी क्षेत्र की परियोजना में स्कूटर बनाने के लिए उपयुक्त देशी डिजाइन चुनने तथा उसके उत्पादन कार्यक्रम के बारे में सरकार को सलाह देने के लिए गठित किया गया था, इस निष्कर्ष पर पहुंची है कि देश में स्कूटर को कोई भी **देशी विकसित डिजाइन उपलब्ध** नहीं है और प्रारम्भ से अंत तक स्कूटरों के नए डिजाइन बनाने में लगभग सात-आठ वर्ष लग सकते हैं । समिति ने यह सी संकेत दिया था कि घरेलू तथा अन्तर्राष्ट्रीय मांग करने के लिए स्कूटरों के बनाने हेतु एक सफल परियोजना के स्थापनार्थ यह आवश्यक है कि चुना हुआ माडल विश्व के अच्छे से अच्छे डिजाइन के मुकाबले का होना चाहिए ।

समिति के निष्कर्षों के आधार पर तथा देश में स्कूटरों की मांग तथा पूर्ति के बीच बढ़ते हुए **असन्तुलन की** दृष्टि से, यह अनुभव किया गया कि अधिक और बढ़ती हुई मांग को पूरा करने हेतु विकसित होने वाले पूर्णत: देशी डिजाइन की वर्षों प्रतीक्षा करते रहने का कोई औचित्य नहीं है । तदनुसार, सरकार ने **प्रस्तावित** सरकारी क्षेत्र की परियोजना में एक परीक्षित विदेशी डिजाइन

को अपनाने का निर्णय किया है जिससे कि बिना देरी किए यथा शीघ्र उत्पादन प्रारम्भ किया जा सके। इस निर्णय के अनुसरण में, विदेशों की इच्छुक पार्टियों से प्रस्ताव आमंत्रित किये गये थे। इटली की वेस्पा स्कूटर बनाने वाली एक फर्म से सहयोग करने का प्रस्ताव प्राप्त हुआ है।

श्री ए० के० साहा : हमारे देश में जो तकनीकी और ऋण सम्बन्धी सुविधायें उपलब्ध हैं, उन्हें दृष्टिगत रखते हुये, क्या सरकार का विदेशी विनिर्माताओं के सहयोग से यह कार्य आरम्भ करने का विचार है?

श्री घनश्याम ओझा : यदि मैं इनकी बात को ठीक समझ रहा हूं तो सम्भवत: इन का मतलब यह है कि सरकार छोटे-छोटे स्कूटर निर्माताओं को ऋण देकर, इस उद्योग को प्रोत्साहन क्यों नहीं देती। सत्य तो यह है कि स्कूटर का उत्पादन सरकारी क्षेत्र में करने के लिए हम बहुत कुछ कर रहे हैं। देशी डिजाइन से स्कूटरों का निर्माण करने वालों को भी हम प्रोत्साहित करने का प्रयत्न कर रहे हैं। इसी सम्बन्ध में सरकारी तथा निजी दोनों ही क्षेत्रों में अनेक आशय-पत्र दिये गये हैं।

श्री ए० के० साहा : इटली की स्कूटर निर्माता फर्म के अतिरिक्त, सरकार ने बिना विदेशी सहायता के देशीय स्कूटर निर्माताओं को प्रोत्साहित करने के लिए क्या कार्यवाही की है?

श्री घनश्याम ओझा : यह तो वही बात हुई। मैं तो पहले ही वह चुका हूं कि हम निजी क्षेत्र के साथ-साथ कुछ सरकारी निगमों को भी इसके लिए प्रोत्साहित कर रहे हैं क्यों कि हम मांग की पूर्ति के लिए स्कूटरों का उत्पादन बहुत बड़े पैमाने पर करना चाहते हैं। इतनी अधिक मांग को दृष्टिगत रखते हुये ही हम यह चाहते हैं कि हमें विदेशी डिजाइन मिल जाये ताकि स्कूटर जल्दी से जल्दी बाजार में आ सके।

श्री भागवत झा आजाद : मंत्री महोदय के विवरण से अनुमान लगाया जा सकता है कि स्कूटर डबलरोटी की तरह (जैसा कि वित्त मंत्री महोदय ने कहा) ऐश्वर्य की वस्तु नहीं है। विवरण के अनुसार स्कूटर की आवश्यकता बहुत अधिक है, तो भला कब तक यह देश के लोगों को उपलब्ध हो सकेगा?

श्री घनश्याम ओझा : इसमें केवल तीन-चार वर्ष का समय लगेगा।

Shri Sarjoo Pandey : Like small car, the scooter issue is also hanging in balance since long. I would like to know if this plan will be dropped? In case the Government intends to manufacture it in private sector, I would like to know the companies which have applied for it and the places where these will be established?

Mr. Speaker : It is not within the scope of main question.

श्री घनश्याम ओझा : मैंने कहा है कि हम इसे सरकारी क्षेत्र में बनाना चाहते हैं। इसके लिए हमने बातचीत आरम्भ कर दी है। इस के बारे में बहुत शीघ्रता से विचार किया जा रहा है और तीन वर्षों में हम इसका उत्पादन आरम्भ कर देंगे। इसके साथ ही हम कुछ निजी क्षेत्र के निर्माताओं और राज्य निगमों को भी स्वदेशी डिजाइनों से स्कूटरों का निर्माण करने के लिए प्रोत्साहित कर रहे हैं।

श्री के० लकप्पा : यह सरकार कितने ही वर्षों से निरन्तर यह आश्वासन देती आ रही है कि मध्यम वर्ग तथा उच्च मध्यम वर्ग के लिए अपेक्षित स्कूटर की मांग को पूरा करने के लिए

सरकार कार्यवाही कर रही है ! परन्तु सरकार अपने इन आश्वासनों को बहुत धीमी गति से पूरा कर रही है । अगर यही बात है तो क्या सरकार विदेशी सहयोगियों से बातचीत करने से पूर्व देश में उपलब्ध तकनीकी जानकारी का भी सरकारी क्षेत्र में स्कूटरों का निर्माण करने के लिए उपयोग करेगी ? सरकारी तथा गैर-सरकारी दोनों ही क्षेत्रों में स्कूटरों का निर्माण करने के बाद, सरकार कब तक देश में स्कूटरों की मांग को पूरा कर पायेगी ?

श्री घनश्याम ओझा : जहां तक आपके प्रश्न के पहले भाग का सम्बन्ध हैं, इस बात का पता लगाने के लिए एक तकनीकी समिति का गठन किया गया था कि क्या देश में बड़े पैमाने पर स्कूटर उत्पादन आरम्भ करने के लिए कोई देशीय डिजाइन उपलब्ध है ? हमें यह परामर्श मिला कि यह सम्भव नहीं है । इसीलिए हमने विदेशी सहयोग का आश्रय लिया और देशीय डिजाइन को छोटे-छोटे देशीय गैर-सरकारी उत्पादकों के लिए छोड़ दिया । आप के प्रश्न के दूसरे भाग के सम्बन्ध में मुझे यही कहना है कि हमें दो फर्मों से आफर प्राप्त हुये हैं जिनमें से हम इटली की अफार पर विचार कर रहे हैं ।

राजधानी एक्सप्रेस में खाली स्थान रहना

*183. **श्री एस० एम० बनर्जी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कानपुर और मुगलसराय से कलकत्ता तक किसी यात्री को यात्रा करने की अनुमति न दिये जाने के कारण राजधानी एक्सप्रेस में बहुत से स्थान खाली रहते हैं ;

(ख) यदि हां, तो यह घाटा उठाते रहने के क्या कारण हैं जबकि रेलवे के बजट में घाटा हो रहा है; और

(ग) क्या यात्रियों को उपर्युक्त स्थानों से कलकत्ता तक यात्रा करने की अनुमति देने के सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय कर लिया गया है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी नहीं ।

(ख) सवाल नहीं उठता ।

(ग) यह विनिश्चय किया गया है कि मध्यवर्ती स्टेशनों से/के लिए यात्री न बुक किये जायें ।

श्री एस० एम० बनर्जी : क्या यह सच है कि यह गाड़ी कानपुर 11 मिनट और मुगलसराय 6 मिनट रुकती है परन्तु फिर भी कानपुर या मुगलसराय से कलकत्ता जाने वाले किसी यात्री को इसमें नहीं चढ़ने दिया जाता ? मैं यह भी पूछना चाहता हूं कि क्या यह निर्णय केवल इसलिए किया गया है कि कानपुर के लोग शांतिप्रिय हैं और वह किसी प्रकार के धरना आदि में विश्वास नहीं करते ?

श्री हनुमन्तैया : जो कुछ सदस्य महोदय कह रहे हैं वह तो ठीक है परन्तु रेल प्रशासन का विचार है कि इन दोनों स्टेशनों के मध्य एक और गाड़ी है और वह बीच के स्टेशनों से टिकट जारी करने के पक्ष में नहीं है । इसके साथ ही जब यह गाड़ी चलती है तो इसकी हर सीट भरी हुई होती है : यही हमारी कठिनाईयां हैं।

श्री एस० एम० बनर्जी : मैं यह पूछना चाहता हूं कि क्या अन्य एक्सप्रेस गाड़ियों की तरह ही, कानपुर या अन्य ऐसे स्थानों के लिए जहां कि यह गाड़ी रुकती है, कुछ न कुछ कोटा चाहे वह दो या चार सीटें ही क्यों न हो, नियत कर दिया जायेगा। या तो गाड़ी कानपुर रुकें ही नहीं या कुछ कोटा कानपुर को भी दिया जाये। क्योंकि गाड़ी कानपुर 11 मिनट रुकती है परन्तु फिर भी कानपुर के लोगों को कोई कोटा नहीं दिया गया; तो मैं यह पूछना चाहता हूं कि क्या सरकार इस पर पुनः विचार करेगी ?

श्री हनुमन्तैया : इस का उत्तर तो यही है कि गाड़ी वहां केवल पानी, आदि लेने के लिए ही रुकती है; परन्तु यदि माननीय मित्र इतना दबाव डाल रहे हैं, तो मैं इस मामले पर पुनः विचार करूंगा।

विद्युत् परियोजनाओं के लिए आयातित मशीनरी का अप्रयुक्त पड़े रहना

*181. **श्री राम सहाय पांडे :** क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश की विभिन्न विद्युत् परियोजनाओं के लिये विदेशों में आयत की गई करोड़ों रुपयों की मशीनरी अप्रयुक्त पड़ी है ;

(ख) यदि हां, तो उसके अप्रयुक्त रहने के कारण क्या हैं, और

(ग) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक है तो मूल योजनाओं के अनुसार विद्युत परियोजनाओं में मशीनरी का उपयोग करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क), (ख) और (ग) अपेक्षित जानकारी का एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है :

विवरण

लगभग 4.62 करोड़ रुपये के मूल्य के आयात किये हुए उत्पादन संयंत्र और उपस्कर की प्राप्ति के पश्चात्, चार परियोजनाओं में विद्युत् केन्द्रों के चालू होने में देरियाँ हुई हैं। इन परियोजनाओं की स्थिति, आयात किये गये उपस्कर, आयातित उत्पादन संयंत्र और उपस्कर के चालू होने में देरी के कारण और उपस्कर के चालू होने को सुनिश्चित करने के लिए की गई कार्रवाई नीचे बताई गयी है :—

	परियोजना का नाम	आयातित उपस्कर का ब्योरा और मूल्य	देरी के कारण	की गई कार्रवाई
	1	2	3	4
1.	तुरा तापविद्युत् (असम)	2.5–2.5 मैगावाट की दो युनिटों के वास्ते टब जनेरेटर और बॉयलर—— मूल्य 42.7 लाख रुपये।	स्थल की मुश्किल परस्थितियों के कारण सिविल कार्यों में देरी। कुछ क्षतिग्रस्त उपस्कर का प्रतिस्थापन।	क्षतिग्रस्त उपस्कर के प्रतिस्थापन के लिये आदेश दे दिये गये हैं और 1971-72 के दौरान उत्पादन युनिटें चालू हो जाएँगी।

2.	गौहाटी ताप-विद्युत् परियोजना (असम)	30 मैगावाट की एक यूनिट के वास्ते टर्बो जनेरेटर और बॉयलर। मूल्य 88.31 लाख रुपये।	मार्ग में बॉयलर ट्यूब और टर्बाइन रौटर की क्षति।	बायलर ट्यूबों को अब बदल दिया गया है और टर्बाइन रौटर की मरम्मत की जा रही है। इस यूनिट का 1971-72 में चालू होना संभावित है।
3.	जवाहर सागर जलविद्युत् परियोजना (राजस्थान)	33-33 मैगावाट के 3 टर्बो-जनेरेटर। मूल्य 284.0लाख रुपये।	मुख्यत: 1969 की बाढ़ों के कारण विभिन्न सिविल कार्यों के पूरा होने में देरी।	सिविल कार्यों में प्रगति हुई है और ऐसी आशा है कि 1971-72 में प्रथम यूनिट चालू हो जायेगी और शेष दो युनिट 1972-73 में चालू हो जाएंगी
4.	कुट्टियाडी (केरल)	25-25 मैगावाट के 3 टर्बो जनेरेटर। मूल्य 42.4 लाख रुपये।	ठेकेदार और बिजली बोर्ड के बीच विवाद के कारण सिविल कार्यों के पूरा होने में देरी।	ठेके में से सिविल कार्यों को अलग कर लिया गया है और उनको विभागीय तौर पर पूरा किया जा रहा है। इन यूनिटों का जुलाई, 1971 में चालू होना संभावित है।

श्री रामसहाय पांडे : विवरण से यह स्पष्ट होता है कि स्थिति बहुत ही निराशाजनक है। सरकार ने टर्बाइन बायलरों तथा अन्य दूसरी मशीनों का आयात करके विदेशी मुद्रा का अपव्यय किया है। विवरण से यह भी स्पष्ट होता है कि बहुत से बायलर मार्ग में ही क्षतिग्रस्त हो गये और बहुत से.........

अध्यक्ष महोदय : आप इसे प्रश्न के रूप में प्रस्तुत कीजिये। इसका प्रश्न बनाइये।

श्री रामसहाय पांडे : मैं उस विवरण के संदर्भ में कह रहा हूं जिसमें विलम्ब के कुछ कारण बताये गये हैं। यह सभा विलम्ब के कारण जानने की बहुत इच्छुक है।

अध्यक्ष महोदय : सदन को विवरण प्राप्त हो चुका है।

श्री रामसहाय पांडे : प्रश्न यह है कि इस विलम्ब के लिये उत्तरदायी कौन है; यदि मशीन मार्ग में क्षतिग्रस्त हो जाती है तो उस क्षति के लिये कौन उत्तरदायी है और सभी राज्यों में विद्युत की कमी को दूर करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

दूसरे 5 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा मार्ग में विलम्ब तथा क्षति हो जाने के कारण बेकार हो गई है। विवरण में यह कारण बताया गया है कि गलत स्थान का चयन किये जाने तथा ठेकेदारों और बिजली बोर्ड के मध्य विवाद होने के कारण ऐसा हुआ है। इसके लिये उत्तरदायी कौन है। सदन यह जानना चाहता है कि इसके लिये कौन उत्तरदायी है तथा सरकार अपराधी को क्या दंड देगी ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्री (डा० के० एल० राव) : मैं निवेदन करना चाहता हूं कि सरकार ने कुल 435 करोड़ रुपये तक के मूल्य के उपकरणों का आयात किया है। 5 करोड़ रुपये के मूल्य के उपकरण अप्रयुक्त पड़े हुए हैं। इसका कारण यह है कि चारों परियोजनाओं में विलम्ब

होने के कारण संयंत्र नहीं लगाये जा सके। इस प्रकार यह राशि अधिक नहीं है फिर भी मैं इस स्थिति से प्रसन्न नहीं हूं क्योंकि हमारे पास विदेशी मुद्रा की बहुत कमी है और इससे भी अधिक हमारे यहाँ विद्युत की कमी है। अतः हमें यह देखना चाहिये कि हम कितनी अधिक से अधिक परियोजनायें चला सकते हैं और हम इसके लिये पूर्ण प्रयास करेंगे।

अगला प्रश्न जो उन्होंने किया है वह यह है कि इसका दायित्व किस पर है। मैं बताना चाहता हूं कि ये चारों परियोजनायें राज्यों की परियोजनायें हैं। यह देखना कि परियोजना कार्य ठीक प्रकार चल रहा है, राज्य सरकार का कार्य है। मैंने इनमें से दो परियोजनाओं तुरा-तापविद्युत् परियोजना तथा गोहाटी तापविद्युत् परियोजना के सम्बन्ध में आसाम के मुख्यमंत्री से बात की है। इन दोनों में विलम्ब होने की संभावना है, इसी लिये मैंने आसाम के मुख्य मंत्री से अनुरोध किया है कि वह यह जानकारी प्राप्त करें कि इनकी स्थापना में विलम्ब के लिये कौन उत्तरदायी है और भविष्य में इस प्रकार के विलम्ब से बचने के लिये उचित कार्यवाही करें।

श्री राम सहाय पांडे : सरकार ने मार्ग में मशीनों की क्षति को रोकने के लिये तथा मशीनों के आने तक अन्य कार्यों की गति में समन्वय रखने के लिये क्या कार्यवाही की है ?

डा० के० एल० राव० : माननीय सदस्य ने जो कुछ कहा है वह ठीक है। हमें मशीनें शीघ्र ही लगानी हैं। अतः अन्य कार्यों में कोई विलम्ब नहीं होना चाहिये। पूरा प्रयत्न किया जायगा कि मशीनों को मार्ग में कोई क्षति न हो तथा मशीनों के पहुँचने तक अन्य सभी कार्य तैयार मिलें। हम इन चार परियोजनाओं में कार्य आरम्भ नहीं कर पाये। इसके कारण हैं, सर्वप्रथम मार्ग में मशीनों को पहुंचने वाली क्षति जिसके लिये हमें बड़ा खेद है। हमें बहुत सावधानी से कार्य करना चाहिये। इस संबंध में सतर्कतापूर्ण तथा सावधानी से कार्य करने के लिये हम विभिन्न विद्युत केन्द्रों से कह रहे हैं। जहाजों पर चढ़ाने तथा उतारने के समय ऐसी क्षति हुई है। वास्तव में, एक बार न्यूयार्क में भी धुवरान के लिये एक मशीन को जब लादा जा रहा था तब यह खिसक कर समुद्र में गिर पड़ी। ऐसी दुर्घटनाओं में लगभग डेढ़ वर्ष का विलम्ब हुआ है। हमें इसके लिये बड़ा खेद है। परन्तु इसके पश्चात् ऐसी अधिकांश स्वदेशी मशीनें ही प्राप्त हो जायेंगी जिससे इस प्रकार की क्षति नहीं होगी। कुछ भी हो हमें कार्य सावधानी से ही करना होगा।

अध्यक्ष महोदय : मंत्रीजी अपने उत्तर को संक्षिप्त करें।

डा० के० एल० राव : जी हां, जहां तक सिविल कार्यों में विलम्ब का प्रश्न है इस प्रकार के विलम्ब होने के चार कारण हैं।

श्री राम सहाय पांडे : बिजली बोर्ड तथा ठेकेदारों के मध्य जो झगड़ा है उस पर भी मंत्री महोदय अपने विचार प्रकट करें।

डा० के० एल० राव : विलम्ब के चार कारण हैं। पहला है, अपर्याप्त धन, दूसरे, ठेकेदारों की त्रुटियां, तीसरे, मजदूरों द्वारा हड़ताल और चौथा कारण है निर्माण सम्बन्धी तकनीकी कठिनाईयां। माननीय सदस्य ने कुट्टियाडी परियोजना में ठेकेदारों तथा बिजली बोर्ड के बीच के झगड़े के विषय में कहा है। मजदूरों तथा ठेकेदारों के बीच कुछ कठिनाइयां पैदा हुई और सरकार उस समय कानून तथा व्यवस्था को बनाये नहीं रख सकी। देश में एक या दो ऐसे मामले हो जाते हैं। इस विषय में हम सावधान रहेंगे और राज्यों के बिजली बोर्डों को भी सावधान रहने के लिये कहेंगे।

डा० रानेन सेन : मैं यह जानना चाहता हूं कि इन जैनरेटरों का आयात किन-किन देशों से किया गया है ? क्या यह सच है कि मार्ग में क्षतिग्रस्त होने के अतिरिक्त ये जैनरेटर पहले से ही दोषपूर्ण थे । सरकार ने यह देखने के लिये कि ऐसे दोषपूर्ण जैनरेटरों का आयात न हो, क्या कार्यवाही की है ?

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न उनके अप्रयुक्त रहने के विषय में है । मूल प्रश्न से यह असम्बद्ध है । मन्त्री महोदय ने बड़ा विस्तृत उत्तर दिया है ।

अखिल भारतीय आयकर अपील अधिकरण में न्यायिक सदस्य की नियुक्ति

*185. **श्री नरेन्द्र कुमार सांघी** : क्या **विधि और न्याय** मंत्री 30 मार्च 1971 के अतारांकित प्रश्न सं० 47 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) आयकर अपील अधिकरण में न्यायिक सदस्य के पद पर नियुक्ति के लिए सरकार ने यदि कोई मार्गदर्शक सिद्धांत बनाये हैं तो उनका व्यौरा क्या है ;

(ख) कितने निजी प्रैक्टिस करने वाले एडवोकेट राज्यवार प्रवर समिति के समक्ष उपस्थित हुए; और

(ग) सरकार ने उक्त पदों पर नियुक्ति के लिये प्रवर समिति के सम्मुख उपस्थित हुये आयकर की प्रैक्टिस करने वाले ख्याति-प्राप्त एडवोकेटों की अपेक्षा राज्य की न्यायिक सेवा के सदस्यों को किस आधार पर प्राथमिकता देना उचित समझा ?

विधि और न्याय मन्त्रालय में राज्यमंत्री (श्री नीतिराज सिंह चौधरी) : (क) ऐसे व्यक्ति नियुक्त किए जाते हैं जो आयकर अपील अधिकरण सदस्य (भरती और सेवा की शर्तें) नियम 1963 में यथाविहित अर्हताएं रखते हों और न्यायिक सदस्य का पद धारित करने के लिए उपयुक्त पाए गए हों । इस प्रयोजन के लिए सरकार द्वारा कोई अन्य मार्गदर्शक सिद्धान्त विहित नहीं किए गए हैं ।

(ख) वकालत करने वाले जो अधिवक्ता प्रवर समिति के सामने उपस्थित हुए उनकी राज्यवार संख्या इस प्रकार है :—

1. आन्ध्र प्रदेश	—	2
2. बिहार	—	2
3. महाराष्ट्र	—	2
4. राजस्थान	—	1
5. तमिलनाडु	—	4
6. पश्चिमी बंगाल	—	4
7. दिल्ली	—	6

(ग) ऐसी नियुक्तियों में, राज्य न्यायिक सेवा के सदस्यों में से आने वाले अभ्यार्थियों को कोई भी अधिमान आयकर की वकालत करने वाले ख्याति-प्राप्त अधिवक्ताओं पर नहीं दिया गया है ।

श्री नरेन्द्र कुमार सांघी : मेरे प्रश्न के उत्तर में जो विवरण दिया गया है उससे पता चलता है कि 10 व्यक्तियों की नियुक्ति की गई है जिनमें से 2 एडवोकेट हैं तथा 8 न्यायिक सेवा से लिये गये हैं। जब हम एडवोकेटों को उच्च न्यायालय में न्यायाधीश के रूप में नियुक्त करते हैं तो न्याय प्राधिकरण की नियुक्ति के लिए भिन्न ढंग क्यों अपनाया जाता है ? इस सम्बन्ध में क्या कोई कार्यवाही की जा रही है और क्या विभाग के कोई ऐसे आदेश नहीं हैं कि न्यायिक सेवा के व्यक्तियों को प्रेक्टिस करने वाले एडवोकेटों की तुलना में प्राथमिकता दी जायगी।

श्री नीतिराज सिंह चौधरी : वर्ष 1970 में न्यायिक सदस्य की नियुक्ति के लिये जो प्रार्थना पत्र प्राप्त हुये, उनका ब्यौरा इस प्रकार है : व्यावसायिक 82 और सेवारत 117—इतने प्रार्थना पत्र कुल प्राप्त हुये थे। प्रवर समिति के समक्ष 21 व्यक्ति, निजी प्रेक्टिस करने वाले, तथा 49 व्यक्ति, न्यायिक सेवा में कार्य करने वाले, उपस्थित हुये। इन सभी में से एक पैनल बनाया गया और इसमें से 10 व्यक्तियों को नियुक्ति आदेश भेजे गये। इन 10 व्यक्तियों में से तीन, श्री वी० राजगोपालन, श्री एस० बसु और श्री के० राय ने सेवा आरम्भ नहीं की है।

श्री नरेन्द्र कुमार सांघी : क्या मैं जान सकता हूं कि भारतीय राजस्व सेवा से इस विभाग में नियुक्तियां क्यों की जाती हैं ? भारतीय राजस्व सेवा से कुछ व्यक्ति जैसे उप-आयुक्तों को लिया गया है। इस विभाग के अपने मार्गदर्शी सिद्धान्तों में क्या कोई परिवर्तन हुआ है ?

श्री नीतिराज सिंह चौधरी : मैंने बताया है कि इसके लिये कोई मार्गदर्शी सिद्धान्त नहीं हैं। नियुक्ति सम्बन्धी नियम अवश्य हैं जिनका नियुक्तियों के समय पालन किया जाता है। 1970 में प्रवरसमिति के अध्यक्ष न्यायाधीश श्री जे० सी० शाह थे। उनकी सिफारिशों के अनुसार ही नियुक्तियां की जाती हैं।

श्री टी० बालकृष्णया : सरकार द्वारा दिये गये विज्ञापन में दो स्थान अनुसूचित जातियों के लिये आरक्षित रखे गये थे। क्या उन दोनों स्थानों की पूर्ति अनुसूचित जातियों के व्यक्तियों द्वारा की गयी है, और यदि हां, तो जो व्यक्ति लिये गये हैं उनके नाम क्या हैं तथा वे किन राज्यों के निवासी हैं ?

श्री नीतिराज सिंह चौधरी : मैं इसकी जांच करूंगा और तब सूचना दे सकूंगा। इसके लिये नोटिस दिये जाने की आवश्यकता है।

Shri B. P. Maurya : Inspite of the fact that there are 23 per cent scheduled castes and scheduled tribes people in the country, there is only one judicial member in the Income Tax Appellate Tribunal and he belongs to scheduled castes. There is no member belonging to Scheduled Tribes. I would like to know, whether the Minister is specially interested to provide proper representation to scheduled castes and scheduled Tribes ? A number of scheduled castes and scheduled Tribes people are available having more qualifications than required for the posts.

Shri Nitiraj Singh Chaudhry : Applications are invited through advertisements and those who apply are called for interview. The selection is made on merit. In case scheduled castes and scheduled tribes people apply and there are reservations for them, they are definitely selected, if they are qualified.

B. P. Maurya : There is only one judicial member at present. Eve: after having the required minimum qualifications, they are not selected. You are prejudiced. There

should be scheduled caste members in selection committee. The members of scheduled castes and scheduled tribes may be elected to the Parliament but why they are not appointed in Selection Committee? You can have the law makers but have those who can be appointed. I feel pity at this approach.

कागज उत्पादन

*186. **श्री एस० आर० दामाणी :** क्या औद्योगिक विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आल इंडिया स्माल पेपर मिल्स एसोसियेशन ने देश में कागज का उत्पादन बढ़ाने के लिये द्रुतगामी योजना का ब्यौरा सरकार को प्रस्तुत किया है; और

(ख) क्या सरकार ने उक्त सुझावों के बारे में जांच की है, और यदि हां, तो इस सम्बन्ध में क्या निर्णय किये गये हैं ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री घनश्याम ओझा) : (क) और (ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) जी, हां ।

(ख) आल इण्डिया स्माल पेपर मिल्स एसोसिएशन के मुख्य प्रस्ताव ।

1. आयातित पुरानी (सेकेंड हैंड) मशीनरी से छोटे पेपर एककों की स्थापना
2. उत्पादन कर में राहत की बढ़ोत्तरी
3. छोटे पेपर एककों की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु सरकारी क्षेत्र में हिन्दुस्तान पेपर कारपोरेशन द्वारा एक केन्द्रीय लुग्दी एकक की स्थापना ।

सरकार के निर्णय

१. यद्यपि सरकार छोटे पेपर एककों को हर संभव सहायता देना चाहेगी तो भी सेकेन्ड हैंड पेपर संयंत्र का आयात सामान्यतया निरुत्साहित किया जाएगा ।

२. सरकार उनको संतुलन पत्र (बैलेंस शीट) तथा अन्य सुसंगत आंकड़े प्राप्त होने पर उनको उत्पादन कर में और राहत देने पर विचार करेगी ।

३. छोटे पेपर मिलों के लिए एक केन्द्रीय लुग्दी एकक की स्थापना करना, यह हिन्दुस्तान पेपर कारपोरेशन के वर्तमान संसाधनों तथा खर्चों को देखते हुए संभव नहीं है । इसलिए संयुक्त क्षेत्र में लुग्दी यूनिट सहकारिता के आधार पर बनाने की सलाह छोटे पेपर मिलों को दी गई है ।

श्री एल० आर० दामाणी : विवरण के अनुसार सारा मामला अभी विचाराधीन है । योजना ९ महीने पहले प्रस्तुत की गयी थी जिसके अनुसार 4 लाख टन लुग्दी पैदा की जा सकती है यदि मशीनरी के आयात के लिये 7.5 करोड़ रुपये की विदेशी मुद्रा उपलब्ध की जाये । यदि कागज़ की कमी है तो सरकार निर्णय लेने में इतना समय क्यों ले रही है ?

श्री घनश्याम ओझा : हम छोटे एककों की अपने ढंग से सहायता कर रहे हैं। यह सच है कि हम उनकी सब मांगों को पूरा नहीं कर सकते। उदाहरण के लिये वे कहते हैं कि उन्हें पुरानी (सेकिंड हैंड) मशीनरी आयात करने की अनुमति दी जाये, जिसे हम प्रोत्साहन नहीं देते। जब लुग्दी का आयात बहुत ही जरूरी होता है तो हम इस सम्बन्ध में यदाकदा अपवाद से काम लेते हैं। तब वे कहते हैं कि हिन्दुस्तान पेपर कारपोरेशन को चाहिये कि छोटे उद्योगों के लिए लुग्दी सुरक्षित रखे। हमने उनसे सहकारी क्षेत्र में एक संयंत्र स्थापित करने के लिये निवेदन किया। चूंकि हम पहले से ही वचनबद्ध थे इसलिये, हमें खेद है कि हम उनके लिए सरकारी क्षेत्र में लुग्दी कारखाने की स्थापना नहीं कर सकेंगे।

श्री एल० आर० वामाणी : कागज लुग्दी संयंत्र के लिये 5 करोड़ रु० की विदेशी मुद्रा जरूरी है जबकि हम आयात पर बहुत बड़ी राशि व्यय कर रहे हैं। क्या सरकार संयंत्र के आयात की अनुमति नहीं देगी जिसके लिये केवल 5 करोड़ रु० की आवश्यकता है? यदि सरकार सेकिंड हैंड मशीनरी का आयात नहीं चाहती तो क्या नई मशीन के आयात की अनुमति मिलेगी ?

श्री घनश्याम ओझा : नई मशीनरी के आयात के लिये कोई आवेदन पत्र प्राप्त नहीं हुआ है। सेकिंड हैंड मशीनरी के आयात के लिये आवेदन पत्र प्राप्त हुआ था जिसे सरकार ने स्वीकार नहीं किया। कुछ मात्रा में लुग्दी के आयात की अनुमति हम छोटे एककों के लिये देते हैं।

श्री डी० बसुमतारी : क्या यह सच नहीं है कि अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति सम्बन्धी समिति ने सिफारिश की है कि उनकी जाति का एक सदस्य सरकार द्वारा गठित समिति में होना चाहिये और सरकार ने इस सिफारिश को स्वीकार कर लिया था ?

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न कागज के उत्पादन से सम्बन्धित नहीं है।

श्री डी० बसुमतारी : मैं उस विषय की ओर आ रहा हूं।

अध्यक्ष महोदय : मुझे खेद है कि मैं उसे स्वीकार नहीं कर सकूंगा।

श्री भागवत झा आजाद : ये धीरे-धीरे उस विषय की ओर आ रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : मुझे विश्वास नहीं है कि ये उस ओर आयेंगे।

श्री एल० आर० वामाणी : मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया। मैं जानना चाहता हूं कि यह सम्भव है या नहीं ?

श्री घनश्याम ओझा : क्या मैं उन्हें सूचित कर सकता हूं कि.........

अध्यक्ष महोदय : ये ऐसा निजी रूप से कर सकते हैं, अन्यथा इन्हें इस सदन में विश्वास दिलाना बहुत मुश्किल है। अब आप कहां आ रहे हैं ?

श्री डी० बसुमतारी : सरकार ने उस सिफारिश को स्वीकार कर लिया है। इस बात को ध्यान में रखते हुए सरकार ने इसे कार्यान्वित करने हेतु राज्य सरकारों को कहने की दिशा में क्या कार्यवाही की है ?

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूं कि आप अब भी पिछले प्रश्न पर टिके हैं।

Shri Achal Singh : Will the hon. Minister state the measures being taken to control the rising prices or bring down the prices of paper ?

श्री घनश्याम ओझा : हम इस बात से बहुत दुखी हैं कि मूल्यों पर नियन्त्रण नहीं है लेकिन हमारे पास एक अस्थायी समिति है जो इन सब बातों को देखती है। हम सप्लाई को नियमित करने तथा मूल्यों को नियंत्रित करने का बहुत प्रयत्न कर रहे हैं।

Shri Atal Bihari Bajpayee : Is it a fact that the Govt. has exempted the paper mills from increasing the paper prices ; if so, what is the limit of that exemption and as a result how much burden will be borne by the consumers.

श्री घनश्याम ओझा : कागज के मूल्यों पर कोई कानूनी नियंत्रण नहीं है। यह काम अस्थायी संस्थाओं द्वारा किया जाता है और इसे एक भले आदमी के करार की तरह नियमित किया जाता है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : मेरे प्रश्न का उत्तर नहीं दिया गया है। मैं जानता हूं कि कोई कानूनी नियंत्रण नहीं है। मैं यह जानना चाहता था कि क्या सरकार ने कागज के कारखानों को कागज की कीमतें बढ़ाने की छूट दी है, चाहे यह छूट अस्थायी ही क्यों न हो ?

श्री घनश्याम ओझा : कीमतों में कुछ वृद्धि हुई है, इसमें कोई संदेह नहीं है। जैसे कि मैंने कहा मुझे कागजों की कीमतें बढ़ने की जानकारी का दुख है।

श्री निहार लास्कर : देश में कागज की कमी को ध्यान में रखते हुए मैं यह जानना चाहूंगा कि क्या सरकार ने आसाम के कचार तथा होजोई जिलों में कागज से कारखाने स्थापित करने के लिये आखिरी निर्णय ले लिया है ?

श्री घनश्याम ओझा : हम आसाम में कागज़ संयंत्र स्थापित कर रहे हैं और नागालैंड में भी लुग्दी और कागज उत्पादन के लिये संयंत्र स्थापित कर रहे हैं।

Construction of Dam for Irigation and Power Generation Uttarakhand

+*187. **Shri N. S. Bisht** : Will the Minister of **Irrigation and power Sinchai aur Vidyut** Mantri be pleased to state :

(a) Whether the Central Government have any project to construct a dam for the purpose of irrigation and power generation in Uttarakhand;

(b) if so, the latest position in this respect ?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation and Power (Shri B. N. Kureel) :

(a) & (b): A statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) & (b) : The Maneri hydro-electric project in Uttarkhand, estimated to cost Rs. 17.7 crores and envisaging installation of 105,000 kw capacity is already under construction by the Government of Uttar Pradesh.

The following micro-hydel projects have also been set up in the area, by the Government of Uttar Pradesh :

	Capacity kw
Tejam Hydel	10
Chamoli Hydel	600
Badrinath Hydel	30
Pipalkoti Hydel	5
Simli Hydel	5
Uttar Kashi Hydel	600
Bhabuari Hydel	50

The Government of Uttar Pradesh are also investigating a few more hydro-electric projects in this region as indicated below :

Scheme	Proposed Capacity MW
Hanuman Chatti-Pandu Keshwar	25
Vishnua Paryag	200
Topoban-Vishnu Pryag	138
Vishnu Paryag-Pipalkoti	100
Bowala—Nand Paryag	80
Nand Paryag—Langasu	40
Dhauli Ganga	120
Lohari Nag	75
Gangnani	90
Bhatwari	50
Lata	45
Uttar Kashi	130
Dharasu	32

The topography of Uttarkhand does not lend itself to irrigation from major and medium irrigation projects.

Shri N. S. Bisht : I have not seen the statement laid on the table of the house. How can I put the question without seeing the same ? No such paper was received at my residence.

Mr. Speaker : Replies to these questions are placed in the notice office and library. The Hon. member can see reply to his question there.

Shri N. S. Bisht : Is it a fact that the Hon. Minister visited Pancheshwar dam and announced there that the site of Pancheswar dam was the best of all in India; If so, what are the reasons for the slow progress regarding construction of the dam. So far as Tehri dam is concerned, a sum of Rs. 200 crores have been sanctioned for it. I want to know the progress made there so far.

सिंचाई और विद्युत् मंत्री (डा० के० एल० राव) : प्रश्न उत्तराखंड के सन्दर्भ मे था । य दोनों परियोजनाएं उत्तराखंड से बाहर हैं और इसी कारण विवरण में मैंने इस बारे में जानकारी नहा दी । उत्तराखंड में उत्तरकाशी, चमोली और पिथौरागढ़ नामक तीन जिले आते हैं । लेकिन मैं प्रश्न का उत्तर दूंगा ।

अध्यक्ष महोदय : मेरा इससे कोई सम्बन्ध नहीं है। मंत्री महोदय उत्तर देने के इच्छुक हैं।

डा० के० एल० राव : माननीय सदस्य ने कुछ प्रश्न पूछे हैं। पंचेश्वर डैम की साईट बहुत अच्छी है। मैं वहां गया था। लेकिन दुर्भाग्यवश शारदा नदी भारत और नेपाल के बीच की सीमा नहीं है। हमें नेपाल की सहमति भी लेनी है। हम उनके साथ पत्र व्यवहार कर रहे हैं। अभी तक कोई फैसला नहीं हुआ। अन्यथा यह बहुत अच्छी साईट है। इसकी उत्पादन क्षमता 20 लाख किलोवाट है। यह एक बहुत अच्छी परियोजना है। जहां तक तिहरी परियोजना का सम्बन्ध है, इसके लिये अभी तक कोई आवंटन नहीं किया गया है। मैं आज रात डैम की साईट देखने जा रहा हूं। मुझे आशा है कि हम इसका काम शीघ्र शुरू कर देंगे।

Shri N. S. Bisht : When there is no agreement with Nepal, how the work can start there ?

डा० के० एल० राव : यह एक अन्तर्राष्ट्रीय नदी है। इसमें शान्ति से काम लिया जाना चाहिए तथा इस सम्बन्ध में चर्चा होनी है।

Shri Ishaq Sambhali : I want to know the difficulty before the Government in construction of Tehri Dam. This scheme is near about 10 or 12 years old and at many times it has been decided to construct it. Money has also been provided for it. Is it a fact that the construction of Tehri Dam is not starting due to the objection of Rajmata, Tehri Garhwal ? She says that her city will be submerged and as such it should not be constructed and that is why Government is not taking it up.

डा० के० एल० राव : यहां राजमाता का जिक्र नहीं किया जाना चाहिए। पर इतना सही है कि यदि बांध बनाया जाता है तो एक सुन्दर नगर बिल्कुल डूब जायेगा। पर यह बात सर्वोपरि नहीं है। असली कठिनाई यह है कि हमें बांध बहुत ऊंचा बनाना पड़ेगा और इस कारण इस पर सावधानीपूर्वक विचार करना आवश्यक है। हम इस पर शीघ्र ही निर्णय करने का प्रयत्न कर रहे हैं।

Shri Painuli : The Progress of the Tehri City has stopped since last 12 years, because of the construction of dam. Will the Minister let me know the assurances given by the Indian Govt. and State Government in this respect.

डा० के० एल० राव : यह सच है कि इस सन्देह से कारण कि टिहरी शहर पानी में डूबेगा या नहीं, उसका विकास रुका हुआ है। मैं समझता हूं कि परियोजना को, बहुत सम्भव है, क्रियान्वित किया जायेगा और शहर को डूबना ही पड़ेगा। हम इसे बचा नहीं सकते।

अलप्पी होते हुए एरणाकुलम से क्विलोन तक तटीय रेलवे लाइन के निर्माण के लिए सर्वेक्षण

*189. **श्री एम० के० कृष्णन** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) अलप्पी होते हुए एरणाकुलम से क्विलोन तक तटीय रेलवे लाइन बनाने सम्बन्धी सर्वेक्षण कार्य पर कुल कितना धन व्यय होगा ;

(ख) यह सर्वेक्षण-कार्य कब तक पूरा होगा ; और

(ग) क्या सरकार का विचार सर्वेक्षण-रिपोर्ट प्राप्त होते ही निर्माण-कार्य आरम्भ कर देने का है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) यातायात सर्वेक्षण की अनुमानित लागत 83,324 रु० है।

(ख) सर्वेक्षण 31-8-1971 तक पूरा हो जायेगा।

(ग) यह व्यावहारिक नहीं है, क्योंकि रिपोर्ट पर विचार करके निर्णय किया जाता है।

श्री एम० के० कृष्णन : इस बात को ध्यान में रखते हुए कि अपनी काजू और नारियल जटा की परम्परागत वस्तुओं से जिसे कोचीन भेज कर विदेशों में आसानी से और कम मूल्य पर निर्यात किया जा सकता है। केरल पर्याप्त विदेशी मुद्रा अर्जित करता है, रेलवे लाइन बन जाने पर क्या सरकार इस सभा को यह आश्वासन देगी कि अलप्पी होकर तटीय क्षेत्र में रेलवे लाइन के काम को हाथ में लिया जायेगा ?

श्री हनुमन्तैया : कोई आश्वासन नहीं दिया जा सकता।

श्री एम० के० कृष्णन : इस बात को देखते हुए कि केरल में बहुत कम रेलवे लाइन है, क्या सरकार इस लाइन को प्राथमिकता देगी ?

श्री हनुमन्तैया : अपने बजट में कोचीन से त्रिवेन्द्रम तक की मीटर लाइन को बदलने का प्रस्ताव रख कर मैंने केरल की आवश्यकता को कुछ सीमा तक पूरा कर दिया है। यह लाइन जिसका कि वे प्रस्ताव कर रहे हैं इसके समानान्तर लाइन है। यदि कोचीन से त्रिवेन्द्रम तक की लाइन को बदल दिया जाता है, तो यह लाइन अनावश्यक हो जायेगी।

श्री चन्द्रप्पन : रेलवे बजट पर भाषण करते हुए पिछली बार मंत्री महोदय ने कहा था कि वे रेलवे के सम्बन्ध में केरल की आवश्यकता को देखते हुए विशेष प्राथमिकता देंगे। पिछले 15 सालों से केरल में एक भी नई लाइन नहीं बनी। एक किलोमीटर रेलवे लाइन भी नहीं बनाई गई। क्या यह बताने के लिए यह सत्य नहीं है कि इस मामले में भी केरल की उपेक्षा की गई है ? मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या सरकार क्षेत्र के औद्योगिक महत्व को देखते हुए क्विलोन से कोचीन तक की इस लाइन के निर्माण को सर्वोच्च प्राथमिकता देगी।

श्री हनुमन्तैया : उन्हें यह समझना चाहिए कि यह एक समानान्तर लाइन होगी। लाइन के बदले जाने के सम्बन्ध में मैं पहले ही कह चुका हूं। क्या 20 मील की इस दूरी के लिए दोनों लाइनों के लिए आने-जाने वाले लोगों की पर्याप्त संख्या होगी ? मैं ऐसा नहीं समझता। यह लाइन इस विचार से नई लाइन नहो है कि वहां कोई लाइन नहीं है। यह एक समानान्तर लाइन होगी।

[श्री चन्द्रप्पन खड़े हुए।]

अध्यक्ष महोदय : आप मंत्री महोदय से इससे अधिक जानकारी प्राप्त नहीं कर सकते।

श्री चन्द्रप्पन : मैं यह जानना चाहता हूं कि क्या यह सत्य नहीं है कि पिछले 15 सालों से केरल में एक किलोमीटर लाइन भी नहीं बनी है।

बाणसागर बांध परियोजना, मध्य प्रदेश संबंधी विवाद

*195. **श्रीमती बिभा घोष** : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान मध्य प्रदेश में बाणसागर बांध परियोजना के निर्माण के संबंध में बिहार और मध्य प्रदेश सरकारों के बीच उत्पन्न विवाद की ओर दिलाया गया है ;

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

(ग) इस विवाद को निपटाने के लिये सरकार द्वारा क्या उपाय किए गये हैं ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्री (डा० के० एल० राव) : (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

विवरण

(क) से (ग) मध्य प्रदेश सरकार ने मध्य प्रदेश की विकासात्मक योजनाओं में शामिल करने के लिए योजना आयोग की स्वीकृत हेतु बनसागर परियोजना भेज दी है ।

बिहार सरकार ने मध्य प्रदेश सरकार द्वारा प्रस्तावित बनसागर परियोजना के प्रति विरोध प्रकट किया है, जिसमें सोन जल का टोंस नदी में व्यपवर्तन शामिल है ; यह विरोध इस आधार पर किया गया है कि सोन नदी के बहुत नीचे की ओर जहां कि पहले से ही जल-सप्लाई की स्थिति नाजुक बताई जाती है, बिहार की बृहत् ।सचाई प्रणाली पर इसका कुप्रभाव पड़ेगा ।

उत्तर प्रदेश सरकार यह जोर डालती रही है कि मिर्जापुर जिले में अकाल पीड़ित पठारी क्षेत्रों की सिंचाई के लिए बनसागर परियोजना ही एक मात्र साधन है और मध्य प्रदेश सरकार द्वारा प्रस्तावित बनसागर परियोजना का इस क्षेत्र में भी सिंचाई के लिए व्यवस्था करने हेतु संशोधन किया जाना चाहिए ।

मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश और बिहार सरकारों के अभियंताओं के साथ परामर्श करके, केन्द्रीय सरकार के अभियंता बनसागर परियोजना के लिए ऐसे संशोधित प्रस्ताव तैयार करने के प्रयत्न कर रहे हैं जो तीनों राज्यों को मान्य हो सकें ।

श्रीमती बिभा घोष : क्या मैं यह जान सकती हूं कि प्रस्तावित वांध में पानी कितना होगा, और क्या इससे बिहार की कुछ नदियां सूख जायेंगी ?

डा० के० एल० राव : पानी की निश्चित मात्रा जगह-जगह पर अलग-अलग है। मैं नहीं जानता कि माननीय सदस्या किस जगह की सूचना चाहती हैं। सोन नदी मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश और बिहार तीन राज्यों से होकर बहती है। परियोजना प्रारम्भ करने से पहले हमें विभिन्न राज्यों की आवश्यकता की जानकारी होनी चाहिए ।

श्री डी० एन० तिवारी : क्या इस परियोजना के सम्बन्ध में बिहार सरकार ने कोई अनुरोध पत्र भेजा है ? यदि हॉ, तो उन्होंने उसमें क्या मांग की है ?

डा० के० एल० राव : बिहार सरकार ने तो विधान सभा में इस बात पर एक संकल्प भी पारित किया गया है कि मध्य प्रदेश में परियोजना को हाथ में नहीं लिया जाना चाहिये तथा अन्य राज्यों ने अभ्यावेदन भेजे हैं ।

Shri Ram Deo Singh : Whether Indian Government has taken any decision in consultation with the Government of Bihar and U. P. ?

डा० के० एल० राव : अभी नहीं; फिलहाल इंजीनियरों के बीच बातचीत चल रही है और मैं अगले दो या तीन महीनों में मुख्य मंत्रियों की बैठक बुलाने की आशा करता हूं ।

Shri Nathu Ram Ahirmai : Almost the schemes for Madhya Pradesh are stopped in between and put in doldrums, as the Narmada Dam scheme had been handed over to Tribunal ? I want to know whether the Ban Sagar scheme started by the State Government is also going to have the same fate ?

Mr. Speaker : Hon. member has made the question more complicated.

पश्चिम बंगाल की अर्थ व्यवस्था में सुधार करना

+

***197. श्री विश्वनाथ झुंझुनवाला : श्री समर गुह :**

क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने पश्चिम बंगाल की अर्थ व्यवस्था में सुधार करने हेतु कोई योजना आरम्भ की है;

(ख) यदि हां, तो इस संबंध में तैयार की गई विभिन्न योजनाओं का ब्यौरा क्या है; और

(ग) उक्त योजनाएं संभवतः कब तक लागू कर दी जायेंगी ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में राज्यमंत्री (श्री घनश्याम ओझा) : (क) जी हां ।

(ख) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है ।

(ग) कुछ उपाय किये जा चुके हैं, अन्य अभ्युपाय लागू करने के लिए कोई समयावधि निर्धारित नहीं है ।

विवरण

(ख) पश्चिम बंगाल के औद्योगिक तथा आर्थिक वातावरण में सुधार करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाये गये/उठाये जा रहे हैं ।

(1) भारत सरकार ने हाल ही में इंडस्ट्रियल रिकन्सट्रक्शन कारपोरेशन आफ इंडिया लिमिटेड की स्थापना की है जिसका मुख्यालय कलकत्ता में है और जो मुख्य रूप से पूर्वी क्षेत्र विशेष तौर पर पश्चिम बंगाल में औद्योगिक एककों की वित्तीय और अन्य समस्याओं को हल करने की दृष्टि से स्थापित किया गया है । कारपोरेशन की प्रदत्त पूंजी 10 करोड़ रुपये होगी । यह ठीक प्रकार से न चल रहे औद्योगिक एककों को पुनः स्थापित करने और बन्द एककों को फिर से चालू करने से संबंधित समस्याओं पर विचार करेगा ।

(2) पश्चिम बंगाल सरकार ने ठीक प्रकार से न चल रहे बन्द एककों के लिए बिक्री कर की वापसी/ब्याजमुक्त दीर्घावधि ऋण, विशिष्ट प्रकारणों में प्रवेश कर की वापसी और राज्य वित्त संस्थाओं में सहायता जैसे प्रोत्साहन देने की स्वीकृति दी है ।

(3) 1971-72 की आयात नीति में पश्चिम बंगाल में बन्द लघु एककों को आयातित कच्चे माल के अग्रिम आवंटन की व्यवस्था कर दी गई है जिससे वे अपने उत्पादन कार्य को पुनः प्रारम्भ करने में समर्थ हो सकें।

(4) उपर्युक्त के अलावा, सरकार हल्दिया और कलकत्ता महानगरीय क्षेत्रों के विकास करने के लिए कुछ अभ्युपायों की जांच कर रही है जिससे वहां के औद्योगिक वातावरण में सुधार हो सके।

(5) पश्चिम बंगाल में चल रहे उद्योगों को वित्तीय संस्थाओं द्वारा रियायती धन देने के लिए आठ जिले चुने गये हैं। इन जिलों में से पुरुलिया जिला, वहां स्थित उद्योगों की नियत पूंजी पर 10% केन्द्रीय अनुदान सहायता पाने का पात्र है।

श्री विश्वनाथ झुंझुनवाला : पश्चिम बंगाल की अर्थ-व्यवस्था समाप्त होने वाली है। 124 से अधिक औद्योगिक एकक बंद पड़े हैं। बेरोजगार लोगों की संख्या २० लाख से भी ऊपर हो गई है और मौजूदा एककों में उत्पादन भी जितना होना चाहिये उतना नहीं हो रहा है। बंद पड़े एककों को खुलवाने और राज्य में औद्योगिक शान्ति स्थापित करने के लिये सरकार ने क्या कार्य-वाही की है?

श्री घनश्याम ओझा : सभी संभव कदम उठाये जा रहे हैं। हमने हाल ही में इंडस्ट्रियल रिकंस्ट्रक्शन कारपोरेशन आफ इंडिया की स्थापना की है जो विशेषकर कलकत्ता और पश्चिम बंगाल में ऐसे एककों की देख भाल कर रहा है।

श्री विश्वनाथ झुंझुनवाला : उद्योगों को वर्तमान बिजली के संकट से बचाने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है?

श्री घनश्याम ओझा : राज्य सरकार उसकी भी जाँच कर रही है।

श्री सोमनाथ चटर्जी : पश्चिम बंगाल में बेरोजगार इंजीनियरों को रोजगार देने के उद्देश्य से क्या कोई विशेष योजना बनाई गई है; यदि हां, तो वह योजना क्या है?

श्री घनश्याम ओझा : इस संबन्ध में कोई विशेष योजना तो नहीं बनाई गई है, परन्तु साधारणतया उनकी सहायता की जायेगी।

श्री एस० एम० बनर्जी : क्या राज्यमंत्री महोदय अथवा उनके सहयोगी श्रम मंत्री महोदय की नियोक्ताओं के साथ बंद पड़े सभी एककों को खोलने के सम्बन्ध में कोई बैठक हुई है ताकि कलकत्ता तथा अन्य स्थानों पर बेरोजगारी की बढ़ती हुई समस्या समाप्त हो सके?

श्री घनश्याम ओझा : इस बारे में पहले ही बहुत सी बैठकें हुई हैं जो न केवल केन्द्रीय मंत्रिय के साथ अपितु राज्य के मंत्रियों के साथ भी हुई हैं। श्री कृष्णचन्द्र पन्त की अध्यक्षता में एक उच्च-स्तरीय समिति भी नियुक्त की गई है जो इन सब बातों की विस्तारपूर्वक जांच कर रही है।

श्री पी० वेंकटासुब्बया : विवरण से पता चलता है कि पश्चिम बंगाल के आर्थिक तथो औद्योगिक वातावरण को सुधारने के लिये कुछ कार्यवाही की गई है? क्या राज्य में बिगड़ती हुई कानून तथा व्यवस्था की स्थिति को ध्यान में रखते हुये ऐसा किया जा सकता है? यदि नहीं, तो

पश्चिम बंगाल सरकार के परामर्श से सरकार का सर्वप्रथम कानून तथा व्यवस्था की स्थिति ठीक करने के लिये क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

अध्यक्ष महोदय : यह ऐसा प्रश्न है जिसमें शर्त रखी गई है, अतः इसे अनुमति नहीं दी जाती है।

श्री बी० के० दासचौधरी : विवरण के भाग 5 में इस बात का उल्लेख है कि पश्चिम बंगाल के 8 जिलों को रियायती धन देने के लिये चुना गया है। ये 8 जिले कौन से हैं ?

श्री घनश्याम ओझा : एक तो पुरुलिया जिला है। शेष जिलों के लिये मुझे सूचना की आवश्यकता है।

श्री ज्योतिर्मय बसु : क्या यह सही है कि कच्चे माल पर निर्भर उद्योग उसके नियन्त्रित वितरण के कारण कच्चे माल के अभाव में हानि उठा रहे हैं। यदि हां, तो ऐसे कच्चे माल की पूरी आवश्यकताओं के अनुसार उन्हें देने के लिये क्या उपाय करने का विचार है ?

श्री घनश्याम ओझा : जैसा कि विवरण में कहा गया है, आयातित कच्चे माल के अग्रिम आवंटन के लिये आयात नीति में व्यवस्था कर दी गई है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या आयातित कच्चे माल के अग्रिम आवंटन में कोई प्राथमिकता भी निहित है क्योंकि गत सत्र में इसी सदन में श्री मोइनुल हक चौधरी ने स्पष्ट रूप से बताया था कि जहां तक इस्पात के आवंटन का प्रश्न है---और चूंकि इंजीनियरी उद्योग में बहुत से एकक बंद पड़े हैं—इसे प्राथमिकता दी जायेगी और अग्रिम आवंटन किया जा सकेगा? क्या इसका अर्थ बाद में उत्पन्न होने वाली सही सप्लाई की प्राथमिकता है क्योंकि ये उद्योग बंद पड़े हैं और हर बार यही कहा जाता है कि इस्पात उपलब्ध नहीं है ?

श्री घनश्याम ओझा : यह संदर्भ देशी इस्पात की ओर है अथवा आयातित इस्पात की ओर ?

श्री इन्द्रजीत गुप्त : आयातित इस्पात की ओर है।

श्री घनश्याम ओझा : जिस आयातित कच्चे माल का अग्रिम आवंटन किया जाता है उसमें शायद इस्पात भी शामिल है।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : क्या आवंटन में सही सप्लाई की प्राथमिकता शामिल है ? अग्रिम आबंटन का कुछ भी मतलब नहीं है !

श्री घनश्याम ओझा : उस अर्थ में अग्रिम आवंटन कैसे हो सकता है ?

श्री डी० डी० देसाई : सभी प्रश्नों के उत्तर देने के संबन्ध में मेरा सुझाव है कि जो सदस्य प्रश्न को सभा पटल पर रखते हैं उन्हें ही उत्तर दिये जाने चाहियें शेष समय।अन्यय सदस्यों द्वारा पूछे गये प्रश्नों के उत्तर के लिये छोड़ा जाना चाहिये।

अध्यक्ष महोदय : मैं पूर्णतया सहमत हूं।

श्री आर० बी० बड़े : सरकार अधिक कितनी पूंजी लगाना चाहती है क्योंकि पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री ने पश्चिम बंगाल में औद्योगिक विकास के लिये 100 करोड़ रुपये निवेश करने की मांग की है ?

श्री घनश्याम ओझा : इन बातों की जांच करने के लिये इंडस्ट्रियल रिकंस्ट्रक्शन कारपोरेशन की स्थापना कर दी गई है ।

Enquiry into Ballot Papers found in Chandigarh

*198. **Shri Atal Bihari Vajpayee** : Will the Minister of Law and Justice (Vidhi aur Nyaya Mantri) be pleased to state :

(a) the full details of the results of the enquiry being conducted into the ballot papers found in large numbers in Chandigarh ; and

(b) whether it is a fact that more than half the quantity of these ballot papers was sent into railway wagons to a Paper Mill in Madhya Pradesh on behalf of the waste paper contractor ?

The Minister in the Ministry of Law and Justice (Vidhi Aur Nyaya Mantralaya men Rajya Mantri (Shri Nitiraj Singh Chaudhary) : (a) & (b) : A statement on the result of the enquiry conducted into the surplus papers found in Chandigarh, has already been made in the House on 29.3.1971 in reply to a Calling Attention Notice by S/Shri Jyotirmoy Bosu and others. At the time of the enquiry by the Deputy Election Commissioner (Shri P. I. Jacob) at Chandigarh on 26.3.71, it was alleged that some waste papers suspected to include ballot papers had been despatched from Chandigarh to Mandi Deep Paper Mills, Sehore, near Bhopal, by two railway wagons and a request was made that these wagons should be intercepted and examined. Accordingly, the wagons were redirected to Chandigarh, opened and their contents inspected on 13.5.71 in the presence of Shri Sri Chand Goel, Ex. M. P., Shri Hit Ablashi, General Secretary. Punjab Jan Sangh, and Shri K. L. Manchanda, General Secretary, Jan Sangh, Chandigarh, and Shri Sham Lal Gupta, President, Territorial Congress, Chandigarh, and others. As a result of the inspection, only 354 whole ballot papers of six different parliamentary constituencies were found in the two wagons. Only some of these ballot papers were numbered. Besides these 354 ballot papers, 813.45 Kilograms of ballot papers cuttings (i.e. ballot papers cut into small pieces) were also found in the two wagons. All these ballot papers and cuttings are stored in safe custody in the Civil Defence Control Room at Chandigarh under the seals of the Chief Electoral Officer, Chandigarh and the Jan Sangh Party.

Shri Atal Bihari Vajpayee : Mr. Speaker, Sir, the statement referred to by the Hon. Minister was made in the last sitting and certain new facts have come up thereafter which must be looked into. Would the Hon. Minister throw some light on the manner in which the ballot papers were numbered serially. The Hon. Minister of Law and Justice said that more ballot papers were printed only because they were printed together for so many constituencies and the requirements of the ballot papers in different constituencies were different i.e., more or less but while they were numbered serially the requisite number of each constituency was considered. May I know whether it has been found out by the enquiry as to where and when these serial numbers were marked on the ballot papers ?

Shri Nitiraj Singh Chaudhary : A Type High Numbering Machine is used for marking serial numbers. This machine is fitted over printing frame alongwith ballot paper and with the printing of the ballot paper the number is automatically marked on it. Sometimes this machine slips, then the number is not marked and sometime when the number in the machine is jammed then the number is marked more than once. As soon as this mistake is noticed the numbers are cancelled and printed afresh. The mistake has occurred due to this Type High Numbering Machine and that is being looked into.

Shri Atal Bihari Vajpayee : Mr. Speaker, Sir, it is a very important matter and I have to ask one question more.

The hon-Minister has stated that the numbering machine is fitted with the printing machine where ballot papers are printed. The hon. Minister of Law had said that more ballot papers were printed because ballot papers for several constituencies were printed together. But is it a fact that the ballot papers which have been found out are in the serial number of 12 thousand. How the ballot papers in the series of 12 thousand or 13 thousand were surplus because surplus must be those which bear serial numbers over lakhs ?

Shri Nitiraj Singh Chaudhary : I have just said that if any number is jammed in Type High Numbering Machine then the same number is printed a number of times. Therefore, it might be possible that the number which is being referred to by the hon. Member might have been printed more than once.............. (Interruption)...............

Shri Atal Bihari Vajpayee : There is not a question of one number. Thousands of numbers are there ranging from 12 thousand to 20 thousand. How this would happen ? Will it be inquired again ?

Shri Nitiraj Singh Chaudhary : The enquiry is going on. The Controller of Printing, Chandigarh is looking into it.

Mr. Speaker : The Question How is over.

प्रश्नों के लिखित उत्तर

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

कोयले की कमी के कारण ईंटों के मूल्य में वृद्धि

*190. **श्री प्रबोध चन्द्र** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उन्हें पता है कि कोयले के वितरण के लिये माल डिब्बे उपलब्ध न होने के कारण कोयले की, विशेषकर ईंटों के भट्ठों में काम आने वाले कोयले की, भारी कमी है जिसके परिणामस्वरूप बड़ी संख्या में बेरोजगारी हुई है तथा ईंटों के मूल्य में वृद्धि हुई है ; और

(ख) इस स्थिति को सुधारने के लिये सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) पिछले वर्ष की तुलना में 1970-71 के दौरान बंगाल और बिहार के कोयला क्षेत्रों से कोयले के लदान में आमतौर पर कमी हुई है। किन्तु भारी बेरोजगारी और ईंटों की कीमत वृद्धि होने या इनके कारणों के बारे में इस मंत्रालय को कोई जानकारी नहीं है।

(ख) बंगाल और बिहार कोयला क्षेत्र से होने वाले कोयले के परिवहन की वर्तमान जरूरतों को पूरा करने के लिए रेलोंके पास सभी साधन हैं। माल डिब्बों की सप्लाई में कमी के कारण कानून और व्यवस्था की खराब स्थिति और बदमाशों की हरकतें थीं, जैसे माल डिब्बों के पुर्जों, ऊपरी कर्षण तारों, दूर संचार केबलों आदि की बड़ी पैमाने

पर चोरी, सवारी औरमाल गाड़ियों में तोड़-फोड़, रेल कर्मचारियों पर हमले और उनकी हत्या, रेल कर्मचारियों द्वारा की गयी छोटी-बड़ी हड़तालें, स्टेशनों पर और कार्यालयों में रेल सम्पत्ति को लूटना और उसमें आग लगाना, स्टेशनों, यार्डों और कालोनियों में बम फेंकना, बन्द, हड़तालें और अन्य प्रकार से काम बन्द कर देना जिनसे रेल परिचालन ठप्प हो जाये और इसी तरह की कई अन्य समाज-विरोधी कार्रवाइयां थीं। रेलों ने अपनी ओर से उस क्षेत्र में सुरक्षा दल के कर्मचारियों की संख्या यथासम्भव अधिक से अधिक बढ़ा दी है। रेल प्राधिकारियों द्वारा पश्चिम बंगाल की राज्य सरकार से सभी स्तरों पर यथासम्भव निकटतम ताल-मेल रखा जा रहा है ताकि इस प्रकार की गतिविधियों का कारगर ढंग से सामना किया जा सके। उच्च अधिकारियों से उस क्षेत्र में रेल संचलन को फिर से सामान्य स्थिति में लाने के लिए ठोस और प्रभावपूर्ण उपाय बरतने के लिए अनुरोध किया गया है। हाल ही में रेल मंत्री द्वारा विशेष रूप से आयोजित सम्बद्ध राज्य और केन्द्रीय मंत्रियों की बैठक में स्थिति की समीक्षा की गयी थी । फिर भी, अभी तक स्थिति में कोई सुधार नहीं हुआ है ।

Issue of Free Passes to Persons and Institutions by Railway Board

***Shri Ramavatar Shastri** : Will the Minister of **Railways (Ram Mantri)** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Railway Board have issued free passes in the names of some persons and institutions for travelling in the 1st, 2nd and 3rd class compartments;

(b) if so, the categories of persons and institutions and the classes for which each of them has been issued free passes;

(c) the annual loss which Government have to suffer as a result thereof; and

(d) the justification for issuing such passes ?

The Minister of Railways (Rail Mantri) (Shri Hanumanthaiya) (a) Yes, Sir.

(b) Representatives of—

(1) Recognised Railway Labour Federations/Unions;

(2) Organisations of National importance in the field of humanitarian, social or cultural activities;

(3) Organisations assisting the Railways;

(4) Individual social workers.

(c) There has been no loss to the Government.

(d) These passes are issued on administrative requirements and for helping National effort in social and cultural fields.

जनता एक्सप्रेस की तुलना में जी० टी० और दक्षिण एक्सप्रेस में स्थानों की अधिक मांग

*192. **श्री सी० चित्तिबाबू** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या जनता एक्सप्रेस रेलगाड़ी की अपेक्षा जी० टी० और दक्षिण एक्सप्रेस रेलगाड़ियों में स्थानों की मांग अधिक है ;

(ख) क्या इसका कारण जनता एक्सप्रेस में भोजनालय की अनुपलब्धता, गाड़ी के पहुँचने में अत्यन्त अधिक समय लेना और गाड़ी के आने-जाने का विषम समय होना है ; और

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार इन दोनों गाड़ियों में उपलब्ध सुविधाओं के समान ही जनता एक्सप्रेस में भी समस्त सुविधाएं देने का है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी हां।

(ख) इसका कारण यह है कि गाड़ी का चालन समय अधिक है; भोजनयान की व्यवस्था न होने के कारण ऐसा नहीं है।

(ग) ये तीनों गाड़ियाँ तीन विभिन्न समयों पर चलानी पड़ती हैं और वे सभी समानरूप से सुविधाजनक नहीं हो सकतीं। इसी प्रकार, जो गाड़ी अधिक स्टेशनों पर ठहरती है, उसका धीमा होना लाजिमी है। जनता एक्सप्रेस में भोजनयान की व्यवस्था करने का कोई विचार नहीं है क्योंकि स्टेशनों पर स्थायी दूकानों की व्यवस्था से खानपान की पर्याप्त सुविधाएं मिल जाती हैं और भोजनयान की व्यवस्था सवारी डिब्बे को हटाकर ही की जा सकती है जिससे यात्रियों के लिए स्थान में कमी हो जायेगी।

रूस से आये तथा रूस गये औद्योगिक प्रतिनिधि मंडल

*193. **श्री राज राजसिंह देव** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत एक वर्ष में रूस से भारत आने वाले विभिन्न औद्योगिक प्रतिनिधि मण्डलों की संख्या क्या है तथा उन प्रतिनिधिमण्डलों में आने वाले अधिकारियों का ब्यौरा क्या है;

(ख) इन दौरों के क्या उद्देश्य थे तथा इन प्रतिनिधियों के साथ किये गये करारों का ब्यौरा क्या है; और

(ग) इसी अवधि में भारत से रूस भेजे गये प्रतिनिधिमण्डलों का ब्यौरा क्या है तथा वे किस उद्देश्य से वहां भेजे गये ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) से (ग) जानकारी इकट्ठी की जा रही है और वह सभा पटल पर रख दी जायेगी।

तेल्लिचेरी-कुर्ग मैसूर रेलवे लाइन का निर्माण

*194. **श्री ए० के० गोपालन**: क्या **रेलवे** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तेल्लिचेरी-कुर्ग-मैसूर रेलवे लाइन का निर्माण करने के सम्बन्ध में सर्वेक्षण कब किया गया था ;

(ख) उक्त रेलवे लाइन सम्बन्धी निर्माण-कार्य आरम्भ करने में विलम्ब के क्या कारण हैं ; और

(ग) उक्त निर्माण-कार्य कब आरम्भ किये जाने की सम्भावना है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) 1956-57 में।

(ख) वित्तीय दृष्टि से प्रस्तावित रेलवे लाइन का औचित्य नहीं था।

(ग) निकट भविष्य में इस परियोजना को शुरू करने की कोई सम्भावना नहीं है।

विमलगढ़ होते हुए तलचर से रूरकेला तक रेलवे लाइन

*196. **श्री पी० गंगादेव** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने विमलगढ़ होते हुए तलचर से रूरकेला तक रेलवे लाइन बिछाने के बारे में सर्वेक्षण कराया था ;

(ख) यदि हां, तो सर्वेक्षण प्रतिवेदन में किन-किन मुख्य बातों का उल्लेख किया गया था; और

(ग) क्या सरकार का विचार उपरोक्त रेलवे लाइन को बिछाने का कार्य चौथी पंचवर्षीय योजना में पूरा कराने का है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) से (ग) विमलगढ़ से तलचेर तक, कोयरा घाटी के रास्ते बांसपानी तक विस्तार सहित, नयी लाइन बनाने के लिए इंजीनियरी और यातायात सर्वेक्षण हाल में पूरे किये गये हैं। रेलवे बोर्ड सर्वेक्षण रिपोर्टों पर विचार कर रहा है। सर्वेक्षण रिपोर्टों के अनुसार, यह लाइन, जो लगभग 215 कि० मी० लम्बी होगी और जिस पर लगभग 34 करोड़ रुपये की लागत आयेगी, लाभप्रद नहीं होगी। लेकिन, सभीपहलुओं से रिपोर्टों की जांच कर लिये जाने के बाद ही इस लाइन के निर्माण के सम्बन्ध में अन्तिम निर्णय किया जायेगा।

महानन्दा नदी बृहत् योजना

*199. **श्री कृष्ण हाल्दर** : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि उत्तर बंगाल की जनता में सरकार द्वारा महानन्दा नदी बृहत् योजना के आरम्भ न किये जाने के बारे में असंतोष है ; और

(ख) यदि हां, तो योजना के आरम्भ करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है तथा इसे कब तक आरम्भ किये जाने की सम्भावना है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्री (डा० के० एल० राव) : (क) पश्चिम बंगाल सरकार ने कहा है कि उन्हें उस असंतोष का ज्ञान है जो महानन्दा तटबंध स्कीम के, जिसे राज्य में महानन्दा नदी के लिये मास्टर प्लान के रूप में माना गया है, कार्यान्वित न होने के कारण फैला हुआ है।

(ख) 3.76 करोड़ रुपये की अनुमानित लागत की महानन्दा तटबंध स्कीम की संशोधित रिपोर्ट फरवरी 1971 में पश्चिम बंगाल सरकार से प्राप्त हुई थी ; जिसकी केन्द्र में जांच की जा रही है। स्कीम के कार्यान्वयन का प्रश्न केवल तब ही उठेगा जब यह योजना आयोग द्वारा स्वीकृत कर ली जायगी। पश्चिम बंगाल सरकार ने राज्य की चौथी पंचवर्षीय योजना में इस स्कीम के लिए कोई प्रावधान शामिल नहीं किया है।

मार्टिन वर्न लाइट रेलवे के कर्मचारियों को भारतीय रेलवे में खपाना

*200. **श्री मोहम्मद स्माइल** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार मार्टिन वर्न रेलवे, जो कि हाल ही में बन्द कर दी गई है, के कर्मचारियों को भारतीय रेलवे में खपाने का है; यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है ;

(ख) क्या सरकार ने उक्त कर्मचारियों को यह आश्वासन दिया था कि उनको भारतीय रेलवे में खपा लिया जायेगा ;

(ग) यदि हां, तो उनको खपाने में विलम्ब के क्या कारण हैं ; और

(घ) उक्त आश्वासन को कब तक पूरा किया जायेगा ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) और (ख) 16-12-1970 को सरकार ने विनिश्चय किया कि शाहदरा-सहारनपुर, हवड़ा-आमला और हवड़ा-सियाखला लाइट रेलों के कर्मचारियों को भारतीय रेलों में नियुक्ति दी जानी चाहिए। उसी दिन एक प्रेस विज्ञप्ति जारी की गयी जिसमें उक्त विनिश्चय की घोषणा की गयी थी।

(ग) और (घ) उत्तर, पूर्व और दक्षिण-पूर्व रेल प्रशासनों को हिदायत जारी की गयी थी कि इन लाइट रेलों के अरापजत्रित कर्मचारियों को, एक जांच परख समिति द्वारा उनकी उपयुक्तता की जांच कराके नौकरी के प्रस्ताव भेजे जायें।

शाहदरा-सहारनपुर लाइट रेलवे के अधिकांश कर्मचारियों की उत्तर रेलवे ने जांच परख कर ली है और अब तक 162 कर्मचारियों को विभिन्न मण्डलों में तीसरे दर्जे के पदों पर नियुक्त किया जा चुका है। जांच परख के बाद चौथी श्रेणी के 590 कर्मचारियों के नाम पैनल में रखे गये हैं और इन कर्मचारियों को नियुक्ति प्रस्ताव भेजने के लिए पैनल विभिन्न मण्डलों को भेज दिये गये हैं।

पूर्व और दक्षिण-पूर्व रेलों पर इस सम्बन्ध में थोड़ी कठिनाई रही है, क्योंकि मान्यता प्राप्त यूनियनें और नियमित पदों पर नियुक्ति की प्रतीक्षा कर रहे नैमित्तिक श्रमिक इसका विरोध कर रहे हैं। पश्चिम बंगाल में नियोजन की स्थिति को ध्यान में रखते हुए लाइट रेलवे के कर्मचारियों को रेलों पर कहीं और नियुक्तियां दे देने की सम्भावना पर इस समय विचार किया जा रहा है।

गुजरात में डीज़ल के इंजनों का तथा बिजली के इंजनों का चलाया जाना

*201. **श्री डी० डी० देसाई**: क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गुजरात क्षेत्र में कोयले के निक्षेपों के न होने के कारण से उस क्षेत्र में डीज़लीकरण तथा विद्युतीकरण कब पूरा किया जायेगा और कोयले द्वारा उत्पन्न भाप से इंजनों का चालन कब तक बन्द कर दिया जायेगा ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : रेल मार्गों का डीज़लीकरण और बिजलीकरण एक सतत प्रक्रिया है और यह कार्य भारतीय रेलों के विभिन्न खण्डों की सापेक्ष आवश्यकताओं पर आधारित एक चरण-बद्ध कार्यक्रम के अनुसार किया जा रहा है।

गुजरात में सीधी जाने वाली कई मालगाड़ियों का डीज़लीकरण पहले ही किया जा चुका है और विरार से अहमदाबाद तक के खण्ड पर बिजलीकरण का काम हो रहा है।

साधनों की सीमित उपलब्धता के कारण भाप इंजनों का इस्तेमाल तत्काल बन्द कर देना सम्भव न होगा।

समस्तीपुर से रक्सौल (पूर्वोत्तर रेलवे) तक बड़ी लाइन

*202. **श्री भोगेन्द्र झा** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या समस्तीपुर (पूर्वोत्तर रेलवे) से रिक्सौल तक बड़ी लाइन के बढ़ाने के सम्बन्ध में किये गये सर्वेक्षण की रिपोर्टों की जांच अब हो गई है;

(ख) यदि हां, तो उसके क्या परिणाम निकले; और

(ग) क्या इन रिपोर्टों की जांच में रक्सौल लाइन को बरास्ता-दरभंगा ले जाने के दावों को बल प्रदान करने वाले इन तथ्यों को ध्यान में रखा है कि प्रतिरक्षा अपेक्षाओं की दृष्टि से एकमात्र सबसे बड़ा हवाई अड्डा दरभंगा में स्थित है। दरभंगा एक ऐसा जंकशन है जहां से भारत नेपाल सीमा पर स्थित रक्सौल, जयनगर और निर्मली को भारत-नेपाल सीमा तक तीन रेल लाइनें जाती हैं और दरभंगा देश में सबसे अधिक जनसंख्या वाला जिला है जिसकी जनसंख्या लगभग 55 लाख है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी नहीं।

(ख) सर्वेक्षण पूरा हो चुका है और रिपोर्ट तैयार की जा रही है।

(ग) जी हां।

तिरुचिरापल्ली और तूतीकोरिन (दक्षिण रेलवे) के बीच रेलवे लाइन को दोहरा करना

*203. **श्री मुरूगनन्तम** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तिरुचिरापल्ली और तूतीकोरिन के बीच रेलवे लाइन को दोहरा करने का कोई प्रस्ताव है ;

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

(ग) उक्त प्रस्ताव की अनुमानित लागत क्या है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) सवाल नहीं उठता।

विदेशी/औद्योगिक प्रतिनिधि मंडलों का दौरा

*204. **श्री बी० के० दासचौधरी** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1969-70 और 1970-71 में कितने औद्योगिक प्रतिनिधि मंडलों ने भारत का दौरा किया;

(ख) वर्ष 1969-70 और 1970-71 में कितने भारतीय औद्योगिक प्रतिनिधि मण्डल विदेशों में भेजे गये; और

(ग) इन औद्योगिक प्रतिनिधि मंडलो के दौरो के आदान-प्रदान से औद्योगिक विकास के सम्बन्ध में कौन-कौन से करार किये गये ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री घनश्याम ओझा) : (क) से (ग) सूचना इकट्ठी की जा रही है, सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

पश्चिम बंगाल में बिजली की कमी

*205. **डा० रानेन सेन** : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल में बिजली की कमी है ;

(ख) क्या इसके कारण राज्य से विभिन्न औद्योगिक एककों के उत्पादन पर प्रभाव पड़ा है ;

(ग) यदि भाग (क) का उत्तर स्वीकारात्मक है, तो उसके क्या कारण हैं; और

(घ) कमी को पूरा करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्री (डा० के० एल० राव) : (क) और (ग) कलकत्ता क्षेत्र में मई, 1971 के दौरान पश्चिम बंगाल राज्य बिजली बोर्ड के बंडेल विद्युत् केन्द्र में और पश्चिम बंगाल सरकार के दुर्गापुर विद्युत् केन्द्र में भी संयंत्र की खराबी के कारण कुछ लोड शैडिंग हुआ है। कोयला मिलों और मेन्टिनेन्स आउटेजिज से सम्बन्धित समस्याएं भी हैं । पीक घण्टों में लगभग 30 से 35 मैगावाट की कमी होती है ।

जलढाका विद्युत् केन्द्र में आउटेजिज और अपर्याप्त विद्युत् उत्पादन क्षमता के कारण उत्तर बंगाल में विद्युत् की स्थिति तंग रही है ।

(ख) हां, कुछ सीमा तक ।

(घ) विद्युत् केन्द्रों पर मरम्मतें की जा रही हैं । उम्मीद है कि एक हफ्ते में सामान्य सप्लाई पुनः होने लगेगी । उत्तर बंगाल में विद्युत् सप्लाई में वृद्धि की व्यवस्था 6 मैगावाट के एक पैकेज थर्मल प्लान्ट से, जिसको दिशेरगढ़ से स्थानांतरित किया जा रहा है, अतिरिक्त विद्युत् उत्पन्न करके और असम और गुजरात बिजली बोर्डों से खरीदे गए डीजल सेटों का प्रतिष्ठापन करके की जा रही है । इस प्रकार की आपातकालीन स्थितियों में दामोदर घाटी निगम क्षेत्र से अतिरिक्त विद्युत् का स्थानांतरण तभी किया जा सकता है जब अतिरिक्त पारेषण पथों का निर्माण हो जाए । इसका अध्ययन किया जा रहा है ।

Construction of Bansagar Dam on Sone River, Madhya Pradesh

+*206. **Shri Hukam Chand Kachwai** : Will the Minister of **Irrigation and Power (Sinchai Aur Vidyut Mantri)** be pleased to state :

(a) whether Government of Madhya Pradesh have requested the Central Government of approval for the construction of Bansagar Dam on Sone river in Madhya Pradesh and also for the sanction of a grant and loan therefor;

(b) if so, the action since taken by Government in this regard; and

(c) the time by which the above grant and loan are likely to be made available to the State Government ?

The Minister of Irrigation and Power (Sinchai Aur Vidyut Mantri) (Dr. K. L. Rao) :

(a) to (c) The Madhya Pradesh Government have sent the Bansagar Project for acceptance by the Planning Commission for inclusion in the developmental plans of Madhya Pradesh.

The Government of Bihar have protested against the Bansagar Project as proposed by the Government of Madhya Pradesh involving diversion of the Sone waters to the Tons river, on the ground that it will affect the large irrigation system in Bihar from the Sone lower down where the position of supplies is stated to be already critical.

The Government of Uttar Pradesh have been urging that the Bansagar Project is the only source of irrigation to the famine stricken plateau areas in Mirzapur district and that the Bansagar Project proposed by the Madhya Pradesh Government should be modified to make provision for irrigation in this area also.

Efforts are being made by engineers of the Central Government in consultation with engineers of Madhya Pradesh, Uttar Pradesh and Bihar Governments to evolve revised proposals for the Bansagar project which might be acceptable to all the three states.

बिहार के खनन क्षेत्रों में रेलवे लाइनों का विस्तार

*207. **श्री नवल किशोर सिंह** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चौथी पंचवर्षीय योजना में बिहार राज्य के खनन क्षेत्रों में लौह-अयस्क, ग्रेफाइट और चूना-पत्थर वाले क्षेत्रों में, अलग-अलग रेलवे लाइनों के विस्तार के लिये बिहार सरकार के क्या प्रस्ताव हैं;

(ख) क्या उनके मंत्रालय और योजना आयोग ने प्रस्ताव स्वीकार कर लिये हैं; और

(ग) इन प्रस्तावों के कब तक क्रियान्वित हो जाने की सम्भावना है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) लौह अयस्क खनन क्षेत्रों में, चौथी योजना में रेलवे लाइनों के विस्तार के लिए बिहार सरकार से तीन प्रस्ताव मिले हैं। ग्रेफाइट और चूना-पत्थर वाले क्षेत्रों के लिए अलग से कोई प्रस्ताव नहीं मिला है ।

(ख) जी नहीं ।

(ग) सवाल नहीं उठता ।

Construction of Kishau Dam Project

+*208. **Shri R. C. Vikal** : Will the Minister of **Irrigation and Power (Sinchai Aur Vidyut Mantri)** be pleased to state :

(a) the time by which Kishau Dam Project would be taken up and the specific scheme to be undertaken under the said project;

(b) the expenditure likely to be incurred on the said project;

(c) the names of the States likely to be benefited by the said project; and

(d) the names of the States whose co-operation has been sought in this regard and the extent thereof State-wise ?

The Minister of Irrigation and Power (Sinchai Aur Vidyut Mantri (Dr. K. L. Rao) :

(a) to (d) The Kishau Dam Project is under investigation by the Government of Uttar Pradesh. According to preliminary proposals drawn up by the State Government, the Project consists of a rockfill dam about 800 ft. high and for power generation and for the use of the regulated supplies for increasing drinking water for Delhi and irrigation from the Yamuna. The cost is roughly assessed by the State engineers to be of the order of 100 to 150 crores.

The proposals drawn up by the U. P. Government were recently examined by the Union Minister of Irrigation and Power; the Chief Minister, Haryana; Ministers of Irrigation and Power, Rajasthan and Uttar Pradesh; Minister of Finance and Revenue, Himachal Pradesh and the Executive Councillor of Delhi. There has been general agreement on the need of building a dam on the Tons river for storage. The Engineers (Irrigation) and (Hydel) of these States and Senior engineers of the Central Water and Power Commission have been asked to examine some other likely sites for the dam, carry out further hydrological studies and fix the storage and discuss the quantum of water needed for water supply to Delhi and the use of the remaining waters for extending irrigation in Uttar Pradesh, Haryana, Rajasthan and Himachal Pradesh and the way in which the waters should be conveyed. The engineers have also been asked to discuss the sharing of power to be generated in the project as well as additional power generation which would be possible at the existing run-of-the river projects downstream and other connected matters.

मशीन टूल्स कारपोरेशन आफ इंडिया (प्राइवेट) लिमिटेड, अजमेर का उत्पादन

*209. **श्री एम० रामगोपाल रेड्डी :** क्या औद्योगिक विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मशीन टूल्स कारपोरेशन आफ इंडिया (प्राइवेट) लिमिटेड, अजमेर का वर्तमान उत्पादन कितना है;

(ख) क्या यह सम्पूर्ण देश के मशीनी औजारों की मांग को पूरा करने में समर्थ है;

(ग) यदि नहीं, तो सरकार देश की मांग को पूरा करने के लिये क्या कदम उठा रही है; और

(घ) अजमेर एकक द्वारा जिन मशीनी औजारों का उत्पादन किया जाता है, उनके मूल्य अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों की तुलना में कैसे हैं ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री घनश्याम ओझा) : (क) मशीन टूल्स कारपोरेशन आफ इण्डिया, अजमेर का 1970-71 का उत्पादन निम्न प्रकार है :—

3 यूनिवर्सल कटर ग्राइंडर्स और 180 हिस्से-पुर्जे ।

3 वर्टीकल सरफेस ग्राइंडर्स और 175 हिस्से-पुर्जे ।

2 क्रेन्कशाफ्ट ग्राइंडर्स और 613 हिस्से-पुर्जे । और

4 टूल पोस्ट ग्राइंडर्स ।

(ख) और (ग) प्रकार, आकार और मूल्यों के बारे में मशीनों की निश्चित मांग को अभी तक आंका नहीं गया है । जिस प्रकार की मशीनों के लिए इस कम्पनी को लाइसेंस दिया गया है उस प्रकार की मशीनों से देश की आवश्यकताओं को पूर्ण रूप से पूरा करने का प्रश्न फिलहाल नहीं उठता है, क्योंकि कम्पनी अभी नियमित उत्पादन प्रारम्भ करेगी । पूर्ण उत्पादन स्तर पर पहुंचने पर भी घिसाई मशीनों, उन मूल प्रकार की मशीनों जिसके लिए कम्पनी को लाइसेंस दिया गया है, की सभी आवश्यकताओं की पूर्ति की आशा नहीं की जा सकती है । कम्पनी केवल कुछ आकारों और परासों की मशीनों का ही निर्माण करेगी ।

जिन मशीनों की निश्चित तौर पर कमी है उनके उत्पादन के लिए सरकार अन्य विद्यमान एककों के विविधीकरण और नये एककों की स्थापना के लिए प्रस्तावो पर गुणावगुण के आधार पर विचार करेगी और उपलब्ध संशोधनों का पूर्णतम उपयोग करेगी तथा एक मशीन के अधिक बनने और अपव्यय पर ध्यान रखेगी।

(घ) कम्पनी ने अभी नियमित उत्पादन शुरू नहीं किया है और इस प्रकार अभी कम्पनी द्वारा बनाई गई या जोड़ी गई मशीनों की कीमतों को अन्तर्राष्ट्रीय कीमतों से तुलना करना सम्भव नहीं है।

पूर्वी रेलवे पर गाड़ियों का लूटा जाना

*210. **श्री त्रिदिब चौधरी** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पूर्व रेलवे के मुख्य मार्ग पर बन्देल जंकशन और आदिसप्तग्राम के बीच दूरगामी गाड़ियों अर्थात् अमृतसर मेल, सियालदह-गया पैसेन्जर, देहरादून एक्सप्रेस और समस्तीपुर-सियालदह पैसन्जर गाड़ियों और उनके ब्रेकवानों को, जिनमें यात्रियों का सामान और पार्सल थे 6 मई, 1971 की रात्रि को एक के बाद एक डाकुओं द्वारा लूट लिया गया था ;

(ख) यदि हां, तो इससे यात्रियों तथा रेलवे को कुल कितनी हानि हुई ; और

(ग) क्या रेलवे के सुरक्षा दल ने स्वतन्त्र रूप से सी० आर० पी० तथा पश्चिम बंगाल राज्य की अपराध सम्बन्धी जांच करने वाली एजेंन्सियों के अतिरिक्त इस बारे में कोई जांच की है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) 6/7 मई, 1971 की रात को ब्याण्डेल और आदिसप्तग्राम रेलवे स्टेशनों के बीच तीन गाड़ियों, अर्थात् 5 अप हावड़ा-अमृतसर डाक, 312 डाउन समस्तीपुर-सियालदह सवारी और 337 अप सियालदह-गया तेज सवारी गाड़ियों को शिकार बनाया गया। 9 अप देहरादून एक्सप्रेस को भी दो बार रोका गया, एक बार होज पाइप को काटकर आदिसप्तग्राम स्टेशन के पास और दूसरी बार खतरे की जंजीर को खींचकर मगरा स्टेशन के पास; लेकिन किसी यात्री ने न तो चोरी या लूट की कोई शिकायत की और न इस गाड़ी के ब्रेकयान से कोई सामान निकाला गया था।

(ख) कितनी सम्पत्ति का नुकसान हुआ इसका अभी अनुमान नहीं लगाया जा सका है।

(ग) रेलवे सुरक्षा दल को ऐसे मामलों की जांच का अधिकार नहीं है। फिर भी दल ने इन मामलों के तथ्यों का पता लगाया था। सरकारी रेलवे पुलिस ने तीनों मामले दर्ज कर लिये थे और वह जांच कर रही है। एक गिरफ्तारी भी हुई है।

चैकोस्लोवेकिया के सहयोग से जेटर ट्रैक्टरों का निर्माण

895. **श्री चन्द्रशेखर सिंह** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड ने पिंजौर कारखाने में जेटर ट्रैक्टरों के निर्माण के लिए चैकोस्लोवेकिया की एक फर्म, फोरेन ट्रेड कारपोरेशन से किसी समझौते की हाल ही में हस्ताक्षर किए हैं;

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

(ग) क्या उक्त समझौते के परिणाम स्वरूप सरकार ने सेन्ट्रल मैकेनिकल इंजीनियरिंग रिसर्च इंस्टीट्यूट, दुर्गापुर द्वारा देश में विकसित ट्रैक्टर के उत्पादन का विचार त्याग दिया है; और

(घ) यदि नहीं, तो दुर्गापुर में तैयार किये गये उक्त डिजाइन के ट्रैक्टर का उत्पादन कब और किस स्थान पर किया जायेगा ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) और (ख) जी, हां, हिन्दुस्तान मशीन टूल्स बंगलौर ने अपने पिंजौर (हरियाणा) स्थित एकक में वर्ष में कुल 12,000 नग जेटर 2011/2511 (20 हार्स पावर) कृषि ट्रैक्टर बनाने के लिए चैकोस्लोवाकिया के मै० मोतोकोव से एक करार किया है। करार की शर्तों में निहित है कि मै० मोतोकोव भारतीय कम्पनी को आवश्यक तकनीकी जानकारी तथा सहायता ड्राइंग्स का संभरण, प्राविधिक ज्ञान, उत्पादन तकनीक, इन्जिनियरिंग आंकड़े, उत्पादन प्रक्रिया का लिखित विवरण जैसी सहायता देगा। करार की अवधि में नमूने में हुए सभी सुधारों की सूचना वह कम्पनी को देगा। तकनीकी और तकनीकी प्रलेखपोषण तथा परियोजना सविवरण रिपोर्ट की लागत पर विचार करते हुए भारतीय कम्पनी विदेशी फर्म को उनकी सेवाओं के उपलक्ष में एकमुश्त रकम देगी। ट्रैक्टर उत्पादन पर ५ वर्षों की अवधि तक आवर्ती रायल्टी भी दी जाएगी।

(ग) और (घ) पंजाब स्टेट इण्ड० डेवलपमेंट कारपोरेशन लि० ने केन्द्रीय मेकेनीकल इंजीनियरिंग रिसर्च इंस्टीट्यूट, दुर्गापुर द्वारा विकसित किए गए स्वराज 20 (20 हार्स पावर) ट्रैक्टर के बनाने का प्रस्ताव किया है। दिनांक 20 नवम्बर, 1970 को उन्हें इस कार्य के लिए आशय पत्र दिया गया है। उनका चण्डीगढ़ के समीप माहाली में कारखाना स्थापित करने का विचार है। सी० एम० ई० आर० आई० द्वारा विकसित किए गए ट्रैक्टर के आद्यरूप की जांच ट्रैक्टर टेस्टिंग स्टेशन, बुदनी में की गई तथा सुधार के अनेक सुझाव दिए गए थे। ये सुधार पंजाब स्टेट इंडस्ट्रियल डेवलपमैंट कारपोरेशन लि० द्वारा कार्यान्वित किए गए हैं और इस समय मूल सुधारों का परीक्षण बुदनी स्टेशन में हो रहा है। बुदनी स्टेशन द्वारा आद्यरूप के स्वीकृत हो जाने पर निर्माण के पंजाब स्टेट इन्डस्ट्रियल डेवलपमेंट कारपोरेशन अपनी प्रायोजना को कार्यान्वित करने का प्रावस्थाबद्ध कार्यक्रम बनाएगा।

औद्योगिक लागत तथा मूल्य ब्यूरो द्वारा वस्तुओं के लागत ढांचे का अध्ययन

896. **श्री चन्द्रशेखर सिंह :** क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या औद्योगिक लागत तथा मूल्य ब्यूरो ने अल्यूमिनियम, सैट्रिक एसिड, जिलेटीन कैप्सूल, ड्राई बैटरी सैल, रेजर ब्लेड, फारमलडिहाइड, मैथानोल, सोडियम हाइड्रोसल्फाइट और सूती कपड़े आदि जैसी वस्तुओं के मूल्य तथा लागत ढांचों का अध्ययन पूरा कर लिया है;

(ख) यदि हां, तो उनके प्रतिवेदन की मुख्य बातें क्या हैं और क्या यह प्रतिवेदन सभा-पटल पर रखा जायेगा; और

(ग) सरकार का उस पर क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) अल्यूमिनियम की कीमतों का अध्ययन करने वाले, ब्यूरो के कार्यकारी दल ने सरकार को नवम्बर, 1970 में प्रतिवेदन प्रस्तुत किया था। कोयले पर भी प्रतिवेदन हाल ही में प्रस्तुत किया गया है और कृषि ट्रैक्टरों पर प्रतिवेदन संकलित हो रहा है और उसके जल्दी ही प्रस्तुत किए जाने की आशा है। सिट्रिक ऐसिड, जिलेटिन कैप्सूल, रेज़र ब्लेड और सोडियम हाइड्रोसल्फाइट पर अध्ययन प्रगति पर है और उसके शीघ्र ही पूर्ण किए जाने की आशा है। औषधियों (थोक औषधियों और औषधियों के नुसखों), साबुनों और सूती वस्त्रों के अध्ययन में व्यस्त रहने के कारण ड्राई बैटरी सेलो, फॉरमलडिहाइड और मेथनॉल का अध्ययन अभी शुरू नहीं किया गया है।

(ख) और (ग) अल्युमिनियम की कीमतों से संबंधित प्रतिवेदन पर सरकार का निर्णय 24 मई, 1971 के असाधारण गजट में प्रकाशित कर दिया गया है। कोयले की कीमतों पर प्रतिवेदन अभी भी विचाराधीन है।

औद्योगिक लागत तथा मूल्य ब्यूरो द्वारा लागत ढांचे के बारे में परामर्श

897. **श्री चन्द्रशेखर सिंह** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या औद्योगिक लागत तथा मूल्य ब्यूरों ने पूरी संख्या में कर्मचारियों की भर्ती कर लिया है;

(ख) यदि हां, तो ऐसे विशिष्ट उद्योगों के नाम क्या हैं जिनके लागत ढांचे के बारे में सरकार ने इस ब्यूरो के गठन से लेकर इसका परामर्श मांगा है;

(ग) उन उद्योगों के नाम क्या हैं जिनके बारे में इस ब्यूरो ने पहले ही अपना परामर्श दे दिया है और अपना प्रतिवेदन भेज दिया है; और

(घ) उन उद्योगों के नाम क्या हैं जिनको वर्ष 1971-72 में इसी प्रकार के अध्ययन के लिये इस ब्यूरो को भेजने का विचार है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) एक विवरण संलग्न है।

(ख) अल्यूमिनियम, कोयला, कृषि-ट्रैक्टर, साबुन, दवाइयां (औषधि-समूह तथा फारमुलेशन्स, कपास के वस्त्र (नियंत्रणाधीन कपड़े) तथा अनेक अन्य उत्पादन इन उद्योगों पर ब्यूरो के गठन के समय से सरकार ने ब्यूरो का परामर्श मांगा है ।

(ग) अल्यूमिनियम तथा कोयले पर ब्यूरो ने अपनी रिपोर्ट दे दी है। कृषि ट्रैक्टर से संबंधित रिपोर्ट तैयार की जा रही है तथा उसके शीघ्र ही सरकार को सौंपे जाने की संभावना है।

(घ) जैसे-जैसे आवश्यकता पड़ेगी, अन्य औद्योगिक उत्पादों के सम्बन्ध में ब्यूरो से परामर्श लिया जायेगा।

विवरण

औद्योगिक लागत तथा कीमत ब्यूरो में कर्मचारियों की वर्तमान

संख्या दर्शाने वाला विवरण (चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को छोड़ कर)

संख्या	पदनाम	स्वीकृत कर्मचारी संख्या	भरे हुए पदों की संख्या	रिक्त पदों की संख्या
1	2	3	4	5
1.	अध्यक्ष	1	1	—
2.	सदस्य	2	2	—
3.	सचिव	1	1	—
4.	सहायक सचिव एवं प्रशासन अधिकारी	1	—	1
	ग्रर्थ विभाग			
5.	वरिष्ठ अधिकारी	1	1	—
6.	वरिष्ठ अनुसंधान अधिकारी	2	2	—
7.	अनुसंधान अधिकारी	1	—	1
8.	कनिष्ठ अनुसंधान अधिकारी	3	3	—
9.	कम्पनी लॉ कनिष्ठ विशेषज्ञ	1	1	—
	लागत लेखा विभाग			
10.	वरिष्ठ लागत लेखा अधिकारी	1	1	—
11.	लागत लेखा अधिकारी	8	6	2
12.	लागत लेखापाल	8	5	3
	इन्जीनियरिंग विभाग			
13.	उद्योग इंजीनियर	2	—	2
14.	वरिष्ठ इंजीनियर	2	1	1
15.	कनिष्ठ इंजीनियर	2	—	2
	निजी कर्मचारी वर्ग			
16.	निजी सचिव	1	1	—
17.	वरिष्ठ निजी सचिव (आशुलिपिक ग्रेड 1)	2	2	—
18.	निजी सचिव ग्रेड 2 (आशुलिपिक)	8	5	3
19.	आशुलिपिक ग्रेड 3	9	6	3

कार्यालय

20.	सुपरिटैन्डेन्ट	1	1	—
21.	सहायक	2	2	—
22.	उच्च श्रेणी लिपिक	2	2	—
23.	अवर श्रेणी लिपिक (टंकक)	4	2	2
24.	कोषाध्यक्ष एवं लेखा लिपिक	1	1	—
25.	लेखापाल	1	—	1
26.	वरिष्ठ अन्वेषक	1	—	1
27.	रोनियो चालक	1	1	—
28.	काम्पटोमीटर चालक	1	1	—

रिक्त पदों को भरने के लिये कार्रवाई की जा रही है।

नान-वेजेटेरियन रेस्टोरेंट, दक्षिण रेलवे में कार्य कर रहे कमीशन बेयरों को स्थायी बनाना

898. **श्री एम० के० कृष्णन** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार दक्षिण रेलवे के नानवेजेटेरियन रेस्टोरेन्ट में कार्य कर रहे कमीशन बेयरों को स्थायी करने और उन्हें सप्ताह में एक दिन का अवकाश देने का है ;

(ख) क्या सरकार को इस संबंध में कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ; और

(ग) यदि हां, तो सरकार ने उस अभ्यावेदन पर क्या कार्यवाही की है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) से (ग) ये कमीशन बैरे नियमित रेल कर्मचारी नहीं हैं। एक अभ्यावेदन मिला था जिसमें उन्हें स्थायी करने और सप्ताह में एक दिन की छुट्टी देने की मांग की गयी थी। इस अभ्यावेदन पर विचार किया गया और यह पाया गया कि इन्हें नियमित कर्मचारियों की तरह स्थायी करना व्यावहारिक नहीं है। इन्हें अपेक्षित साप्ताहिक विश्राम दिया जाता है।

1970-71 में फर्मों को अपने अधिकार में लिया जाना

899. **श्री आर० कडनापल्ली** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1970-71 के दौरान सरकार द्वारा राज्यवार कितनी फर्मों को अपने अधिकार में लिया गया ;

(ख) उपर्युक्त फर्मों को अपने अधिकार में लेने के कारण क्या हैं; और

(ग) उपर्युक्त फर्मों के उचित कार्य-संचालन के लिए सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री घनश्याम ओझा) : (क) और (ख) सम्भवतः जानकारी उन औद्योगिक एककों के बारे में मांगी गई है जिनका प्रबन्ध केन्द्रीय सरकार ने उद्योग

(विकास और विनियमन) अधिनियम, 1951 के अधीन अपने हाथ में ले लिया है। वर्ष 1970-71 (अप्रैल, 1970 से मार्च, 1971 तक) की अवधि में 8 औद्योगिक उपक्रमों का प्रबन्ध सरकार ने अपने हाथ में लिया। उनके विवरण निम्न प्रकार हैं :

गुजरात	3
प० बंगाल	2
महाराष्ट्र	1
मध्य प्रदेश	1
तमिलनाडु	1
योग	8

ये उपक्रम या तो बन्द होने की स्थिति में आ गए थे अथवा पहले ही बन्द हो चुके थे और फलतः उत्पादन में कमी और बेरोजगारी होती। इनका प्रबन्ध भी इस प्रकार चलाया जा रहा था कि यह जनहित या सम्बन्धित उद्योग के हितों के सर्वथा प्रतिकूल ही था।

(ग) इन औद्योगिक उपक्रमों के अधिकार में लेने के पश्चात् इन्हें सरकार द्वारा नियुक्त उचित नियंत्रकों के प्रबन्ध में रखा गया है। सुचारु रूप से कार्य-संचालन के लिए आवश्यक तकनीकी और वित्तीय मार्ग निदेशक भी उपलब्ध कराया जाता है। इसके साथ ही कार्यकारी पूंजी के रूप में अपेक्षित धन भी दिया जाता है।

Employment Electrical Engineers, Overseers Etc.

900. **hri K. M. Madhukar** : Will the Minister of **Irrigation and Power (Sinchai Anr Vidyut Mantri)** be pleased to state :

(a) the number of such Engineers, Overseers and Diploma-holders in the science of electricals as are unemployed in the country;

(b) whether Government have prepared any estimate as to the number of those out of the above mentioned unemployed persons who can be provided employment under the rural electrification scheme :

(c) whether Government propose to launch any programme regarding electrification with a view to ensure that all the persons trained in this trade get employment;

(d) if so, the details of the specific schemes; and

(e) if not, the reasons therefor ?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation and Power Sinchai Aur Vidyut Mantpalaya men U. P. Mantri (Shri Baij Nath Kureel) :

(a) to (e) : As on the 31st December, 1970 there were 4678 Degree holders and 12067 diploma holders in Electrical Engineering registered with the Employment Exchanges as seeking employment. These numbers include engineers and technicians seeking better placements.

The Central and State Governments are implementing several schemes to increase employment of electrical Engineers and Tchnicians, including those belonging

to the electrical branch. In addition to the construction of power projects, advance action has been taken up on a large number of projects, which would not only increase employment opportunities for engineers and technicians but also ensure the commissioning of Projects in time during the Fifth Plan.

Rural Electrification Schemes are being accelerated by provision of large allocations in the State Plans and additional financial assistance from the Rural Electrification Corporation. The Rural Electrification Corporation has so far sanctioned 115 Schemes at a cost of Rs. 74,53,99,300 which envisage the electrification of 10,180 villages, energisation of 1,91,043 irrigation pumpsets and power supply to 29,963 Small and agro-industries. It is not possible to estimate the exact number of electrical engineers and technicians who would be provided employment in rural electrification schemes because of the direct and indirect employment opportunities generated in the extension of power to rural areas. But significant employment opportunities would arise not only during the construction and maintenance of the electrification schemes but these schemes will also generate scope for additional employment in the new industries coming up as a result of the extension of electricity to areas not having power at present.

तमिलनाडु में औद्योगिक विकास के लिये चुने गये पिछड़े हुए जिले

902. **श्री सामिनाथन्** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) तमिलनाडु में तीव्र औद्योगिक विकास के लिये चुने गये पिछड़े हुए जिलों की संख्या क्या है; और

(ख) इस प्रकार के विकास के लिए किस प्रकार के वित्तीय तथा अन्य प्रोत्साहन देने का विचार है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) और (ख) तामिलनाडु राज्य में आठ जिले यथा, साउथआर्कार, तिरुचिरापल्ली, मदुरई, रामनाथपुरम्, कन्याकुमारी, नार्थअर्काट, तंजौर तथा धर्मपुरी जो वित्तीय संस्थानों से सहायता लेने के पात्र होंगे, निम्नलिखित रियायती शर्तों पर उद्योग स्थापित करने के लिये चुने गये हैं :

1. सात प्रतिशत की कम ब्याज-दर,
2. ऋण की मूल धनराशि की पहली किश्त की वर्तमान तीन वर्षों में अदायगी की अवधि का 5 वर्षों तक बढ़ाया जाना,
3. सधारणतः, 10-12 वर्षों के बदले ऋण की अदायगी की अवधि का 15-20 वर्षों तक बढ़ाया जाना,
4. प्रसामान्य सेवा प्रभार में 50 प्रतिशत की घटौती,
5. आई० एफ० सी० आई तथा आई० सी० आई० सी० आई द्वारा प्रतिभूतियों की सीमा में 30/35 प्रतिशत की घटौती।

इसके अतिरिक्त, तामिलनाडु राज्य में स्थापित किये जाने वाले उपक्रमों के नियत पूंजी विनियोग पर सीधे केन्द्रीय अनुदान अथवा 10 प्रतिशत की सहायता देने के लिये 10 तालुकों के यूनिट के बजाय रामनाथपुरम (के 6 ताल्लुके), मदुरई (का एक ताल्लुका) और तिरुचिरापल्ली (के 3 ताल्लुके) जिलों को चुना गया है।

इन्द्रावती बहुउद्देशीय बांध परियोजना और आनन्दपुर बांध परियोजना के लिए वित्तीय व्यवस्था

903. **श्री सुरेन्द्र महन्ती** : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वित्तीय आयोग ने इन्द्रावती बहुउद्देशीय बांध परियोजना तथा आनन्दपुर बांध परियोजना के निर्माण कार्य के लिए उड़ीसा की 1971-72 की वार्षिक योजना के अन्तर्गत वित्तीय व्यवस्था के लिए मंजूरी देने से इन्कार कर दिया है; और

(ख) यहि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) और ख) उड़ीसा सरकार द्वारा प्रस्तावित अपर इन्द्रावती परियोजना में यह परिकल्पित है कि गोदावरी बेसिन जल, जिसके बारे में विवाद गोदावरी जल विवाद न्यायाधिकरण के न्यायनिर्णयाधीन है, का समुपयोजन किया जाय। भारत सरकार यह उपयुक्त नहीं समझती कि गोदावरी बेसिन में किन्हीं नई परियोजनाओं को स्वीकृति दी जाय जब कि इस नदी के संबंध में जल विवाद-न्यायाधिकरण के विचाराधीन है।

आनन्दपुर बराज को तकनीकी लिहाज़ से स्वीकार्य पाया गया है। बहरहाल, यह एक बड़ी परियोजना है और इस पर 21.5 करोड़ रुपये लागत आने का अनुमान है। उड़ीसा की चौथी योजना में नई स्कीमों के लिए केवल 70 लाख रुपये का प्रावधान है और यह बेहतर समझा जाता है कि इस छोटे से प्रावधान को किसी भी नई बृहत स्कीम की अपेक्षा पिछड़े क्षेत्रों में मध्यम स्कीमों के काम में लाया जाए।

कोयना के संबंध में राष्ट्रीय भू-भौतिकी अनुसंधान संस्थान, हैदराबाद के जाँच-परिणाम

905. **श्रीमती विभा घोष** : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय भूभौतिकी अनुसंधान संस्थान, हैदराबाद को इस जांच परिणम की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित किया गया है कि कोयना भूचाल प्राकृतिक नहीं था ; यदि हां, तो तत्संबंधी ब्योरा क्या है ;

(ख) क्या राष्ट्रीय भूभौतिकी अनुसंधान संस्थान के जांच परिणाम कोयना भूचाल समिति रिपोर्ट के परस्पर विरोधी हैं ; यदि हां, तो दोनों में परस्पर विरोधी बातें क्या हैं ; और

(ग) उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) और (ख) जी, हां। राष्ट्रीय भूभौतिकीय अनुसंधान संस्थान वैज्ञानिकों का यह विचार है कि "स्वयं जलाशय उन विकृतियों के संपुंजन के लिए उत्तरदायी नहीं होते जो साधारण से उच्च यात्रा वाले भूकस्पों से पैदा होती है, लेकिन वे संबंधित क्षेत्रों के यांत्रिकीय गुणों में परिवर्तन के लिए उत्तरदायी होते हैं और उन्हें कम सक्षम बना देते हैं"।

(ग) कोयना भूकम्प समिति रिपोर्ट, अप्रैल, 1968 में इन पहलुओं पर सविस्तार विचार विमर्श किया गया है और भूकम्पीय घटनाओं की समस्त शृंखला को केवल एक ही विवर्तनिक कारण माना गया है। समिति का यह मत है कि जलाशय में पानी का अवरोध सितम्बर और दिसम्बर, 1967 के बड़े भूकम्पों के लिए उत्तरदायी नहीं था। जब तक कोई बात इसके विपरीत साबित न हो जाए तब तक सरकार का विचार है कि विशेषज्ञ समिति की रिपोर्ट पर विश्वास किया जाय; इस समिति के सदस्य भारत और दूसरे देशों के विशेषज्ञ भूकम्प वैज्ञानिक थे।

ढलाई उद्योग की प्रौद्योगिकी का उन्नयन

906. **श्री मुहम्मद शरीफ :** क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने जैसा कि 3/4/71 को नई दिल्ली में वैज्ञानिक तथा औद्योगिक अनुसंधान परिषद् के महानिदेशक ने अनुरोध किया था, सांचों के बड़े पैमाने पर निर्यात की गुंजाइश को ध्यान में रखते हुए, ढलाई उद्योग की प्रौद्योगिकी के उन्नयन का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हां तो उसका ब्योरा क्या है; और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) और (ख) सरकार ने लोहे की ढली हुई वस्तुओं के निर्यात को बढ़ावा देने हेतु उपाय और साधन का सुझाव देने के लिए एक कार्यकारी दल नियुक्त किया है। नेशनल मेटलर्जिकल लैबोरेटरी, जमशेदपुर और इसके क्षेत्रीय केन्द्रों की प्रेरणा पर देश में ढलाई औद्योगिकी में लगातार सुधार किया जा रहा है।

डाकुओं द्वारा खोजापुर स्टेशन पर रेल के एक डिब्बे से व्यक्तियों का अपहरण

907. **श्री नरेन्द्र कुमार सांधी** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डाकुओं के एक दल ने 21 अप्रैल, 1971 को मोरिना जिले में खोजापुर स्टेशन पर एक रेल के डिब्बे से पांच व्यक्तियों का अपहरण किया था और डाकुओं के उसी दल के बाद में उसी रेलवे स्टेशन के निकट एक अन्य गाड़ी को रोक कर उसके यात्रियों से कीमती वस्तुएं छीन ली थीं;

(ख) यदि हां, तो क्या अपहरित व्यक्तियों का पता लगाया गया था और डाकुओं को गिरफ्तार किया गया था; और

(ग) ऐसी घटनाओं को रोकने, विशेषकर ऐसे स्थानों में जहां डाकू सक्रिय हैं, सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) 17 अप्रैल, 1971 को जब 661 डाउन सवारी गाड़ी खोजीपुरा स्टेशन पर रुकी तो डाकुओं के एक गिरोह ने 5 यात्रियों का अपहरण कर लिया। किसी गाड़ी को लूटा नहीं गया।

(ख) डाकुओं ने अब तक केवल 4 अपहृत व्यक्तियों को मुक्त किया है। अभी कोई गिरफ्तारी नहीं हुई।

(ग) सरकार ने निम्नलिखित कार्रवाई की है :

(1) सबलगढ़ और शिवपुर कलां स्टेशनों के बीच अप और डाउन गाड़ियों की मार्ग रक्षा के लिए विशेष सशस्त्र दल (मध्य प्रदेश पुलिस) के रक्षक तैनात किये जाते हैं।

(2) राज्य सशस्त्र दल का गश्त तेज कर दिया गया है ।

(3) उस घटना के बाद खोजीपुरा स्टेशन पर विशेष सशस्त्र दल (मध्य प्रदेश पुलिस) और सरकारी रेलवे पुलिस के कर्मचारियों को तैनात कर दिया गया था ।

बदरपुर के तापीय बिजलीघर के श्रमिकों की गिरफ्तारी

908. **श्री एम० एम०जोजफ :** **श्री दिनेन भट्टाचार्य :**

क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बरदपुर के निर्माणाधीन, तापीय बिजलीघर के लगभग 175 श्रमिकों को, जिनमें कुछ स्त्रियां भी सम्मिलित थीं, गिरफ्तार किया गया था ;

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

(ग) उन्हें समुचित वेतन और अन्य सुविधाएँ देने के संबंध में सरकार ने क्या कार्य-वाही की है ?

सिंचाई और विद्युत् मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) एक ठेकेदार भारत इन्डस्ट्रियल वर्क्स लि० के 173 मजदूर (5 स्त्रियों समेत) 31.3.1971 को पकड़े गये थे ।

(ख) ये मजदूर 16.3.71 से हड़ताल पर थे । हड़ताल शान्तिपूर्वक न चल सकी और उसने उग्र रूप धारण कर लिया । पकड़े गये व्यक्ति उनमें से थे जिन्होंने वफादार मजदूरों को डराया और उनको अपने कार्य को न करने देने के लिए बल प्रयोग किया । परियोजना अधिकारियों और पुलिस द्वारा बार बार-अनुरोध और लम्बे अनुनय के बावजूद, उन्होंने लगातार उग्र रूप धारण रखा और परियोजना के काम में रुकावटें डालीं । शांति भंग होने और संयंत्र और मशीनरी को क्षति पहुचने के खतरे को देखते हुए, अतिरिक्त जिलाधीश ने जो वहां पर मौजूद थे आखिरकार उन लोगों को गिरफ्तार करने के आदेश दे दिये ।

(ग) चूंकि मजदूर ठेकेदार द्वारा नौकरी में रखे गये थे, इसलिए परियोजना अधिकारी ठेकेदार से यह आग्रह करते रहे हैं कि अपने मजदूरों को, वर्तमान नियमों के अनुसार, मुख्य श्रम आयुक्त, भारत सरकार की सलाह से, सभी सुविधाओं की व्यवस्था करे ।

हरियाणा में ईंट के भट्टों के लिए स्लैक कोयले की कमी

909. **श्री सरोज मुखर्जी** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्लेक कोयले की कमी के कारण हरियाणा के जगाधरी क्षेत्र के 80 प्रतिशत ईंट भट्टों के बन्द होने का खतरा हो रहा है ; और

(ख) उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) इस मन्त्रालय को इस बात की कोई जानकारी नहीं है कि हरियाणा के जगाधरी क्षेत्र में ईंट के भट्टों के बन्द हो जाने का खतरा है ।

(ख) सवाल नहीं उठता ।

उष्मसह भट्टियों की कमी

910. **श्री जी० विश्वनाथन्** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या देश में उष्मसह भट्टियों की कमी है; और

(ख) यदि हां, तो उष्मसह भट्टियों का उत्पादन बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) जी हां।

(ख) वर्तमान उष्मसह भट्टी एककों ने पिछले एक साल में उष्मसह भट्ठियों की मांग बढ़ जाने के कारण अपना उत्पादन बढ़ा दिया है। इन एककों को अपने संयंत्र के संतुलन हेतु उपकरण आयात करने की अनुमति दी जाती है ताकि वह इस्पात संयंत्रों और अन्य उद्योगों की आवश्यकता के अनुरूप उच्च कोटि की उष्मसह भट्ठियों का निर्माण कर सकें। उष्मसह उद्योग की क्षमता को 1.25 लाख मी० टन तक बढ़ाने के लिए, नये एककों की स्थापना तथा विद्यमान एककों के विस्तार के आवेदन पत्र सरकार के विचाराधीन हैं। सरकारी क्षेत्र में 1 लाख मी० टन प्रति वर्ष उत्पादन क्षमता का एक उष्मसह एकक स्थापित करने का भी सिद्धान्त रूप में निर्णय लिया जा चुका है। इस्पात आदि संयन्त्रों की आवश्यकता पूरी करने के लिए एक निश्चित सीमा तक उष्मसह भट्ठियों का आयात करने की अनुमति दी गई है।

मेरठ स्थित सैनिकों को भेजे गये मतपत्रों के न मिलने के बारे में शिकायत

911. **श्री राज राजसिंह देव** : क्या **विधि और न्याय** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान "इंडियन एक्सप्रेस दिनांक 9 मार्च 1971 में प्रकाशित इस समाचार की ओर आकर्षित किया गया है कि मेरठ स्थित अनेक सैनिकों ने यह शिकायत की है कि उन्हें हाल के चुनावों में उनके मतपत्र नहीं प्राप्त हुए ;

(ख) क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में कोई जाँच की है; और

(ग) यदि हां, तो उसका क्या परिणाम निकला और उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

विधि और न्याय मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीतिराज सिंह चौधरी) :(क) जी हां।

(ख) और (ग) जी नहीं, किसी विशिष्ट शिकायत के अभाव में, केवल एक संवाद के आधार पर, जो किसी समाचार पत्र में प्रकाशित हुआ हो, कोई जांच करना संभव नहीं होगा।

पश्चिम बंगाल में दायर की गई निर्वाचन याचिकायें

912. **श्री सुबोध हंसदा** : क्या **विधि और न्याय** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल में कोई निर्वाचन याचिकाएं दायर की गई हैं ;

(ख) यदि हां, तो ऐसी याचिकाओं की संख्या कितनी है ; और

(ग) क्या इन सभी याचिकाओं के बारे में निर्णय हो चुका है ?

विधि और न्याय मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीतिराज सिंह चौधरी) : (क) जी हां।

(ख) कुल तेरह; चार जिनमें मार्च 1971 में हुए लोक सभा निर्वाचनों को चुनौती दी गई है और नौ जिनमें राज्य विधान सभा निर्वाचनों को चुनौती दी गई है।

(ग) इन अर्जियों का फैसला सरकार द्वारा किए जाने का प्रश्न ही नहीं उठता क्योंकि उनके विचारण का स्थान उच्च न्यायालय है।

विदेशी सहयोग से औद्योगिक वस्तुओं का निर्माण

913. **श्री सुबोध हंसदा :** क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार केवल निर्यात के लिये विदेशी सहयोग से गैर-सरकारी अथवा सरकारी क्षेत्र में औद्योगिक वस्तुओं के निर्माण के लिये औद्योगिक कारखाने स्थापित करने का है; और

(ख) क्या उक्त कार्य के लिये सहयोग की मांग की गई है और इस बारे में किसी देश से कोई उत्तर प्राप्त हुआ है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) और (ख) भारतीय उत्पादों का निर्यात बढ़ाने के लिये सरकार यदि आवश्यक समझती है तो विदेशी सहयोग से, अतिरिक्त क्षमता स्थापित करने की आवश्यकता की निरंतर निगरानी कर रही है। निर्यात की जाने वाली वस्तुओं के लिये विदेशी सहयोग के प्रस्तावों के पक्ष में विचार किया जाता है। इस प्रकार के कुछ प्रस्तावों का सरकार पहले ही अनुमोदन कर चुकी है तथा कुछ अन्य प्रस्ताव विचाराधीन हैं।

सरकारी क्षेत्र में छोटी कार का निर्माण

914. **श्री सुबोध हंसदा :** **श्री एस० एम० बनर्जी :**

क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकारी क्षेत्र में छोटी कार बनाने के सम्बन्ध में, विदेशी फर्मों से साथ बातचीत पूरी हो चुकी है,

(ख) जिन देशों ने इसके लिये नमूने भेजे हैं उनके नाम क्या हैं: और

(ग) उनकी कीमत क्या है और क्या उनमें से कोई देश में निर्माण के लिये स्वीकृत किया गया है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) सरकारी क्षेत्र में यात्री कारों का उत्पादन करने के लिए जिन चार विदेशी कम्पनियों के प्रस्ताव प्रत्यक्षतः और आगे विचार करने के उपयुक्त पाये गये थे उनके साथ विचार विमर्श किया जा रहा है।

(ख) वे चार विदेशी कम्पनियां जिन्होंने अपने नमूने परीक्षण के लिए भारत में भेजे हैं, निम्नलिखित हैं :—

1. मेसर्स फोर्ड प्रोडक्टस कम्पनी, आस्ट्रेलिया

2. मे० फियट एस० पी० ए०, इटली

3. मे० रेगी नेशनल देश यूसिनेस रेनाल्ट, फ्रान्स

4. मे० निशान मोटर कम्पनी लिमिटेड, जापान।

(ग) नमूने अथवा विदेशी सहयोगी के विषय में अभी तक अंतिम निर्णय नहीं लिया जा सका है। इस स्थिति में मूल्य के कोई आंकड़े दे सकना सम्भव नहीं है।

दक्षिणेश्वर में वैस्ट बंगाल रेलवे पैसेन्जर्ज एसोसिएशन

का 22 सूत्री मांग-पत्र

915. **श्री ज्योतिर्मय बसु :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका ध्यान वैस्ट बंगाल रेलवे पैसेन्जर्ज एसोसिएसन द्वारा श्रीरामकृष्ण मण्डल, इन्टरनेशनल गैस्ट हाउस, दक्षिणेश्वर, (पश्चिम बंगाल का 24 परगना जिला) में 19 जुलाई, 1970 को हुए विशेष सम्मेलन में स्वीकृत 22 सूत्री मांग पत्र की ओर दिलाया गया है ;

(ख) क्या उक्त मांगपत्र में ये बातें सम्मिलित हैं : (1) दमदम से सोनपुर तक बरास्ता प्रिंसेप घाट, कालीघाट और वेस ब्रिज उपनगरीय डिसपर्सल लाइन, (2) लक्ष्मीकान्तपुर, (पूर्व रेलवे की सियालदह डिवीजन) से नामखाता तक नई लाइन बरास्ता काकद्वीप; बालरघाट तक रेलवे लाइन; और (3) हावड़ा-अमटा लाइन में परिवर्तन तथा हावड़ा और खड़गपुर के बीच दूसरी लाइन बिछाना ; और

(ग) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गयी है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी, हां।

(ख) जी, हां।

(ग) (i) ''दमदम से प्रिंसेप घाट। ईडन गार्डन तक उपनगरीय विलबर्न लाइन बनाने के लिए अन्तिम स्थान का निर्धारण-सर्वेक्षण किया जा रहा है। यह काम शीघ्र ही पूरा हो जाने की आशा है।

(ii) यातायात संबंधी पर्याप्त औचित्य न होने और धन की कमी के कारण लक्ष्मीकान्तपुर से नामखाना तक नयी लाइन, बालुरघाट के लिए रेल सम्पर्क और हावड़ा तथा खड़गपुर के बीच वैकल्पिक लाइन के निर्माण को चौथी पंचवर्षीय योजना में विचारार्थ की अग्रता नहीं दी जा सकती।

(iii) हवड़ा-आमता और हवड़ा-शिवार खाला लाइट रेलों का स्वामित्व और परिचालन प्राइवेट कम्पनियों के हाथ में था। इनके परिचालन में नुकसान होने के कारण इन कम्पनियों ने इन रेलों को 1-1-1971 से बन्द कर दिया है। इसे देखते हुए, इन लाइनों के आमान-परिवर्तन का प्रश्न नहीं उठता।

लाइसेन्सों का जारी किया जाना

916. **श्री ज्योतिर्मय बसु :** क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1969 और 1970 में प्रति मास उद्योगवार और राज्यवार जारी किए गये औद्योगिक लाइसेन्सों की संख्या कितनी है और कितनी कीमत के लाइसेन्स जारी किए गये; और

(ख) वर्ष 1969 और 1970 के दौरान प्रत्येक व्यवसायिक समूहों को (जैसा कि औद्योगिक लाइसेन्स देने सम्बन्धी जांच समिति ने उल्लेख किया है) कितने तथा कितनी कीमत के औद्योगिक लाइसेन्स दिये गये ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) औद्योगिक लाइसेंस उत्पादन के लिए स्वीकृत वस्तु की विशिष्ट क्षमता के दिये जाते हैं न कि विशिष्ट मूल्यों के।

जारी किये गये औद्योगिक लाइसेंसों के विस्तृत ब्यौरे जिसमें आवेदकों के नाम, लाइसेंस की तारीख तथा निर्माण की जाने वाली वस्तु (आदि, दि वीक्ली "बुलेटिन आफ इण्डस्ट्रियल लाइसेंसेज, इम्पोर्ट लाइसेंसेज एण्ड एक्सपोर्ट लाइसेंसेज, दि वीक्ली" इण्डियन ट्रेड एण्ड जर्नल "एण्ड दि मंथार्ली" जर्नल आफ इण्डस्ट्री एण्ड ट्रेड में नियमित रूप से प्रकाशित किये जाते हैं। इन प्रकाशनों की प्रतियां संसद के पुस्तकालय में उपलब्ध हैं। फिर भी, 1969 तथा 1970 के वर्षों में उद्योगवार तथा राज्यवार जारी किये औद्योगिक लाइसेंसों की संख्या बताने वाले विवरण संलग्न है (अनुबन्ध १ तथा २)। [**ग्रंथालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 264/71**]

(ख) 1969 तथा 1970 के वर्षों में बड़े औद्योगिक गृहों को जारी किये गये औद्योगिक लाइसेंसों, लाइसेंस की तारीख अनुसूचित उद्योग जिससे लाइसेंस संबंधित है तथा राज्यों में स्थापना स्थल के बारे में जानकारी देने वाला एक विवरण संलग्न है (अनुबन्ध 3)। [**ग्रन्थालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 264/71**]

गांवों में बिजली लगाना

917. **श्री ज्योतिर्मय बसु :** क्या **सिंचाई और विद्युत** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1968-69, 1969-70 और 1970-71 में, राज्यवार कुल कितने गांवों में बिजली लगाई गई ;

(ख) इसी अवधि में राज्यवार कितने प्रतिशत गांवों में बिजली लगाई गई ; और

(ग) वर्ष 1973-74 तक कितने प्रतिशत गांवों में बिजली लगाने की योजना है ?

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) से (ग) जानकारी संलग्न विवरण में दी जाती है।

विवरण

राज्य/संघीय क्षेत्र	1968-69	1969-70	1970-71	1968-69	1969-70	1970-71	जिन गांवों को 1973-74 के दौरान विद्युतीकृत करना प्रस्तावित है उनका प्रतिशतांश
	के दौरान विद्युतीकृत गांव			में विद्युतीकृत गांवों का प्रतिशतांश			
1	2	3	4	5	6	7	8
आंध्र प्रदेश	805	1549	908	2.97	5.71	3.35	36.15
असम	140	195	109	0.54	0.76	0.42	4.7
बिहार	661	797	742	0.97	0.17	1.09	18.01
गुजरात	275	517	521	1.48	2.78	2.80	29.09
हरियाणा	178	1903	3302	2.65	28.40	49.28	100 की उपलब्धि पहले ही हो चुकी है
हिमाचल प्रदेश	491	791	304	3.75	6.04	2.32	41.11
जम्मू व कश्मीर	21	15	38	0.32	0.23	0.58	12.15
केरल	15	27	31	0.94	1.69	1.94	100.00
मध्य प्रदेश	1069	2044	1393	1.52	2.90	1.98	14.10
महाराष्ट्र	2595	608	2087	7.23	1.69	5.81	63.16
मैसूर	759	416	657	2.87	1.58	2.49	38.90
नागालैंड	13	23	17	1.62	2.87	2.12	10.44
उड़ीसा	62	129	311	0.13	0.28	0.67	11.80
पंजाब	458	1086	623	3.85	9.12	5.24	80.62
राजस्थान	319	342	506	0.99	1.06	1.57	15.10
तमिलनाडु	602	800	974	4.27	5.67	6.91	100.00
उत्तर प्रदेश	1317	4314	3074	1.17	3.83	2.74	25.27
पश्चिम बंगाल	216	186	345	0.56	0.48	0.89	31.25
कुल राज्य	9996	15742	15942	1.79	2.83	2.87	28.85
कुल(संघीय क्षेत्र)	40	67	148	0.37	0.62	1.38	14.41
(कुल अखिल भारत)							
	10036	15809	16090	1.77	2.79	2.84	28.58

सेन रेले तथा सेन पंडित साइकिल कारखानों का बन्द होना

918. **श्री एस० पी० भट्टाचार्य** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सेन रेले तथा सेन पंडित साइकिल कारखाने हाल ही में बन्द कर दिये गये थे;

(ख) यदि हां, तो इन्हें बन्द करने के क्या कारण थे;

(ग) इन कारखानों को पुन: खोलने के लिये सरकार क्या कार्यवाही कर रही है; और

(घ) इनके बन्द होने से कुल कितने मजदूर बेकार हो गये हैं ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) मे० सेन रेले लिमिटेड, आसनसोल साइकिल कारखाना, 29/3/71 से बन्द कर दिया गया है । प्रेस से यह सूचना मिली है कि मे० सेन तथा रेले, कल्याणी का साइकिल कारखाना भी बन्द कर दिया गया है ।

(ख) से (घ) राज्य सरकार से सूचना इकट्ठी की जा रही है और वह सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

आसनसोल रेलवे-यार्ड से गोलाबारूद का गायब होना

919. **श्री एस० एम० बनर्जी** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 11 अप्रैल, 1971 को पुलिस जांच के बाद आसनसोल स्टेशन के यार्ड में रेल माल डिब्बों में 66 गोला बारूद की पेटियों में से एक पेटी गायब पाई गई ;

(ख) क्या पन्नागढ़ सैनिक अड्डे को जा रहे माल डिब्बों को कोयला खान की ओर मोड़ा गया था ; और

(ग) क्या इस सम्बन्ध में कोई जांच की गई है; और यदि हां, तो उसका परिणाम क्या है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी हां ।

(ख) जी हां ।

(ग) पुलिस द्वारा की गयी जांच-पड़ताल के परिणाम की प्रतीक्षा की जा रही है। अभी तक न कोई गिरफ्तारी की गयी है और न कुछ बरामद हुआ है ।

रेल द्वारा परिवहन में सामान की चोरी की घटनाओं में वृद्धि

920. **श्री राम सहाय पांडे** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल द्वारा परिवहन में सामान की चोरी बढ़ती चली जा रही है और सरकार को चोरी के बारे में आये दिन व्यापारियों से शिकायतें प्राप्त हो रही हैं;

(ख) यदि हां, तो सरकार की इसके बारे में क्या प्रतिक्रिया है ; और

(ग) इस प्रकार की घटनाओं को रोकने के लिये क्या ठोस कदम उठाये जा रहे हैं ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी हां, कुछ हद तक ।

(ख) भारतीय रेलों पर उठाईगीरी की घटनाएं कम करने के लिए निवारक उपायों में कड़ाई बरती जा रही है।

(ग) एक विवरण संलग्न है।

विवरण

उठाईगीरी की रोकथाम के लिए निम्नलिखित उपाय किये गये हैं :

(i) पैकेजों को उचित ढंग से पैक करने और मार्का लगाने तथा माल डिब्बों पर लेबुल लगाने और सम्बद्ध प्रलेखों को उनके साथ अच्छी तरह बांधने पर बल दिया जा रहा है, ताकि डिब्बों को भटक जाने से और ठेकेदारों के मजदूरों द्वारा माल चढ़ाये-उतारे जाते समय डिब्बों से माल की उठाईगीरी को रोका जा सके।

(ii) आपराधिक हस्तक्षेप रोकने के लिए माल डिब्बों में उपयुक्त रिवट लगाना और कीमती माल ले जाने वाले माल डिब्बों में ई० पी० ताले लगाना।

(iii) सामानयानों और पार्सलयानों में ताला लगाना।

(iv) जहां अपेक्षित हो, निभार की व्यवस्था के लिए आग्रह करना, विशेष रूप से ऐसे मामलों में जहां पूरे माल डिब्बों में चीनी, अनाज, दाल और तिलहन लदे हों।

(v) अज्ञात कारणों से होने वाली हानि उठाईगीरी को रोकने के लिये कुछ चुने हुये स्टेशनों पर कुछ चुने हुए माल के सम्बन्ध में पैकेजों की लदाई और उतराई पर कड़ी निगाह रखना।

(vi) भेद्य खण्डों में, खुले माल डिब्बों में कीमती माल अनाज से जाने वाली मालगाडियों के साथ सशस्त्र रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारियों का पहरा।

(vii) भेद्य और बड़े यार्डों में सशस्त्र रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारियों और कुत्त'दस्तों द्वारा गश्त।

(viii) अपराधियों और चुरायी गयी सम्पत्ति रखने वालों का पता लगाने और उन्हें गिरफ्तार करने और चुरायी गयी सम्पति को बरामद करने के लिए, छापे मारने के उद्देश्य से क्षेत्रीय रेलों के अपराध आसूचना कर्मचारियों तथा रेलवे बोर्ड के केन्द्रीय अपराध ब्यूरो के कर्मचारियों को तैनात करना।

(ix) अपराधियों और चुरायी गयी सम्पत्ति रखने वालों तथा अपराधियों के साथ सांठ-गांठ रखने वाले रेल कर्मचारियों के विरुद्ध कारगर कार्रवाई करने के लिए रेलवे सुरक्षा दल और रेलवे पुलिस तथा स्थानीय पुलिस के बीच विभिन्न स्तरों पर निकट समन्वय रखना।

(x) चोरी और उठाईगीरी के विरुद्ध अखिल भारतीय अभियान संगठित करना और माल डिब्बों के पैनल काटने और माल डिब्बों की दीवार छेदने की घटनाओं के विरुद्ध अभियान चलाना ताकि इस शरारत का पता लगाया जा सके जो उठाईगीरी का मुख्य कारण है और माल डिब्बों की शीघ्र मरम्मत करना।

नई गाड़ियों का चलाया जाना

921. **श्री राम सहाय पांडे** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में देश में विभिन्न मार्गों पर कुछ नई गाड़ियां चलाई गई हैं ;

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

(ग) नई रेलगाड़ियों के चलाये जाने से उक्त क्षेत्रों के यात्रियों को यातायात में किस हद तक सुविधा पहुंची है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) और (ख) भारतीय रेलों पर 1-4-1971 से कुल 50 सवारी गाड़ियां चलायी गयी हैं, उनका चालन क्षेत्र बढ़ाया गया है जिससे प्रतिदिन 2347 यात्री गाड़ी किलोमीटर की वृद्धि हुई है । इसमें से 26 गैर-उपनगरीय और 24 उपनगरीय गाड़ियां हैं ।

(ग) नई गाड़ियां चलाने का क्या प्रभाव पड़ा है, उसकी पूरी-पूरी जानकारी गाड़ियों के उपयोग के सम्बन्ध में आगामी आवधिक गणना के समय ही मिल सकेगी ।

औद्योगिक एककों के लिए बिजली की कमी

922. **श्री राम सहाय पांडे** : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या औद्योगिक एककों के लिए बिजली की कमी बहुत तेजी से बढ़ रही है ;

(ख) क्या बिजली की इस कमी का, नए उद्योगों की स्थापना पर भी बुरा असर पड़ा है ;

(ग) यदि हां, तो क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में कोई सर्वेक्षण किया है ; और

(घ) देश के विभिन्न भागों में उद्योगों के लिये बिजली की मांग पूरा करने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) इस समय विद्युत् उत्पादन की सुविधाएं जिस गति से जुटाई जा रही हैं उसकी तुलना में देश में औद्योगिक उपभोक्ताओं से विद्युत् की मांग आमतौर से अधिक द्रुत गति से बढ़ रही है ।

(ख) उन राज्यों में जहां विद्युत् की कमी है इसने नये औद्योगिक केन्द्रों की स्थापना पर प्रभाव डाला है ।

(ग) सरकार वार्षिक विद्युत् सर्वेक्षण समितियों के माध्यम से उद्योगों सहित सभी श्रेणियों के उपभोक्ताओं की विद्युत् आवश्यकताओं का प्रति वर्ष पुनरवलोकन कर रही है ।

(घ) चौथी योजना में पैदा होने वाली भार मांगों को पूरा करने के लिये विभिन्न राज्यों में नई उत्पादन और पारेषण स्कीमें कार्यान्वित की जा रही हैं ।

1970-71 से 1980-81 की शताब्दी के लिये विद्युत् उत्पादन और पारेषण सुविधाओं के सम्बन्ध में एक योजना बनाई जा रही है ताकि जब और जहां आवश्यकता हो विद्युत् सप्लाई को उपलब्ध कराने के लिए आवश्यक कार्यवाही समय पर की जा सके और भविष्य में विद्युत् की कमी का निराकरण हो सके ।

लघु उद्योगों के विकास के लिए ऋण सुविधायें

923. **श्री राम सहाय पांडे** : क्या औद्योगिक विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उद्यमकर्ताओं को ऋण सुविधायें उपलब्ध न होने के कारण लघु उद्योगों के विकास में वहुत बड़ी बाधा पहुंची है;

(ख) क्या इस कारण लघु औद्योगिक एकक बड़ी संख्या में बन्द हो गये हैं; और

(ग) क्या सरकार ने इस क्षेत्र के उद्योगपतियों की कठिनाइयों पर विचार किया है और लघु औद्योगिक एककों के समुचित कार्य को सुनिश्चित करने हेतु उपचारात्मक उपाय किये हैं ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उपमंत्री (**श्री सिद्धेश्वर** प्रसाद) : (क) से (ग) प्रमुख बैंकों का राष्ट्रीयकरण हो जाने के फलस्वरूप लघु उद्योगों को मिलने वाले ऋण की राशि बढ़ाने की दृष्टि से उन्हें जमानत, लाभ, ब्याज दर और कार्य-विधि इत्यादि के सम्बन्ध में मिलने वाली छूट में उत्तरोत्तर वृद्धि हो गई है। यद्यपि रिजर्व बैंक आफ इण्डिया ने अपनी बैंक दर बढ़ा दी और मुद्रा बाजार में सामान्यतः रूप से तंगी आई थी, तो भी, लघु उद्योगों के लिये वित्त व्यवस्था करने हेतु अनुसूचित व्यावसायिक बैंकों द्वारा उधार ली जाने वाली राशि की कोई अधिकतम सीमा निर्धारित नहीं की गई है। रिजर्व बैंक आफ इण्डिया के अनुसार अभी तक किसी भी बैंक ने यह शिकायत नहीं की है कि ऋण की कठिनाई के कारण लघु परियोजनाओं को बैंक से ऋण मिलने पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा हो। इसका कोई भी साक्ष्य नहीं है कि संस्थागत साधनों से वित्तीय सहायता की कमी के कारण ही अनेक लघु एकक बन्द हो गये हैं।

मोटर गाड़ी उद्योग की निर्माण क्षमता का विस्तार

924. **श्री नरेन्द्र कुमार सांघी** : क्या औद्योगिक विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कर्मशियल व्हीकल बनाने वाली दो मोटरगाड़ी फर्मों ने अपनी निर्माण क्षमता बढ़ाने के लिए आवेदनपत्र दिया है;

(ख) यदि हां, तो क्या इनको सरकार ने अनुमति दे दी है; और

(ग) विस्तार की कुल लागत कितनी है तथा इसमें विदेशी मुद्रा कितनी है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1951 के अधीन कर्मशियल व्हीकल बनाने, विद्यमान उद्योग-उपक्रमों का पर्याप्त विस्तार करने के लिये निम्नलिखित तीन फर्मों से आवेदन पत्र प्राप्त हुए हैं :

1. मेसर्स अशोक लेलैंड लिमिटेड, मद्रास;

2. मेसर्स टाटा इंजीनियरिंग एण्ड लोकोमोटिव कंपनी लिमिटेड वम्बई;

3. मेसर्स बजाज टैम्पो लिमिटेड; पूना।

(ख) मेसर्स अशोक लेलैंड लिमिटेड को अपनी वार्षिक उत्पादन क्षमता 5400 से 10,000 तक बढ़ाने के लिये आशय-पत्र दिया गया है। दूसरे आवेदन पत्र अभी विचाराधीन हैं।

(ग) तीनों आवेदकों द्वारा भेजे गये विस्तार-लागत के आंकड़े नीचे दिये जाते हैं।

पार्टी का नाम	विस्तार की लागत—लाखों में		
	देशी	विदेशी मुद्रा	योग
1. मैसर्स अशोक लेलैंड लिमिटेड, मद्रास।	556	1106	662
2. मैसर्स टाटा इंजीनियरिंग एण्ड लोकोमोटिव कंपनी लिमिटेड, बम्बई।	2520	1050	3570
3. मैसर्स बजाज टैम्पो लिमिटेड, पूना।	211.46	89.31	30077

राजस्थान नहर द्वारा सिंचित क्षेत्र के लिए विश्व बैंक से सहायता

925. **श्री नरेन्द्र कुमार सांघी** : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राजस्थान नहर द्वारा सिंचित क्षेत्र के विकास के लिए, विश्व बैंक से कोई वित्तीय सहायता लेने का विचार है ;

(ख) यदि हां, तो कितनी धनराशि मांगी जाएगी ; और

(ग) यह मामला इस समय किस अवस्था में है ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) से (ग) राजस्थान नहर परियोजना, चरण—1 (जिसके संबंध में इंजीनियरिंग कार्य प्रौढ़ावस्था में है) के कमान क्षेत्र के विकास के लिए एक परियोजना रिपोर्ट पर, विश्व बैंक से वित्तीय सहायता प्राप्त करने के उद्देश्य से, भारत सरकार, कृषि व खाद्य मंत्रालय में विचार हो रहा है। राजस्थान नहर परियोजना के चरण—2 को भी, जिसके लिए इंजीनियरिंग कार्य अभी शुरू किया जाना है, विश्व बैंक से वित्तीय सहायता के लिए प्रस्तुत करने का प्रस्ताव है। इस समय विश्व बैंक से मिलने वाली सहायता की मात्रा बताना सम्भव नहीं है क्योंकि प्रस्तावों की जांच हो रही है।

देश में समान बिजली दर

926. **श्री नरेन्द्र कुमार सांघी** : क्या **सिंचाई और विद्युत** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार देश में या एक जोन में समान बिजली दर लागू करने का है ; और

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

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) सरकार का उद्देश्य

यह सुनिश्चित करना है कि सर्वप्रथम प्रत्येक राज्य में और आखिरकार समस्त देश में उपभोक्ताओं की प्रत्येक श्रेणी के लिए टैरिफ दरें समान हों।

(ख) विभिन्न राज्य ग्रिडों के आपस में जुड़ जाने और एक अखिल भारतीय ग्रिड के बन जाने पर उपभोक्ताओं की विभिन्न श्रेणियों के लिए विद्युत् दरों में बुद्धिसंगत बनाया जा सकेगा और उन्हें समान स्तर पर लाया जा सकेगा।

निम्नलिखित राज्यों में विद्युत् बोर्डों ने उपभोक्ताओं की प्रत्येक श्रेणी के लिए अपने सप्लाई क्षेत्र के अन्तर्गत समान दरें शुरू की हैं :—

1. आंध्र प्रदेश
2. असम
3. बिहार
4. गुजरात
5. हरियाणा
6. केरल
7. मैसूर
8. पंजाब
9. पश्चिम बंगाल
10. मध्य प्रदेश

शेष राज्यों में स्थिति निम्नलिखित है :—

(क) **तमिलनाडु** : तमिलनाडु में भी दरें, केवल मद्रास नगर को छोड़ कर, जहां एच० टी० औद्योगिक उपभोक्ताओं पर ईंधन अधिभार लगाया गया है, समान हैं।

(ख) **उत्तर प्रदेश** : घरेलू वाणिज्यिक उपभोक्ताओं तथा गली-मोहल्लों के टैरिफ को छोड़-कर जो इलाहाबाद, लखनऊ और कानपुर में अपेक्षतया थोड़ी कम हैं, समस्त राज्य में दरें समान हैं।

(ग) **राजस्थान** : डीजल क्षेत्रों को छोड़ कर, उपभोक्ताओं की प्रत्येक श्रेणी के लिए राज्य में टैरिफ की दरें, समान हैं।

(घ) **उड़ीसा** : डीजल क्षेत्रों को छोड़ कर उपभोक्ताओं की प्रत्येक श्रेणी के लिये दरें समान हैं। धीरे-धीरे डीजल क्षेत्रों को जल विद्युत् पहुंचाने से समानता प्राप्त कर ली जायेगी।

(ङ) **महाराष्ट्र** : दो प्रकार के टैरिफ, नामशः जलविद्युत् और तापविद्युत् क्षेत्र, विद्यमान् हैं। ऐसा इस कारण है क्योंकि राज्य में दो बृहत् ग्रिड प्रणालियां हैं जिनमें एक पश्चिम महाराष्ट्र और मराठावाड़ा के एक भाग को बिजली सप्लाई कर रही है और दूसरी

विदर्भ तथा मराठवाडा के शेष भाग को बिजली सप्लाई कर रही है। अब तक ग्रिड आपस में इस प्रकार मिले हुये नहीं हैं कि विद्युत् की अदला-बदली बड़े पैमाने पर की जा सके। जब इनको आपस में जोड़ने का काम पूर्ण हो जायेगा तो समरूपता स्थापित हो जायेगी।

ट्रैक्टरों का निर्माण

927. **श्री एस० आर० दामाणी :** क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में ट्रैक्टर निर्माण के लिए वर्तमान स्वीकृत क्षमता और अधिष्ठापित क्षमता कितनी-कितनी है;

(ख) सम्बन्धित पार्टियों के नाम क्या हैं और वर्ष 1970-71 में वास्तविक निर्माण कितना हुआ है;

(ग) पूर्व निर्धारित क्षमता के अनुसार निर्माण करने में उनको किन-किन कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है तथा इन कठिनाइयों को दूर करने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है; और

(घ) क्या कोई नये प्रस्ताव विचाराधीन है; और यदि हां, तो उसकी मुख्य बातें क्या हैं ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) और (ख) ट्रैक्टरों का निर्माण करने के लिये जिन एककों को लाइसेंस दिये गये हैं उनके नाम, स्वीकृत क्षमता तथा वर्ष 1970-71 में किया गया वास्तविक उत्पादन नीचे दिया गया है :

निर्माण करने वाले एकक का नाम	स्वीकृत क्षमता संख्या	1970-71 की अवधि में वास्तविक उत्पादन संख्या
1	2	3
1 मे० ट्रैक्टर्स एण्ड फार्म इक्विपमेंट लि० मद्रास	7,000	2,348
2 मे० आइकर ट्रैक्टर्स लि० फरीदाबाद	2,000	768
3 मे० इंटरनेशनल ट्रैक्टर्स कं० आफ इंडिया लि०, बम्बई	7,000	6,053
4 मे० हिन्दुस्तान ट्रैक्टर्स लि०, बड़ौदा	5,000	695 (50 अ० श०)
	2,000	428 (35 अ० श०)
5 मे० एस्कार्ट्स लि०, फरीदाबाद		
(एस्कार्ट-37)		6,642
(एस्कार्ट-27)	7,000	978
(एस्कार्ट-47)		341
योग	30,000	18,253

(1970-71 में नए उद्योगों को दिये गये लाइसेंस)

6	मे० एस्कार्ट ट्रैक्टर्स लि०, फरीदाबाद फोर्ड 46 अ० श०	6,000	अभी तक उत्पादन प्रारम्भ नहीं हुआ
7	मे० किर्लोस्कर ट्रैक्टर्स लि०, पूना (ड्यूट्ज-25-75 अ० श०)	10,000	--वही--
8	मे० हर्ष ट्रैक्टर्स लि०, गई दिल्ली (डीटीटी 25-20 अ० श०)	10,000	--वह --
9	मे० परफेक्ट ट्रैक्टर्स प्रा० लि०, पटियाला (20-5-71 को ही लाइसेंस दिया गया) (हनोमग 32 अ० श०)	5,000	--वही--

(ग) पूर्ण निर्धारित क्षमता को प्राप्त करने में मुख्य कठिनाई लाइसेंस प्राप्त कर्ताओं द्वारा संयंत्र तथा मशीनों पर यथासमय विनियोजन करने की कमी है । लेकिन अब उनमें से बहुतों ने पूंजी-गत वस्तुओं का आयात करना प्रारम्भ कर दिया है ताकि अधिकतम देशी साधनों (हिस्से-पुर्जों) से लाइसेंस प्राप्त क्षमता को पूरा किया जा सके । विभिन्न सहायक वस्तुओं जो प्रमुख प्रकार के पुर्जे हैं तथा ट्रैक्टर के उत्पादन पर जिनका प्रभाव पड़ता है उनके उत्पादन में वृद्धि करने के लिये भी कदम उठाये गये हैं । यह उद्योग प्रधान क्षेत्र में शामिल किया गया है । सभी एककों को पुर्जों तथा कच्चे माल के आयात के लिये उनकी विदेशी मुद्रा की पूरी आवश्यकता को पूरा करने का सुनिश्चय भी किया जाता है ।

(घ) विभिन्न आकारों के ट्रैक्टरों का निर्माण करने के लिये 14 और पार्टियों को आशय पत्र जारी किये गये हैं । उनकी कुल क्षमता 1,13,800 ट्रैक्टर प्रतिवर्ष की है । 11 अन्य आवेदनों पर जिनकी कुल क्षमता 80,000 ट्रैक्टर प्रतिवर्ष होगी, विचार किया जा रहा है ।

माल-डिब्बों की कमी के कारण कोयला खानों के मुहानों में कोयला जमा हो जाना

928. **श्री एम० आर० दामाणी : श्री माधुर्य्य हालदार :**

क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गत फरवरी मास से माल डिब्बों की कमी के कारण कोयले की बहुत बड़ी मात्रा कोयला खानों के मुहानों में जमा हो गई है ;

(ख) इस कमी के क्या कारण हैं तथा इसके विभिन्न उद्योगों के लिये आवश्यक कोयले के धीमी गति से परिवहन पर क्या प्रभाव पड़ा है ;

(ग) क्या रेलवे ने प्रतिदिन माल-डिब्बों का आवंटन करने की कोई योजना तैयार की थी ; और

(घ) कोयला उद्योग जो कि रेलवे पर आश्रित बड़ा उद्योग है को माल डिब्बों की सप्लाई को नियमित करने के लिये क्या उपाय किये जा रहे हैं ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) माल डिब्बों की सप्लाई में कमी और उसके परिणामस्वरूप खदानों पर कोयले के स्टाक का बढ़ जाना केवल पश्चिम बंगाल और बिहार के कोयला क्षेत्रों तक ही सीमित है। दूसरे कोयला क्षेत्रों में स्थिति सामान्य है।

(ख) 1970-71 में पश्चिम बंगाल और बिहार के क्षेत्रों से कोयले के लदान में कमी का एक कारण अगस्त, 70 तक पिछले वर्ष की तुलना में कम मांग का होना और इस के बाद पूर्वी क्षेत्र में रेलों द्वारा ऐसी गम्भीर कठिनाइयों का सामना करना था जो उनके नियंत्रण से बाहर थीं जैसे माल डिब्बों के पुर्जों, ऊपरी कर्षण तारों, दूर संचार केबुलों, रेल-पथ सम्बन्धी सामानों आदि की बड़े पैमाने पर चोरी, सवारी और माल गाड़ियों में तोड़-फोड़, रेल कर्मचारियों पर हमले और उनकी हत्या, रेल कर्मचारियों द्वारा की गयी छोटी और बड़ी हड़तालें, स्टेशनों और कार्यालयों से रेल सम्पत्ति को लूटना और उस में आग लगाना, स्टेशनों, यार्डों और कालोनियों में बम फेंकना, बन्द, हड़तालें और ऐसी ही अन्य समाज-विरोधी गतिविधियां।

(ग) हर महीने परिवहन के लिए पहले ही कार्यक्रम तैयार कर लिया जाता है लेकिन लदान के लिए माल डिब्बों का वास्तविक नियतन दिन प्रति दिन के आधार पर किया जाता है जो उस दिन के लिए खाली माल डिब्बों की प्रत्याशित उपलब्धता पर निर्भर करता है।

(घ) रेल गाड़ियों के सुचारु रूप से संचालन तथा पश्चिम बंगाल और बिहार क्षेत्रों की सप्लाई पर प्रतिकूल प्रभाव डालने वाला सब से बड़ा एक मात्र कारण पश्चिम बंगाल में कानून और व्यवस्था की खराब हालत है। कानून और व्यवस्था बनाये रखना मुख्य रूप से राज्य सरकारों का काम है और इस मामले पर उनसे लिखा-पढ़ी की जा रही है। उस क्षेत्र में यदि एक बार रेल परिचालन का काम सामान्य स्थिति में आ जाता है तो कोयले की मांग को संतोषजनक ढंग से पूरा करने में कोई कठिनाई नहीं होगी।

बिजली पैदा करने की योजनाएँ

929. **श्री एस० आर० दामाणी** : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिजली की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को देखते हुए बिजली पैदा करने की कोई बड़ी योजनाएं बनाई गई हैं ;

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

(ग) इन योजनाओं द्वारा विद्युत् का वितरण कब तक आरम्भ किया जाएगा ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) चौथी योजना में विद्युत् की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए 1973-74 के अन्त तक देश में प्रतिष्ठापित क्षमता को लगभग 230 लाख यूनिट तक बढ़ाया जा रहा है। इसके अलावा, उन स्कीमों का भी पता लगा लिया गया है जिनसे पांचवीं योजना के दौरान और छठी योजना के आरम्भ में लाभ प्राप्त होने की संभावना है।

(ख) और (ग) 1971-72, 1972-73 और 1973-74 में चालू होने वाली संभावित स्कीमों/यूनिटों में नाम उपाबन्ध 1, 2 और 3 में दिए गए है। **[ग्रन्थालय में रखे गये। देखिये संख्या एल० टी० 625/71]**

Demand for examination of ballot papers after the recent elections to Lok Sabha

930. **Shri N. S. Bisht** : Will the Minister of Law and Justice (**Vidhi aur Nyaya Mantri**) be pleased to State :

(a) the number of candidates in the recent Lok Sabha Elections who sent in representations to the Election Commission after the said Elections demanding the examination of ballot papers; and

(b) the number of cases in which ballot papers have been examined by the Election Commission and also the number of cases in which representations have been rejected ?

The Minister of State in the Ministry of Law and Justice (Vidhi aur Nyaya Mantralaya men Rajya Mantri) (Shri Nitiraj Singh Chaudhary) : (a) Twenty-two.

(b) Of the said 22 cases, inspection ofelection records was allowed by the Election Commission in 13 cases; the applications in the other 9 cases were rejected.

Industrial Development of backward Districts of U. P.

931. **Shri N. S. Bisht** : Will the Minister of **Industrial Development (Audyogik Vikas Mantri)** be pleased to state:

(a) whether some days back the Planning Commission had prepared a list of industrially backward districts for granting liberal financial assistance for their development by financial institutions;

(b) whether six district of Uttarakhand i.e., Pauri Garhwal, Tehri Garhwal, Chamoli, Uttar Kashi, Almora and Pithoragarh have been included in the said list; and

(c) if so, the amount allocated for the development of the each of above mentioned district together and the present position of the projects or programmes relating to the development of these districts?

The Deputy Minister in the Ministry of Industrial Development (Audyogik Vikas Mantralaya men Up Mantri) (Shri Siddheshwar Prasad) : (a) & (b) Yes, Sir.

(c) Entrepreneurs desirous of setting up industries in backward districts/areas are eligible for assistance from the financial institutions on concessional terms. In certain selected districts (two in U. P. Ballia and Jhansi)/areas they would also be eligible for an outright Central Grant/subsidy of 10% on the fixed capital investment involved. Government have not made any district/areawise allocation of funds for the development of backward regions. The pace of development in different districts/areas would now depend largely upon the initiative of the concerned State Governments, local authorities and entrepreneurs themselves who may be desirous of setting up industries there in order to avail of these concessions.

Generation of Electricity from River Water in Uttarakhand

932. **Shri N .SBisht** : Will the Minister of **Irrigation and Power (Sinchai aur Vidyut Mantri)** be pleased to state:

(a) Whether the Union Government have conducted any survey with a view to generating electricity from the waters of various rivers in Uttarakhand;

(b) If so, the number of places where electricity can be produced for commercial purposes as also its quantity;

(c) the number of places out of them where generation of electricity has been started and the amount of electricity being produced and the criterion followed in its distribution; and

(d) whether in view of large prospects of hydel power in Uttarakhand, the Union Government propose to survey the said area and if so, the time by which it is expected to be done?

The Deputy Minister in the Ministry of Irrigation and Power (Sinchai aur Vidyut Mantralaya men Up Mantri) (Shri Baij Nath Kureel): (a) The Central Water and Power Commission have during the course of a country-wide hydro Electric Survey assessed the potentialities of the rivers of Uttarakhand.

(b) Following is the list of places together with their locations and the power potential available at these locations :—

River	Scheme	Power potencial (KW at 69% load factor)
Alaknanda	Alaknanda	66,500
Alanknanda	Langsi	100,000
"	Nandprayag	71,000
"	Langasu	71,000
Bhagirathy	Uttar Kashi	40,000
"	Maneri Bhali	65,000
Sarda	Pacheshwar	732,000
"	Barmdeo	810,000
"	Drop near Tanakpur	230,000

(c) None of the above schemes have started producing electricity. Maneri Bhali is under construction and is scheduled for commissioning during the Fifth Plan. Power from this scheme is to be fed into the Uttar Pradesh State Grid. However, the Government of Uttar Pradesh have set up the following micro hydel schemes in the Uttarkhand area :

		Capacity (KW)
1.	Tejam Hydel	10
2.	Chamoli Hydel	600
3.	Badrinath Hydel	30
4.	Pipalkoti Hydel	5
5.	Simli Hydel	5
6.	Uttarkashi Hydel	600
7.	Bhatwari Hydel	50

(d) The Uttar Pradesh Government have taken up investigation and survey of a number of Hydro-electric projects in this area and the Union Government will be giving any assistance that may be required.

औद्योगिक लाइसेंस देने सम्बन्धी नीति में परिवर्तन

933. **श्री एस० एम० कृष्ण** : **श्री पी० गंगादेव** :

क्या औद्योगिक विकास मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार औद्योगिक उत्पादन में सुधार करने हेतु औद्योगिक लाइसेंस देने सम्बन्धी नीति में कुछ संशोधन करने का विचार कर रही है ;

(ख) यदि हां, तो किन मुख्य बातों के आधार पर संशोधन करने का विचार किया जा रहा है ;

(ग) ऐसा संशोधन उत्पादन वृद्धि में कहां तक सहायता देगा ; और

(घ) इस कार्य में कितना समय लगेगा ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) से (घ) नई लाइसेंस नीति की क्रिया प्रणाली, जिसकी घोषणा पिछले वर्ष की गई थी, की निरन्तर संवीक्षा की जाती रहती है। समय-समय पर होने वाले अनुभवों तथा प्रचलित परिस्थितियां को दृष्टिगत करते हुए आवश्यक संशोधन किए जाते हैं। लाइसेंस नीति में कोई विशेष परिवर्तन करने का इरादा नहीं है, लाइसेंस से छूट देने के उद्देश्य से विदेशी मुद्रा की आवश्यकता के बारे में शर्तों को उदार बनाने का प्रस्ताव किया गया है।

Death of Employee of Railway Catering Service at Birlanagar Station

934. **Shri Atal Bihari Vajpayee**: Will the Minister of Railways (Rail Mantri) be pleased to state :

(a) whether Sayad Shakir Hussain, a permanent employee of Railway Catering Service, working in Agra-Jhansi passenger train was run over by the train and killed at Birlanagar Station on the night of 1st April, 1971;

(b) if so, whether the Railway Police made any efforts to identify the dead body;

(c) whether, after post-mortem, the dead body was taken away from the Medical College and thrown on a hillock;

(d) whether the dead body was recovered by the family members of the deceased on the 5th April in a decayed condition, eaten up by animals and worms and a complaint was lodged by them in this regard with the District Magistrate, Gwalior; and

(e) whether the whole incident has been investigated and any Railway Police Official punished for the dereliction of duties?

The Minister of Railway (Rail Mantri) (Shri Hanumanthaiya): (a) Yes.

(b) No. The body was identified and the badge No. was traced and picked up from the track near the dead body of the deceased.

(c) No. As no-body turned up to claim the dead body, the same was handed over to a person who was given Rs. 15/- to arrange material for the funeral.

(d) & (e)—On 5-4-1971 the relatives of the deceased approached the District Magistrate, Gwalior who immediately directed the local G. R. P. authorities to accompany the relatives of the deceased to the spot where the dead body was buried. The dead body was exhumed in a decayed condition but it had not been eaten by animals or ants. The case is being enquired into by the Government Railway Police, Indore.

पांचवीं और छठी योजनाओं में विद्युत् विकास कार्यक्रम

935. **श्री एस० एम० कृष्ण : श्री पी० गंगादेव :**

क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) क्या उनका मंत्रालय पांचवीं और छठी योजना के आरंभ काल में बिजली की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिये विद्युत् विकास कार्यक्रम संबंधी कोई प्रस्ताव तैयार कर रहा है ;

(ख) यदि हां, तो प्रस्तावित कार्यक्रम की मुख्य-मुख्य बातें क्या हैं ;

(ग) क्या केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग ने इस सम्बन्ध में अध्ययन किया है ; और

(घ) इस कार्यक्रम को कब तक लागू किया जायेगा ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) जी हां।

(ख) इसकी मुख्य विशेषताएँ निम्नलिखित हैं—

1. इसमें 1980-81 तक देश की प्रतिष्ठापित उत्पादन क्षमता को 520 लाख यूनिट तक बढ़ाने की व्यवस्था है।

2. इसको क्षेत्रीय आधार पर तैयार किया गया है।

3. इस उद्देश्य की पूर्ति के लिए अपेक्षित नई विद्युत् उत्पादन स्कीमों का पता लगा लिया गया है।

4. अधिकतम किफायत और विश्वसनीयता के लिए विद्युत् के विभिन्न स्रोतों के बीच संतुलन स्थापित करने के लिए प्रयत्न किया गया है।

5. क्षेत्रीय और अन्य असंतुलनों को कम करने का प्रयत्न किया जा रहा है।

6. 1981 तक विद्युत् की प्रति व्यक्ति खपत वर्तमान लगभग 90 यूनिट से बढ़ कर 240 यूनिट हो जाएगी।

7. नई तकनीकी विशेषताओं, जैसे पम्प-संचय, जल-विद्युत संयंत्रों, बड़े आकार की विद्युत-उत्पादन यूनिटों और बृहत् विद्युत् केन्द्रों की स्थापना होगी।

(ग) जी हां, समय-समय पर अपेक्षित आगे और अध्ययन भी करने होंगे।

(घ) अब भी कुछ मामलों में कार्य प्रारंभ किया जा रहा है। यह कार्यक्रम इस सारे दशक में कार्यान्वित होता रहेगा।

हावड़ा और बंगलौर के बीच सीधी बोगी सेवा

936. **श्री जो० वाई० कृष्णन** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या सरकार हावड़ा और बंगलौर के बीच एक सीधी बोगी सेवा की आवश्यकता पर विचार कर रही है?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया): हवड़ा और बेंगलूरु के बीच एक सीधा सवारी डिब्बा चलाने के अनुरोध पर विचार किया गया है, लेकिन इस मार्ग पर मेल लेने वाली गाड़ियों में गुंजायश न होने के कारण इसे व्यावहारिक नहीं पाया गया।

टी० बी० के अस्पतालों में रेलवे कर्मचारियों के लिए अपेक्षित विशेष औषधियों के प्रयोग के लिए रेलवे के उच्च अधिकारियों से अनुमति लेना

937. **श्री एम० के० कृष्णन** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि टी० बी० अस्पतालों के डाक्टर क्षेत्रीय रेलवे मैनेजर की अनुमति के बिना रेलवे के कर्मचारियों को साइक्लोसिरीन, थीमीसिरीन, ट्रेसकेटयल, यूनिफिरानिमीड आदि विशेष औषधियाँ नहीं दे सकते हैं; यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्योरा क्या है;

(ख) ऐसे मामलों को कार्यकारी अधिकारियों को भेजने के क्या कारण हैं, जबकि अनुमति देने में विलम्ब होने से रोगियों के प्राण खतरे में पड़ सकते हैं; और

(ग) बीमारी तथा उसके इलाज के बारे में निर्णय लेने में कार्यकारी अधिकारियों को सक्षम किस प्रकार माना जाता है?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) से (ग) रेल कर्मचारियों और उनके परिवार के सदस्यों के टी० बी० के लिए इलाज के प्राइवेट सेनेटोरियमों में रेलों द्वारा आरक्षित खाटों पर रेलें जो खर्च कर सकती हैं उसके लिए प्रति खाट प्रति वर्ष के हिसाब से एक सामान्य उच्चतम सीमा निश्चित है। उन थोड़े से मामलों में जिनमें कि रोगियों को साधारण औषधियों से आराम नहीं होता और विशेष औषधि देना आवश्यक हो जाता है और ऐसी औषधियों की लागत खर्च की उच्चतम सीमा से अधिक होती है तो इसकी मंजूरी अलग से दी जाती है। इसका उद्देश्य टी० बी० के मामलों में जो व्यवस्था है उस पर कोई कार्यकारी अधिकार का नियंत्रण रखना नहीं है बल्कि खर्च पर समग्र रूप से नियंत्रण रखना है। इस अधिकार का प्रयोग 17 अप्रैल, 1970 तक रेलवे बोर्ड द्वारा किया जाता था लेकिन उसके बाद से यह अधिकार महाप्रबन्धकों को सौंप दिया है ताकि वे अपने मुख्य चिकित्सा अधिकारियों के परामर्श से इसका प्रयोग कर सकें। इस व्यवस्था से इलाज में किसी प्रकार का हस्तक्षेप नहीं हुआ है क्योंकि रोगियों को नुस्खा या औषधि मिलने में न तो कभी देर हुई है अथवा न इन्कार ही किया गया है। कार्यकारी पदाधिकारियों को इलाज के वास्तविक मार्ग में कुछ कहने का अधिकार नहीं है बल्कि केवल उन्हें निर्धारित उच्चतम सीमा से खर्च बढ़ाने पर हस्तक्षेप करने का अधिकार है।

बिहार में उद्योगों की स्थापना के लिए लाइसेंस जारी करना

939. **श्री श्यामनन्दन मिश्र** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बिहार में पिछले तीन वर्षों के दौरान उद्योगों की स्थापना के लिए कितने लाइसेंस दिये गये; और

(ख) यह संख्या अन्य राज्यों को दिये गए लाइसेंसों से किस प्रकार तुलनीय है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उपमंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) पिछले तीन वर्षों में (1 जनवरी, 1968 से 31 दिसम्बर, 1970 तक) बिहार राज्य में नये औद्योगिक उपक्रमों को स्थापित करने के लिए उद्योग (विकास तथा विनियम) अधिनियम 1951 के अन्तर्गत 11 लाइसेंस दिये गये थे।

(ख) उपर्युक्त अवधि के दौरान, नये औद्योगिक उपक्रमों की स्थापना के लिए राज्य-वार दिये गये लाइसेंसों की संख्या का विवरण संलग्न है।

विवरण

राज्य	1968	1969	1970	योग
1. आन्ध्र-प्रदेश	2	2	3	7
2. असम	2	—	1	3
3. बिहार	1	2	8	11
4. गुजरात	2	5	11	18
5. हरियाणा	4	1	7	12
6. केरल	1	1	1	3
7. मध्यप्रदेश	—	2	—	2

8. तमिलनाडु	2	3	2	7
9. महाराष्ट्र	7	9	15	31
10. मैसूर	4	1	5	10
11. उड़ीसा	2	1	1	4
12. पंजाब	1	—	—	1
13. राजस्थान	1	—	1	2
14. उत्तर प्रदेश	4	2	3	9
15. पश्चिमी बंगाल	3	5	5	13
16. नागालैंड	1	—	—	1
योग	37	34	63	134

रेलगाड़ियों की वातानुकूलित और प्रथम श्रेणी की क्षमता में वृद्धि करना

940. **श्री श्यामनन्दन मिश्र.** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1961-70 के दौरान रेलगाड़ियों की वातानुकूलित प्रथम श्रेणी और साधारण प्रथम श्रेणी में यात्रा करने के बारे में क्या रुख रहा है ; और

(ख) रेलगाड़ियों की वातानुकूलित और प्रथम श्रेणी में यात्रा करने सम्बन्धी बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए इन श्रेणियों की क्षमता में कितनी वृद्धि की गई है ?

रेल मन्त्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) और (ख) रुख इस प्रकार है :

	वातानुकूल (कुर्सीयान छोड़ कर)	पहला दर्जा (उपनगरीय और अनुपनगरीय)
प्रारम्भिक यात्री (दस लाख में)		
1960-61	0.14	34.5
1969-70	0.25	85.6
1960-61 की तुलना में 1969-70 में वृद्धि का प्रतिशत		
सीटों की संख्या		
1960-61	2479	81,225*
1969-70	2477	131,913*
1960-61 की तुलना में 1969-70 में वृद्धि का प्रतिशत	कुछ नहीं	61.5

*इनमें उपनगरीय बिजली गाड़ियों में खड़े होने के स्थान शामिल हैं ।

रेफ्रिजरेटरों, वातानुकूलन यंत्रों और बिजली के अन्य सामान का उत्पादन

941. **श्री श्यामनन्दन मिश्र** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि पिछले तीन वर्षों के दौरान (एक) रैफ्रिजरेटरों, (दो) वातानुकूलन यंत्रों और (तीन) बिजली के अन्य सामान के उत्पादन में कितनी वृद्धि हुई है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : संगठित के उत्पादन की स्थिति बताने वाला विवरण संलग्न है। लघु क्षेत्र के उत्पादन के ठीक-ठीक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं। यह सूचना मिली है कि पिछले तीन वर्षों में लघु क्षेत्र में रैफ्रिजरेटरों का उत्पादन करीब-करीब स्थिर रहा है और 1967-68 तथा 1968-69 में कमरों के वातानुकूलन यंत्रों के उत्पादन में प्रगति हुई, उसके पश्चात् विभिन्न कारणों से उत्पादन काफी कम हो गया। बिजली के सामान के बारे में यह अनुमान है कि उनके उत्पादन में पिछले तीन वर्षों में करीब 10 से 15 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि हुई।

विवरण

क्रम०सं०	उद्योग	लेखा एकक	उत्पादन 1967	1968	1969	1970
1.	घरेलू रैफ्रिजरेटर	संख्या	39478	49900	48614	64784
2.	कमरों के वातानुकूलन यंत्र	संख्या	18072	12933	12949	17037
3.	बिजली के ट्रांसफार्मर (पावर और वितरण)	मिल के सी ए	5.24	4.84	5.04	7.35 * अनुमानित
4.	बिजली की मोटर एफ एच पी डी सी और ट्रैक्शन मोटर के अलावा	मिल एच पी	2.06	1.91	2.08	3.00 *
5.	**केबल तथा तार**					
	क) ए सी एस आर ए ए सी एम टी	मिल	70161	57461	59541	64991 *
	ख) वी आई आर/पी वी सी	मीटर	0.36	0.37	0.37	0.42 *
	ग) बिजली के तार					
	i) कागज चढ़ा हुआ	के एम	2788	2358	2276	2389 *
	ii) पी वी सी के पावर के तार	के एम	14016	11677	13397	14002 *
	(घ) लपेटे हुए तार					
	i) इनेमिल से ढके हुए	एम टी	8902	8894	10542	11314 *
	ii) कागज से ढके हुए	एम टी	4228	3800	4043	5081 *
6.	स्विच गियर तथा केन्द्रीय गियर सर्किट को तोड़ने वाले। स्विच गियर और मोटर चालक के सहित	रु० लाख	1785	1921	2307	2964 *

7. शक्ति कैपेसिटर	के वी ए आर	108039	157446	231702	229550
8. जी एल एस तथा दूसरे लैम्प	संख्या	73702550	84505792	90322105	103725462
9. फ्लोरेसेन्ट ट्यूब	संख्या	5368160	7691777	10237165	10472277
10. बिजली के पंखे	संख्या	1376923	1466339	1354499	1442042

ताम्बरम-मद्रास विद्युत् रेल गाड़ी सेवा का रुक जाना

942. **श्री कल्याण सुन्दरम् :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि 23 अप्रैल, 1971 को दक्षिण रेलवे पर ताम्बरम्-मद्रास के बीच उपनगरीय विद्युत् रेल-सेवा मार्ग पर रेल गाड़ी सेवा के रुक जाने के क्या कारण हैं ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : मद्रास एषुम्बूर और मद्रास-पूंगा स्टेशनों के बीच बिजली फेल हो जाने के कारण सिगनल के कांटों और रेल पथ-परिपथों ने काम करना बन्द कर दिया था।

रेलपथ विभाग में गैंगमैनों के रूप में नियुक्त नैमित्तिक श्रमिकों की सेवाओं का नियमित किया जाना

943. **श्री कल्याण सुन्दरम्** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 31 मार्च 1971 को सभी रेलों के स्थायी मार्गों में गैंगमैन के रूप में कुल कितने नैमित्तिक श्रमिक कार्य कर रहे थे ; और

(ख) इन नैमित्तिक श्रमिकों की सेवाओं को नियमित करने के सम्बन्ध में सरकार की नीति क्या है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) 1,0 3,275.

(ख) 1970 में यह विनिश्चय किया गया था कि चतुर्थ श्रेणी के पदों पर भर्ती करने के लिए बाहरी व्यक्तियों पर प्रतिबन्ध लगा दिया जाये और वर्तमान सभी रिक्त पदों और 31-12-1972 तक रिक्त होने वाले पदों को, 6 महीने या इससे अधिक समय से काम करने वाले नैमित्तिक श्रमिकों में से भरा जाना चाहिए। इस विनिश्चय के अनुसार इन नैमित्तिक श्रमिकों को नियमित पदों पर समाहित करने के प्रश्न पर भी विचार किया जायेगा।

11-12 मार्च, 1971 को समलपठी (दक्षिण रेलवे) के निकट हुई रेल दुर्घटना

944. **श्री कल्याण सुन्दरम्** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्य 11-12 मार्च, 1971 की रात्रि को दक्षिण रेलवे पर समलपठी के निकट बंगलौर को जाने वाली नं० 25 एक्सप्रेस गाड़ी की दुर्घटना हुई थी ; और

(ख) दुर्घटना के कारणों को पता लगाने के लिये की गई जांच के क्या परिणाम निकले हैं ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी हां।

(ख) जाँच समिति के निष्कर्षों के अनुसार, किसी अज्ञात व्यक्ति अथवा व्यक्तियों की तोड़-फोड़ की कार्रवाई के कारण गाड़ी पटरी से उतर गयी थी।

पश्चिम बंगाल के गाँवों में बिजली लगाया जाना

945. **श्री समर गुहा:** क्या **सिंचाई और विद्युत** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम बंगाल के भागों में बिजली लगाने के लिए केन्द्रीय निधियों का आवंटन किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो राज्य में इस उद्देश्य के लिए तैयार की गई योजनाओं की प्रमुख विशेषताएँ क्या हैं और ऐसी योजनाओं से कितनी एकड़ कृषि-भूमि को लाभ पहुंचेगा ;

(ग) क्या मिदनापुर जिले (पश्चिम बंगाल) के गांवों में बिजली लगाने के लिए मिदनापुर-एक और मिदनापुर-दो योजनाएँ तैयार की गई हैं ; और

(घ) यदि हां, तो इस योजनाओं को कब लागू किया जायेगा और इनको पूरा करने की निश्चित अवधि क्या है ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) ग्राम विद्युतीकरण स्कीमों पर धन राज्य योजना संशोधनों से लगाया जाता है जिनमें समग्र केंद्रीय सहायता शामिल होती है। इसके अतिरिक्त केंद्रीय सेक्टर में ग्राम विद्युतीकरण निगम ग्राम विद्युतीकरण स्कीमों पर धन लगाने के लिए धन की व्यवस्था करता है। अब तक ग्राम विद्युतीकरण निगम ने लगभग 400 लाख रुपये की अनुमानित लागत की पश्चिम बंगाल राज्य बिजली बोर्ड की छः स्कीमें मंजूर की हैं, जोकि पूरा होने पर 1344 ग्रामों का विद्युतीकरण और 6856 पंप-सेटों का ऊर्जन करेंगी।

(ख) राज्य बिजली बोर्ड ने राज्य योजना के अन्तर्गत कार्यान्वयन के लिए 9.43 करोड़ रुपये की लागत पर स्कीमें तैयार की हैं। इन स्कीमों से चौथी योजना के दौरान लगभग 50,000 एकड़ क्षेत्र की भूमि में सिंचाई की व्यवस्था करने की संभावना है।

(ग) ग्राम विद्युतीकरण निगम ने 362 ग्रामों के विद्युतीकरण और 1045 पंप-सेटों के ऊर्जन के लिए 96.14 लाख रुपये की अनुमानित लागत पर मिदनापुर जिले के लिए एक स्कीम मंजूर की है। मिदनापुर जिले के सम्बन्ध में दूसरी स्कीम के राज्य बिजली बोर्ड द्वारा शीघ्र ही ग्राम विद्युतीकरण निगम को प्रस्तुत करने की संभावना है।

(घ) ग्राम विद्युतीकरण निगम द्वारा स्वीकृत स्कीमें पांच वर्ष की अवधि में अथवा इससे पहले पूरी होने की संभावना है।

मध्यावधि निर्वाचन लड़ने वाले उम्मीदवारों तथा डाले गये मतों की संख्या

946. **श्री रामावतार शास्त्री :** क्या **विधि और न्याय** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कुल कितने उम्मीदवारों ने लोक सभा के मध्यावधि निर्वाचन लड़े, उनकी दलवार तथा निर्दलीय निर्वाचन लड़ने वाले उम्मीदवारों की अलग-अलग संख्या कितनी थी ;

(ख) प्रत्येक दल तथा निर्दलीय उम्मीदवार को अलग-अलग कितने मत प्राप्त हुए ;

(ग) क्या अनेक उम्मीदवारों की जमानतें जब्त हुईं ; और

(घ) यदि हां, तो उन उम्मीदवारों की दलवार अलग-अलग संख्या कितनी है तथा इससे सरकार को कुल कितनी आय हुई ?

विधि और न्याय मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीतिराज सिंह चौधरी) : (क) और (ख) अपेक्षित जानकारी देने वाला विवरण संलग्न है ।

(ग) जी हां ।

(घ) जानकारी एकत्र की जा रही है ।

विवरण

साधारण निर्वाचन, 1971—लोक सभा

दल	निर्वाचन लड़ने वालों की कुल सं०	प्राप्त हुए विधिमान्य मत	प्रतिशत
राष्ट्रीय दल (कुल)	1,222	11,41,00,734	77.86
इंडियन नेशनल कांग्रेस (श्री जगजीवन राम की अध्यक्षता वाली)	440	6,40,20,313	43.69
इंडियन नेशनल कांग्रेस (श्री निर्जलिंगप्पा की अध्यक्षता वाली)	238	1,52,79,039	10.43
स्वतन्त्र पार्टी	59	44,98,187	3.07
अखिल भारतीय जनसंघ	157	1,07,88,896	7.36
संयुक्त सोशलिस्ट पार्टी	93	35,55,104	2.43
प्रजा सोशलिस्ट पार्टी	63	15,25,787	1·04
भारत की कम्युनिस्ट पार्टी	87	69,22,477	4.72
भारत की कम्युनिस्ट पार्टी (मार्क्सवादी)	85	75,10,931	5.13
राज्य दल	251	1,50 41,405	10.27
भारतीय क्रांति दल	95	31,68,136	2.16
आल इंडिया फार्वर्ड ब्लाक	24	9,68,914	0.66
विशाल हरियाणा पार्टी	8	3,52,514	0.24
अन्य	124	1,05,51,841	7.20
रजिस्ट्रीकृत अमान्यता-प्राप्त दल	173	51,20,050	3.49
निर्दलीय	1,135	1,22,78,977	8.38
कुल योग	2,781	14,65,41,166	100.00

टिप्पणी : इस विवरण में लद्दाख (जम्मू और कश्मीर) निर्वाचन क्षेत्र के आंकड़े जहां मतदान मुल्तवी कर दिया गया था, सम्मिलित नहीं है ।

देश के विभिन्न भागों से मिले मत-पत्र

947. **श्री रामावतार शास्त्री** : क्या विधि तथा न्याय मन्त्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल ही में देश के विभिन्न भागों में लोक-सभा के निर्वाचनों में उपयोग के लिये भेजे गये मत-पत्र बहुत बड़ी संख्या में मिले हैं;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में कुछ व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया है; यदि हां, तो उनके नाम क्या हैं और वे किन-किन राज्यों के हैं ;

(ग) क्या सरकार ने इस मामले की जांच करने के लिये कोई कार्यवाही की है ; और

(घ) यदि हां, तो उसका ब्यौरा क्या है ?

विधि और न्याय मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नीतिराज सिंह चौधरी) : (क) और (ख) जी नहीं ।

(ग) और (घ) प्रश्न ही नहीं उठते ।

Sultanpur and Jaunpnr

948. **Shri Jagannath Rao Joshi** : Will the Minister of **Railways (Rail Mantri)** be pleased to state :

(a) whether there is any direct train from Delhi to Faizabad-Sultanpur and Jaunpur;

(b) if so, the names of the train and the timings of its arrival and departure; and

(c) if the answer to part (a) above be in the negative, whether any direct train is proposed to be introduced on this route ?

The Minister of Railways (Rail Mantri) (Shri Hanumanthaiya): (a) No.

(b) Does not arise.

(c) There is a proposal to provide a fast day service train between Delhi and Varanasi via Lucknow, Faizabad and Jaunpur by amalgamation of certain existing services on this route. To this end, the requisite additional terminal facilities are being developed and are likely to be completed within about a year.

Introduction of a direct train between Delhi and Sultanpur has not been found justified having regard to the volume of passenger traffic offering between these points.

पश्चिम बंगाल के माल्दा जिला में ग्राम्य विद्युतीकरण

951. **श्री माधुर्य्य हालदार** : क्या सिंचाई और विद्युत् मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सम्पूर्ण माल्दा जिले के किसी भी गांव में अब तक बिजली नहीं लगाई गई है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार सम्पूर्ण माल्दा जिले में बिजली की व्यवस्था करने का है; और

(ग) यदि हां, तो यह व्यवस्था किस तिथि तक की जायेगी ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उप-मंत्री में (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) जी नहीं। अप्रैल, 1971 के अंत तक पश्चिम बंगाल के माल्दा जिले में 75 मौजे विद्युतीकृत हुए हैं।

(ख) और (ग) माल्दा जिले में 1602 मौजों में से, 517 मौजों के चौथी योजना के दौरान विद्युतीकरण होने की उम्मीद है। बाकी गांव कब तक विद्युतीकृत होंगे, यह इस बात पर निर्भर करेगा कि अनुवर्ती योजनाओं में कितने साधन उपलब्ध हैं।

एडमल्यार बहु-उद्देश्यीय परियोजना

952. **श्री ए० के० गोपालन** : क्या **सिंचाई कौर विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार एडमल्यार बहु-उद्देश्यीय परियोजना को तुरन्त स्वीकृति देनें का है; यदि हां, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है ;

(ख) क्या सरकार को इस सम्बन्ध में केरल के संसद् सदस्यों की ओर से कोई अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ; और

(ग) यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) से (ग) इदामलायर परियोजना केरल सरकार से नवम्बर, 1970 में प्राप्त हुई थी। केरल सरकार तथा कुछ संसद्-सदस्य स्कीम की शीघ्र स्वीकृति के लिए आग्रह करते रहे हैं।

स्कीम पर केन्द्रीय जल और विद्युत् आयोग की प्रारम्भिक टिप्पणियां राज्य सरकार को भेजी जा चुकी हैं। केन्द्रीय सिंचाई और विद्युत् मंत्री ने भी हाल में लगभग दो सप्ताह पहले अपने केरल के दौरे के दौरान राज्य सरकार के अभियंताओं से इस परियोजना के बारे में विचार-विमर्श किया था। परियोजना की लागत किस हद तक कम की जा सकती है, इसके बारे में विभिन्न संभव विकल्पों के संदर्भ में यह सुझाया गया है कि परियोजना के अंतर्गत सिंचाई के लिए नहर प्रणाली का विस्तृत रूप में अन्वेषण किया जाए। राज्य सरकार के अभियंताओं से यह भी कहा गया था कि वे विद्युत् केन्द्र को और नीचे की ओर बनाने की संभाव्यता की जांच करें। परियोजना को स्वीकृति देने पर तभी विचार किया जाएगा जब राज्य सरकार द्वारा सुझावों की जांच हो जाएगी और यथावश्यक संशोधनों सहित संशोधित परियोजना प्राप्त हो जाएगी।

रेल यात्रियों को पहाड़ के रियायती टिकटों की सुविधा का समाप्त किया जाना

953. **श्री विश्वनाथ झुंझुनवाला** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल यात्रियों जो पहाड़ के रियायती टिकटों की सुविधा इस वर्ष से समाप्त कर दी गयी है ;

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) वर्ष 1969-70 के दौरान इस मद के अधीन कितनी आय हुई है;

(घ) क्या उनके मंत्रालय ने रेलवे की आय बढ़ाने के लिये कोई और कदम उठाये हैं ; और

(ङ) यदि हां, तो इसका ब्यौरा क्या है और इससे कितनी आय होने की संभावना है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी नहीं। इस वर्ष यह रियायत 12-5-71 से 31-10-71 तक दी गयी है लेकिन दूरी की न्यूनतम सीमा 400 किलोमीटर निर्धारित की गयी है।

(ख) सवाल नहीं उठता।

(ग) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

(घ) जी हां।

(ङ) 1971-72 के हाल के बजट में किराये और भाड़े की दरों में वृद्धि के जो प्रस्ताव हैं उनसे चालू वित्तीय वर्ष में लगभग 26.25 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आमदनी होने की संभावना है। इसके अलावा, इसी अवधि में यातायात में होने वाली वृद्धि से लगभग 40.20 करोड़ रुपये के अतिरिक्त राजस्व मिलने की संभावना है।

रेलवे माल डिब्बों की कमी के कारण बन्द हो रही कोयला खानें

954. **श्री विश्वनाथ झुंझुनवाला** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिहार में 125 कोयला क्षेत्र प्रायः बन्द होने को हैं क्योंकि रेलवे माल डिब्बों के उपलब्ध न होने के कारण इन खानों के मुहानों में जमा किये गये कोयले की मात्रा 49 लाख मीटरी टन तक पहुँच चुकी है ;

(ख) क्या इस उद्योग ने इस समस्या को आपात-कालीन आधार पर तुरन्त ही हल करने के लिये मंत्रालय से बार-बार अनुरोध किया है ;

(ग) क्या राज्य सरकार ने भी मंत्रालय से इसी प्रकार अनुरोध किया है ; और

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

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) बिहार में खानों के बन्द होने के बारे में इस मंत्रालय को कोई जानकारी नहीं है। लेकिन, जनवरी, 1971 के अन्त में बिहार की कोयला खानों में 48.2 लाख मीटरिक टन स्टाक था जिसमें 18.8 लाख मीटरिक टन कोकिंग कोयला शामिल है जबकि जनवरी, 1970 में 13.7 लाख मीटरिक टन कोकिंग कोयला सहित यह स्टाक 34.8 लाख मीटरिक टन था।

(ख) और (ग) जी हां।

(घ) 1970-71 के दौरान बंगाल-बिहार कोयला क्षेत्रों से कोयले के लदान में कमी का आंशिक कारण यह था कि पिछले वर्ष की तुलना में अगस्त, 1970 तक लदान की मांगें कम रहीं और तत्पश्चात् पूर्वी क्षेत्र में रेलों की गम्भीर कठिनाइयों का सामना करना पड़ा जो उनके काबू से बाहर थीं। गाड़ियों के सुचारु संचालन और उस क्षेत्र की कोयला खानों के लिए माल डिब्बों की सप्लाई पर सर्वाधिक बुरा प्रभाव डालने वाला प्रमुख कारण यह है कि पश्चिमी बंगाल में कानून और व्यवस्था की खराब स्थिति रही और बदमाशों द्वारा भारी पैमाने पर की जाने वाली हरकतें जैसे माल डिब्बों के पुर्जों, ऊपरी कर्षण तारों, दूर-संचार केबुलों, रेलपथ के सामानों आदि की चोरी, सवारी और माल गाड़ियों में तोड़-फोड़, रेल कर्मचारियों पर हमले और उनकी हत्या, स्टेशनों कार्यालयों में रेल सम्पत्ति को लूटना और उनमें आग लगाना, रेल कर्मचारियों द्वारा की गयी छा-टबड़ी हड़तालें, स्टेशनों, यार्डों और कालोनियों में बम फेंकना, बन्द, हड़तालें और अन्य प्रकार

से काम बन्द कर देना जिनसे रेल परिचालन ठप्प हो जाय और इसी तरह की कई अन्य समाज विरोधी गतिविधियाँ। इस प्रकार की गतिविधियों को नियंत्रित करने के सम्बन्ध में उचित और कारगर कार्रवाई करना राज्य सरकारों का काम है। रेलों ने अपनी ओर से उस क्षेत्र में सुरक्षा दल के कर्मचारियों की संख्या यथासंभव अधिक से अधिक बढ़ा दी है। रेल प्राधिकारियों द्वारा पश्चिम बंगाल की राज्य सरकार से सभी स्तरों पर यथासंभव निकटतम तालमेल रखा जा रहा है ताकि इस प्रकार की गतिविधियों का कारगर ढङ्ग से सामना किया जा सके। उच्च अधिकारियों से उस क्षेत्र में रेल-संचालन को फिर से सामान्य स्थिति में लाने के लिए ठोस और प्रभावपूर्ण उपाय करने के लिए अनुरोध किया गया है। फिर भी अभी तक स्थिति में कोई सुधार नहीं हुआ है।

पश्चिम बंगाल के उद्योगों में पूंजी निवेश

955. **श्री विश्वनाथ झुंझुनवाला** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गत दो वर्षों में पश्चिम बंगाल के उद्योगों में पूंजी-निवेश में कोई विशेष वृद्धि नहीं हुई है ;

(ख) क्या सरकारी तथा गैर-सरकारी क्षेत्र के उद्योगों में स्थिति समान है ; और

(ग) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) से (ग) यह सच है कि गत दो वर्षों में पश्चिम बंगाल के औद्योगिक विकास में श्रमिक प्रबन्धकों के अच्छे सम्बन्ध न होने के कारण कुछ औद्योगिक क्षेत्रों में मन्दी के स्थिति के कारण, कच्चे माल की कमी के कारण, हड़ताल और तालाबन्दी आदि के कारण गिरावट आई है यद्यपि इसका प्रतिकूल प्रभाव गैरसरकारी और सरकारी दोनों क्षेत्रों पर ही पड़ा है फिर भी सरकारी क्षेत्र में राज्य की बड़ी और मध्यम आकार की औद्योगिक योजनाओं में 1969-70 का वास्तविक व्यय और 1970-71 का अनुमानित व्यय क्रमश: 111.54 लाख और 139.56 लाख रुपये रहा है। जबकि चौथी पंचवर्षीय योजना की पूरी अवधि के लिए राज्य के बड़े और मध्यम आकार के उद्योगों के लिए स्वीकृत व्यवस्था 945.77 लाख रुपये की थी।

पिछड़े क्षेत्रों में उद्योगों के लिये परिवहन सम्बन्धी राज सहायता

956. **श्री विश्वनाथ झुंझुनवाला** : **श्री आर० कडनापल्ली** :

श्री टी० एस० लक्ष्मणन् :

क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पिछड़े क्षेत्रों में स्थापित होने वाले उद्योग को कच्चे माल के परिवहन हेतु राज्य सहायता देने के संबंध में सरकार ने कोई योजना बनाई है ;

(ख) यदि हां, तो इसका व्यौरा क्या है ;

(ग) क्या यह सच है कि केवल जम्मू तथा काश्मीर, असम तथा मेघालय, नागालैंड, मणिपुर, त्रिपुरा और नेफा को पिछड़े क्षेत्रों में शामिल किया गया है ; और

(घ) यदि हां, तो आर्थिक रूप से पिछड़े राज्यों अथवा राज्यों के भागों को न शामिल किये जाने के क्या कारण हैं ?

औद्योगिक मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) :(क) और (ख) योजना आयोग ने जम्मू तथा काश्मीर, मेघालय और नागालैंड, सहित आसाम राज्यों और मणिपुर, त्रिपुरा और नेफा संघ राज्य क्षेत्रों में उद्योगों को परिवहन सम्बन्धी सहायता देने के लिये कुछ प्रस्ताव तैयार किये हैं। इन प्रस्तावों का ब्यौरा संलग्न विवरण में है। इन प्रस्तावों पर सरकार सक्रिय रूप से विचार कर रही है।

(ग) और (घ) विभिन्न पिछड़े राज्यों और संघ राज्यों में से केवल जम्मू तथा काश्मीर, आसाम जिसमें मेघालय, नागालैंड, मणिपुर, त्रिपुरा और नेफा सम्मिलित हैं, को इन क्षेत्रों की दूरी और उसके परिणामस्वरूप वहां उद्योगों को स्थापित करने में कच्चे माल तैयार माल की ऊंची लागत को ध्यान में रखते हुए, परिवहन में सहायता देने के लिए चुना गया है।

विवरण

परिवहन सहायता सम्बन्धी समिति की सिफारिशें

(1) कुछ चुने हुये क्षेत्रों में सभी आकारों के उद्योगों की वृद्धि करने के लिये बढ़ावा देने हेतु केन्द्र द्वारा परिवहन सहायता दी जानी चाहिए।

(2) परिवहन सहायता की योजना केवल जम्मू तथा काश्मीर, आसाम जिसमें मेघालय, नागालैंड तथा मणिपुर, त्रिपुरा और नेफा के संघ राज्य क्षेत्र सम्मिलित हैं, तक सीमित रहनी चाहिए।

(3) परिवहन सहायता केवल जम्मू-कश्मीर और उत्तर-पूर्वी क्षेत्र में आने वाले कच्चे माल और यहां से बाहर भेजे जाने वाले तैयार माल पर ही दी जायेगी। यह सहायता राज्य के अन्दर ही लाने और ले जाये जाने वाले माल पर नहीं दी जायेगी।

(4) जम्मू तथा काश्मीर राज्य के मामले में यह सहायता पठानकोट के रेलवे स्टेशन तथा राज्य में स्थित औद्योगिक एकक के स्थापना-स्थल के बीच जो परिवहन व्यय होता है उसके लिए दी जानी चाहिए। जब जम्मू तक रेलवे लाइन बन जायेगी और उस पर यातायात होने लगेगा तो यह सहायता जम्मू और औद्योगिक एकक के स्थापना-स्थल के बीच माल लाने ले जाने तक सीमित की जा सकती है।

(5) आसाम के मामले में, जिसमें मेघालय, नागालैंड, नेफा, मणिपुर और त्रिपुरा सम्मिलित हैं, यह सहायता सिलीगुड़ी और औद्योगिक एकक के स्थापना-स्थल के बीच जो परिवहन व्यय आता है उस पर दी जानी चाहिए। परिवहन व्यय का हिसाब लगाते समय निकटतम रेलवे स्टेशन को/से माल लाने ले जाने तथा निकटतम अन्तिम रेलवे स्टेशन को/से सड़क द्वारा औद्योगिक एकक के स्थापना-स्थल तक माल लाने ले जाने के व्यय को ध्यान में रखा जाना चाहिये। पूर्णरूपेण सड़क या परिवहन के किसी अन्य साधन द्वारा ले जाये जाने वाले माल के सम्बन्ध में परिवहन प्रभार केवल उस राशि तक सीमित रहेंगे जो एकक को उस माल के लिए देने पड़ते यदि माल रेल द्वारा निकटतम अन्तिम रेलवे स्टेशन तक रेल द्वारा और उसके पश्चात् सड़क से ले जाया गया होता।

(6) माल को सड़क द्वारा ले जाने के भाड़े का निश्चय सम्बन्धित सरकार द्वारा समय-समय पर निर्धारित परिवहन की दरों के आधार पर या जितना वास्तविक भाड़ा दिया गया है, इनमें से जो भी कम हो, के आधार पर किया जाना चाहिए।

(7) परिवहन सहायता का निर्धारण करने के लिये माल लादने या उतारने के व्यय तथा चढ़ाने-उतारने के अन्य प्रकार जैसे रेलवे स्टेशन से कारखाने तक ले जाने के व्यय को शामिल नहीं किया जाना चाहिए।

(8) परिवहन सहायता के बारे में घोषणा की जाने के पश्चात् स्थापित किये जाने वाले सभी नये औद्योगिक एककों को भी कच्चे माल और तैयार उत्पादनों पर होने वाले परिवहन व्यय के 50 प्रतिशत के बराबर सहायता प्राप्त करने के लिए हकदार समझा जाना चाहिये।

(9) विद्यमान एककों को भी सहायता के लिये हकदार सकझा जाना चाहिए बशर्ते कि वे परिवहन सहायता की घोषणा के पश्चात् एकक का विस्तार करते और विविधता लाते हैं; जिसके फलस्वरूप पिछले तीन वर्षों में हुये औसत वार्षिक उत्पादन में कम से कम 25 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। ऐसे मामलों में उत्पादन में वृद्धि या विविधता लाने के लिये फलस्वरूप जो अतिरिक्त कच्चा माल और तैयार माल लाने ले जाने पर परिवहन व्यय हुआ है उसके 50 प्रतिशत तक सीमित रहना चाहिये।

(10) बागानों, शोधन कारखानों तथा विद्युत् तैयार करने वाले एककों को छोड़कर सरकारी और गैर-सरकारी क्षेत्रों के अन्य सभी एकक परिवहन सहायता पाने के हकदार होने चाहिए, औद्योगिक एककों का आकार चाहे जितना हो।

(11) गोहाटी 'स्टक यार्ड' से उत्तरी पूर्वी क्षेत्र के औद्योगिक एकक के स्थापना-स्थल तक इस्पात के लाने ले जाने के परिवहन प्रभाव के 50 प्रतिशत तक सहायता दी जानी चाहिए।

(12) परिवहन सहायता के दावों की जांच पड़ताल और उनका निपटान राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों के उद्योग निदेशालयों को करनी चाहिये और उसके पश्चात् सम्बन्धित राज्य सरकारों को उस राशि की प्रतिपूर्ति औद्योगिक विकास तथा आंतरिक व्यापार मंत्रालय द्वारा की जानी चाहिये।

(13) सहायता के किसी प्रकार के दुरुपयोग को रोकने के लिये इन उद्योग निदेशालयों को चाहिये कि वे कच्चे माल की खपत और तैयार उत्पादों के उत्पादन की जांच-पड़ताल की प्रणाली अपनायें और समय-समय पर जांच करते रहें जिससे इस बात का सुनिश्चय किया जा सके कि जिस कच्चे माल और तैयार उत्पादों की सहायता दी गई थी उनका उपयोग वास्तव में उसी कार्य के के लिए किय गया था।

(14) परिवहन सहायता की प्रस्तावित योजना पांच वर्षों की अवधि के लिये लागू रहनी चाहिए।

बी० आर० सिंह रेलवे अस्पताल, सियालदह (पश्चिम बंगाल) के कर्मचारियों द्वारा विरोध प्रकट करने के लिये की गई हड़ताल

957. **श्री मनोरंजन हाजरा :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) बी० आर० सिंह रेलवे अस्पताल, सियालदह के कर्मचारी कुछ गुण्डों द्वारा कर्मचारियों पर किये गये आक्रमण के विरोध में 16 अप्रैल, 1971 से हड़ताल पर हैं ; और

(ख) यदि हां, तो क्या अपराधियों को सजा देने के लिये कोई कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी हां ।

(ख) जी हां । सियालदह की सरकारी रेलवे पुलिस ने भारतीय दण्ड संहिता की विभिन्न धाराओं और भारतीय विस्फोटक अधिनियम की धारा 4 तथा 5 के अन्तर्गत एक मामला दर्ज करके दो व्यक्तियों को गिरफ्तार किया था । उनमें से एक व्यक्ति बाद में हिंसात्मक गतिविधि निवारण अधिनियम के अधीन भी हिरासत में रखा गया ।

रेलवे हस्पताल, पेरम्बूर, मद्रास में औषधियां उपलब्ध न होना

958. **श्री बी० एन० रेड्डी** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को रेलवे हस्पताल, पेरम्बूर, मद्रास में डाक्टरों के दुर्व्यवहार और वहां औषधियां उपलब्ध न होने के बारे में मुख्यालय शाखा, मद्रास के दक्षिण रेलवे कर्मचारी संघ से कोई ज्ञापन प्राप्त हुआ है ;

(ख) यदि हां, तो उस ज्ञापन में उल्लिखित मुख्य बातें क्या हैं; और

(ग) कर्मचारियों की शिकायतों को दूर करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी नहीं । लेकिन इस गैर-मान्यता प्राप्त यूनियन द्वारा परिपत्रित इश्तिहार दक्षिण रेलवे के मुख्य चिकित्सा अधिकारी को मिला है ।

(ख) मुख्य आरोप इस प्रकार हैं :—डाक्टरों की निष्ठुरता, दवाओं का उपलब्ध न होना, खराब किस्म के चश्मों की सप्लाई, बीमारी में छुट्टी का मंजूर न किया जाना आदि ।

(ग) आरोपों की जांच की गयी है और वे सही नहीं पाये गये हैं । दरअसल, पेरम्बूर स्थित रेलवे अस्पताल और मद्रास स्थित न्यू जनरल आफिस डिसपेंसरी में वहां पर भर्ती किये गये रोगियों की बढ़ती हुई संख्या के साथ-साथ सेवा के स्तर में भी निरन्तर वृद्धि हो रही है ।

Permission to Examine Ballot Papers after the Recent Elections to Lok Sabha

959. **Shri Atal Bihari Vajpayee.** Will the Minister of **Law and Justice (Vidhi aur Nyaya Mantri)** be pleased to stae :

(a) the names of the candidates who sought permission for examination of the ballot papers after the recent elections to Lok Sabha and the names of those among them who were granted such permission by the Election Commission and also of those who were refused such permission;

(b) the criteria adopted for granting or refusing such permission; and

(c) whether it has been suggested by the Election Commission that the power of the Commission to grant permission for examination of ballot papers should be dispensed with?

The Minister of State in the Ministry of Law and Justice (Vidhi aur Nyaya Mantralaya-men Rajya Mantri (Shri Nnitiraj Singh Chaudhary): (a) Two statements showing separately the names of the candidates who were granted or refused permission to inspect election records after recent elections to Lok Sabha are enclosed. [Placed in Library. See No. L. T. 266/71];

(b) Each application was treated on its own merits and, therefore, no fixed criteria could be adopted by the Election Commission in such cases for granting or refusing permission in the matter. However, the Commission allowed the applica-

tions for inspection where the margin of votes secured by the returned candidate and the candidate securing not highest votes was not large where there were aalegations supported by cogent reasons and facts, of improper acceptance or improper rejection of votes on a large scale and where such inspection in the opinion of the Commission would further the ends of justice without at the same time violating the secrecy of ballot. The Commission has refused permission for such inspection in cases where the Commission was convinced that the allegations made in support of the prayer for grant of permission for inspection were absolutely frivolous and devoid of any substance, or were in the nature of an attempt to secure a roving inquiry. In this connection, it may also be pointed out that in every case, the order of granting inspection or refusing inspection was made in the light of the principles enunciated by the Allahabad High Court in two recent cases.

(c) No, Sir.

Issue of Election Cards to Voters

960. **Shri Atal Bihari Vajpayee** : Will the Minister of **Law and Justice (Vidhi aur Nyaya Mantri)** be pleased to state :

(a) whether according to the Election Commission, Election Cards will be issued to 12 crore voters by the end of October and also to the remaining 15 crore voters soon thereafter; and

(b) if so, the broad outlines of the scheme in this regard?

The Minister of State in the Ministry of Law and Justice (Vidhi aur Nyaya Mantralaya men Rajya Mantri) (Shri Nitiraj Singh Chaudhary) : (a) Electoral Cards will be issued to the householders in fourteen States and four Union territories in which electoral rolls are being, or will shortly be, intensively revised after house to house verification in the course of the current year. The number of persons whose names will be included in the Electoral Cards and therefore in the electoral rolls is expected to be in the neighbourhood of 23 crores. In the remaining States and Union territories the electoral rolls will be revised summarily in the course of this year. The system of Electoral Cards will be introduced in these remaining States at the time of the next intensive revision of the electoral rolls.

(b) The board outlines of the scheme are given in the statement,

Statement

(i) Enumerators who are engaged in large numbers (forty, fifty, sixty or even more) for an Assembly constituency for house to house verification of the names in the electoral rolls are supplied with enumeration books.

(ii) The names of all the eligible persons in every household, that is to say, of those who are not less than twenty-one years of age on the 1st January, 1971 and are ordinarily resident in the constituency are included in the enumeration book. One or more pages of the enumeration books are used for each household.

(iii) After the names of all eligible persons in a household have been recorded on a page or pages of the enumeration book, such page or pages are signed both by the enumerator and by the head or senior member of the household who is present at the time of the enumeration.

(iv) An enumerator is required to visit a household more than once if that is necessary for the correct enumeration and recording of the names of all eligible persons in the household.

(v) A duplicate copy of the page or pages of the enumeration book containing the names of the eligible persons in the household who are to be included in the electoral rolls is taken on the spot with the help of a carbon

paper and that copy is supplied to the head or the senior member of the household who has signed it.

(vi) This duplicate copy supplied to the head or senior member of the household is called, for the sake of convenience, the "Electoral Card". This system is intended to provide the household with a written document containing the names of all eligible persons in the household for inclusion in the electoral roll of the concerned Assembly constituency.

(vii) To ensure that the work of enumeration is done properly, thoroughly and intensively, for every Assembly constituency as many as forty, fifty, sixty or even more enumerators are appointed.

(viii) To check the work of enumerators for each constituency, a large number of supervisors has been appointed.

(ix) It is the duty of the supervisor to make random and surprise check of as many entries made by the enumerators in the enumeration books as possible. This ensures that the names of all eligible persons are correctly recorded in the enumeration book.

(x) In the next place, clear and specific instructions have been issued to the Electoral Registration Officers of all Assembly constituencies through the Chief Electoral Officers of the States that utmost care and caution should be taken in transcribing the entries while preparing the manuscript electoral roll from the enumeration books of the enumerators so that not a single name which is mentioned in the enumeration books is omitted from the electoral roll through oversight or inadvertence.

(xi) To render as much help and assistance to the eligible persons as possible, directions have been issued that officers in large numbers should be designated under rule 14 of the Registration of Electors Rules, 1960 so that any person who likes to file a claim or an objection may get the necessary forms from such designated officer without any difficulty and also may file his claim or objection to that designated officer again without any difficulty.

(xii) Lastly, the Chief Election Commissioner himself with the senior officers of the Election Commission like the Deputy Election Commissioners and the Secretaries and the Chief Electoral Officers and senior officers of the States concerned are visiting large number of rural and urban areas in the various States to check and verify how correctly the entries are being made by the enumerators in the enumeration books and whether the duplicate copies of the enumeration books are being supplied to the heads or the senior members of the households.

मध्य प्रदेश में गुना से शिवपुरी तक रेलवे लाइन का निर्माण

961. **श्री अटल बिहारी बाजपेयी :** क्या रेल मंत्री यह बताने कि कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को मध्य प्रदेश में गुना से शिवपुरी तक रेलवे लाइन का विस्तार करने के लिए हाल में ही कोई अभ्यावेदन मिला है; और

(ख) यदि हां, तो उस पर क्या निर्णय किया गया है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) रेलवे लाइन को गुना से शिवपुरी तक बढ़ाने के लिए विगत काल में अभ्यावेदन मिले हैं।

(ख) धन की कमी और यातायात सम्बन्धी पर्याप्त औचित्य के अभाव के कारण फिलहाल इस लाइन के विस्तार पर विचार करना सम्भव नहीं है।

'63 अप' आसनसोल रांची यात्री गाड़ी में "ट्रेन डकैती"

962. **श्री कृष्ण हाल्दर** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान 3 अप्रैल, 1971 को 63 अप आसनसोल रांची यात्री गाड़ी में हुई ट्रेन डकैती की ओर दिलाया गया है; यदि हां, तो तत्सम्बन्धी ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या कोई अपराधी पकड़ा गया है; और

(ग) सरकार द्वारा इस प्रकार की घटनाओं से यात्रियों की सुरक्षा करने हेतु क्या सुरक्षात्मक उपाय किये गये हैं ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी हां। संक्षिप्त ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) अब तक 21 अपराधियों को गिरफ्तार किया जा चुका है।

(ग) (i) सरकारी रेलवे पुलिस द्वारा महत्वपूर्ण स्टेशनों पर निगरानी रखने और समय-समय पर छापे मारकर अपराधियों तथा समाज-विरोधी तत्वों को पकड़ने जैसे सुरक्षा-सम्बन्धी सामान्य प्रबन्धों को कड़ा करने के अलावा, रात की महत्वपूर्ण सवारी गाड़ियों में सरकारी रेलवे पुलिस के पहरेदारों की भी व्यवस्था की जाती है।

(ii) रेल सुरक्षा दल सरकारी रेलवे पुलिस के साथ निकट सम्पर्क रखता है ताकि अपराधों की सरलतापूर्वक रोकथाम की जा सके और बदमाशों पर निगरानी रखी जा सके।

(iii) रेलवे सुरक्षा दल के अधिकारी सरकारी रेलवे पुलिस के अधिकारियों के साथ सभी स्तरों पर समन्वय बैठकें भी रखते हैं, ताकि रेलों पर अपराधों को रोकने और उनका पता लगाने के काम में सुधार लाया जा सके।

(iv) यार्डों और स्टेशन प्लेटफार्मों पर रेल सम्पत्ति की सुरक्षा के लिये तैनात रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारियों को इस बात की भी कड़ी हिदायत दी गयी है कि वे तुरन्त दौड़ कर अपराध-स्थल पर पहुंचा करें और पीड़ित व्यक्तियों को सभी सम्भव सहायता दिया करें।

विवरण

घटना का संक्षिप्त ब्योरा इस प्रकार है :—

3-4-1971 को नं० 63 अप हटिया-रांची-आसनसोल सवारी गाड़ी 22-50 बजे मोहुदा स्टेशन से छूटी और उसे खतरे की जंजीर खींचे जाने के कारण, मोहुदा और जमुनियाटांड के बीच असामान्य रूप से रोक दिया गया। लगभग 30-35 अपराधियों का एक दल गाड़ी पर चढ़ा और तीसरे दर्जे के विभिन्न डिब्बों में घुस गया। इन अपराधियों ने यात्रियों पर हमले किये और बम चलाकर उन्हें भयभीत कर दिया तथा पिस्तौल, चाकू और अन्य घातक शस्त्र दिखा कर उनका सामान छीन लिया। उन्होंने गाड़ी के सामान यान से पार्सल भी लूट लिये। इस गाड़ी के साथ सरकारी रेलवे पुलिस के दो कांस्टेबल चल रहे थे जिनके पास लाठियाँ थीं। सरकारी रेलवे पुलिस के कांस्टेबलों द्वारा प्रतिरोध किये जाने पर उनमें एक को चोटें आयीं।

5-4-1971 को इस मामले में खड़गपुर कुत्ता घर के रेलवेसुरक्षा दल के कुत्ते का उपयोग किया गया और वह पुलिस को दो अभियुक्तों के घर ले गया। उन्हें 6-4-71 को गिरफ्तार कर लिया गया और मालूम हुआ है कि पूछताछ किये जाने पर उन्होंने इस मामले में अपना अपराध स्वीकार कर लिया है। बाद में इस मामले में 19 और व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया। अभियुक्तों के घरों पर छापे मारकर बड़ी मात्रा में चुराया हुआ माल बरामद किया गया। इसके अलावा 3 देशी पिस्तौलें, 25 बम, 12 बोर के 15 कारतूस और कुछ दूसरे शस्त्र भी बरामद किये गये। घटना-स्थल के पास झाड़ियों में से 5 पार्सल बरामद हुए।

भोजुडीह की सरकारी रेलवे पुलिस ने इस सम्बन्ध में, भारतीय दण्ड संहिता की धारा 395/412 के अधीन, 4-4-1971 को मामला नं० 2 के रूप में एक मामला दर्ज कर लिया है और उनकी जांच-पड़ताल अभी चल रही है।

बरौनी में रेल कर्मचारियों की हड़ताल के परिणामस्वरूप जमा हुए डाक-थैले

963. **श्री रतनलाल ब्राह्मण :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बरौनी क्षेत्र में रेल कर्मचारियों की हड़ताल के कारण रेलवे डाक सेवा के कार्यालयों में जमा हुये सैकड़ों डाक-थैलों के निपटान के लिये क्या कार्यवाही की गयी है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : पूर्वोत्तर रेलवे के बरौनी क्षेत्र में गैर-कानूनी हड़ताल से पैदा हुई स्थिति का सामना करने के लिये डाक तार विभाग ने सड़क परिवहन और अन्य साधनों के जरिये वैकल्पित मार्गों द्वारा डाक भेजने के विशेष प्रबन्ध किये थे। बरौनी रेलवे डाक सेवा का काम समस्तीपुर की रेलवे डाक सेवा में संकेन्द्रित कर दिया गया था और इसके लिये कर्मचारियों का एक विशेष दल लगाया गया था। इन उपायों के फलस्वरूप, बरौनी क्षेत्र में कहीं भी डाक इकट्ठी नहीं हुई थी।

Drinking Water Facilities for Railway Passengers In Bikaner Division Northern Railway

964. **Shri P: L. Barupal**: Will the Minister of **Railways (Rail Mantri)** be pleased to state :

(a) whether his Ministry is making arrangements for the supply of drinking water for railway passengers in Bikaner Division on the Northern Railway, where there is an acute shortage of cold water during summer season;

(b) whether the people have been demanding the installation of a water cooler at Suratgarh Railway Station in Bikaner Division for the last few years and if so, the progress made so far in this regard;

(c) whether there is no arrangement for the supply of drinking water for Railway employees and Railway passengers at Pilibanga Railway station between Suratgarh and Hanumangarh; and

(d) if so, whether arrangements are being made to supply drinking water through water works after filtering the canal water ?

The Minister of Railways (Rail Mantri) (Shri Hanumanthaiya): (a) Yes.

(b) It has not been possible to provide water cooler at Suratgarh station so far due to paucity of funds. However, it is proposed to provide water coolers on all stations where piped water supply and electricity are available and which deal with an average of 1000 passengers (inward and outward) or more per day, including Suratgarh, on a programmed basis during next five years.

(c) Arrangements do exist for supply of drinking water to passengers and railway staff at Pilibranga railway station through travelling water tanks from Hanumangarh.

(d) Does not arise.

New Railway Line from Srikolyat To Phalodi in Rajasthan

965. **Shri P. L. Barupal** : Will the Minister of **Railways (Rail Mantri)** be pleased to state whether there is any scheme to lay a railway line from Srikolyat Railway station to Phalodi and from Anupgarh along the Rajasthan canal in Bikaner Division on the Northern Railway keeping in view the proximity of these areas to the Pakistan border ?

The Minister of Railways (Rail Mantri) (Shri Hanumanthaiya): A proposal for the construction of a metre gauge railway line between Srikolayat and Phalodi in Rajasthan is being examined. There is, at present, no proposal to construct a new railway line from Anupgarh along the Rajasthan canal.

New Railway Line from Churu to Hanumangarh in Rajasthan

966. **Shri P. L. Barupal** : : Will the Minister of **Railways (Rail Mantri)** be pleased to state :

(a) whether Government propose to construct a new railway line from Churu to Hanumangarh via Taranagar in Bikaner Division on the Northern Railway; and

(b) if so, the time by which the work on this line will start ?

The Minister of Railways (Rail Mantri) (Shri Hanumanthaiya) : (a) No.

(b) Does not arise.

Gaya-Ranchi Railway Line

967. **Shri S D. Singh** : Will the Minister of **Railways (Rail Mantri)** be pleased to state :

(a) whether there is any scheme to lay new railway line from Gaya-Ranchi via Chatra Railway line;

(b) whether Government have conducted any survey therefor; and

(c) whether Government have made any progress in laying railway lines in District Hazaribagh whose development has been held up for want of railway lines ?

The Minister of Railways (Rail Mantri) (Shri Hanumanthaiya) : (a) No.

(b) Yes. Engineering and traffic surveys for this line were carried out in 1946-47, which showed that there was no justification for the construction of this line.

(c) Railway development is not envisaged on any state-wise or region-wise concepts but on overall development considerations in the national interest. No new Railway line has been constructed in the Hazaribagh District of Bihar in the recent past.

सेवालिया से बालासीनोर-वीरपुर-लुनवाड़ा (पश्चिम रेलवे) तक रेलवे लाइन का विस्तार

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

(क) क्या रेलवे प्राधिकारियों ने कृषि और खनिज सम्बन्धी अत्यन्त अधिक सम्भावनाओं को दृष्टि में रखते हुये सेवालिया से बालासीनोर-वीरपुर-लुनवाड़ा और इससे आगे सबरकण्ठा तक पश्चिमी रेलवे लाइनों का विस्तार करने सम्बन्धी सर्वेक्षण किया था ; और

(ख) यदि हां, तो सरकार द्वारा उक्त पिछड़े हुये क्षेत्रों को रेलवे की सुविधाएं देने में क्या प्रयास किये जा रहे हैं ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी नहीं ।

(ख) धन के अभाव और यातायात का पर्याप्त औचित्य न होने के कारण इस क्षेत्र में किसी नयी रेलवे लाइन के निर्माण के प्रस्ताव पर चौथी पंचवर्षीय योजना अवधि में विचार नहीं किया जा सकेगा ।

गुजरात में गाड़ियों की गति

969. **श्री डी० डी० देसाई** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गुजरात में इस समय चलने वाली गाड़ियों की औसत गति प्रति घण्टा 60 मील सुनिश्चित करने हेतु बहुत पुरानी रेलवे लाइनों के मार्गों को कब तक पुन: निर्धारण किया जायेगा ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : फिलहाल केवल बड़ी लाइन के ट्रंक मार्गों और मुख्य लाइनों पर 60 मील प्रतिघंटे की रफ्तार की अनुमति दी गयी है । गुजरात में बड़ी लाइन के ऐसे खण्डों पर इस तरह की कोई पुरानी लाइन नहीं हैं जिसे 60 मील प्रति घण्टे की रफ्तार की अनुमति देने के लिये दुरुस्त करना आवश्यक हो । बड़े आमान की शाखा लाइनों पर और मीटर एवं छोटी लाइनों पर भी रफ्तार आवश्यक रूप से कम है ।

दक्षिण गुजरात से होकर गुजरने वाली गाड़ियों का समय पुनः ठीक किया जाना

970. **श्री डी० डी० देसाई** : क्या **रेल** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि नर्मदा और ताप्ती की बाढ़ के पश्चात् दक्षिण गुजरात से होकर जाने वाली गाड़ियों का समय दो घण्टे बढ़ा दिया गया था, उसे कब पुन: ठीक किया जायेगा और इससे सामान्य जनता को हो रही कठिनाई और असामान्य विलम्ब को कब दूर किया जायेगा ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : बाढ़ । लाइनों की टूट-फूट के कारण बम्बई बड़ौदा खण्ड में चलने वाली गाड़ियों के चालन समय में पिछले साल जो वृद्धि की गयी थी, उसमें व्यवहार्य सीमा तक पहले ही कमी की जा चुकी है । अक्टूबर 1970 में डाउन और अपप्रत्येक दिशा में 155 मिनट की जो इंजीनियरी सम्बन्धी छूट दी गयी थी, उसे 18-1-71 से कम करके 135 मिनट और फिर 1-4-71 से 118 मिनट कर दिया गया । बिरार-साबरमती खंड का बिजलीकरण करने के लिये इस मार्ग पर जो निर्माण-कार्य चल रहे हैं, उनके संदर्भ में इंजीनियरी सम्बन्धी अतिरिक्त समय में और कटौती करना तभी सम्भव होगा, जब बिजलीकरण से सम्बन्धित निर्माण-कार्य पूरे हो जायें ।

बिहार में जयनगर से आगे नेपाल में सीसापानी तक कामला नदी के तटबंधों का विस्तार

971. **श्री भोगेन्द्र झा** : क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बिहार में जयनगर से आगे नेपाल में सीसापानी तक कामला नदी के तटबन्धों का विस्तार करने के लिये नेपाल सरकार के साथ कोई करार हुआ है ; और

(ख) यदि हां, तो परियोजना में देरी किये जाने के क्या कारण हैं तथा कार्य आरम्भ करने और उसे पूरा करने में कितनी अवधि लगने की सम्भावना है ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उपमंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) और (ख) बिहार में कामला के तटबंधों को जयनगर से आये सीसापानी तक बढ़ाने का नेपाल सरकार का कोई समझौता नहीं है। बहरहाल, सिद्धांत रूप में वे तटबंधों के ऐसे विस्तार के लिये सहमत हो गए हैं।

कामला नदी से उमड़ कर बहने वाले पानी से सिंचित क्षेत्रों से बचाव के लिए राज्य सरकार ने यह फैसला किया है कि बाढ़ तटों तथा पर्याप्त क्रास निकास का काम देने हेतु एक वैकल्पिक स्कीम कार्यान्वित की जाये जो पश्चिमी कामला नहर और पूर्वी कामला नहर के बाएं तट को सुदृढ़ करेगी। राज्य सरकार द्वारा इस वैकल्पिक स्कीम पर कार्य शुरू कर दिया गया है। नेपाल क्षेत्र में तटबंध के विस्तार पर विचार करने से पहले इन कार्यों का प्रभाव देखने का प्रस्ताव है।

एकाधिकार प्राप्त व्यापार-गृहों को लाइसेंस देना

972. **श्री भोगेन्द्र झा** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) एकाधिकार आयोग द्वारा जिन 75 एकाधिकार प्राप्त व्यापार गृहों के नामों का उल्लेख किया गया है उनमें से प्रत्येक को गत तीन वर्षों के दौरान कितने-कितने नये लाइसेंस दिये गये ;

(ख) ये लाइसेंस किस-किस तारीख को तथा किस-किस विशिष्ट उद्देश्य के लिये दिये गये ; और

(ग) क्या सरकार का विचार एकाधिकार प्राप्त व्यापार गृहों को और आगे लाइसेंस देना बन्द करने का है; और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास मन्त्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) और (ख) विगत तीन वर्षों अर्थात् 1968,1969 और 1970 में अधिक बड़े-बड़े औद्योगिक संस्थानों को नए औद्योगिक उपक्रम स्थापित करने के लिए 12 औद्योगिक लाइसेंस जारी किए गए थे। औद्योगिक संस्थानों के नाम, लाइसेंस देने की तिथि तथा निर्माण की जाने वाली वस्तुओं का ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ग) औद्योगिक विकास की गति बढ़ाने और देश में रोजगार के अधिक अवसर प्रदान करने की आवश्यकता की दृष्टि से सरकार का विचार अधिक बड़े-बड़े औद्योगिक संस्थानों को औद्योगिक लाइसेंस देने के लिए पूर्णतः मनाही करने का नहीं है। यद्यपि सरकार की नीति देश के औद्योगिक विकास में लगे बिल्कुल नए और तुलनात्मक दृष्टि से अधिक छोटे उद्यमियों को अधिक से अधिक प्रोत्साहन देने की है तथापि इन बड़े औद्योगिक संस्थानों की शक्तियों और विशेषज्ञता का उपयोग देश की अर्थ व्यवस्था को सुदृढ़ बनाने में किया जायगा।

इसका मुख्य उद्देश्य इन संस्थानों के भावी विकास और क्रियाकलापों के बारे में अधिकाधिक विनियमनकारी नियंत्रण का सुनिश्चय करना है। इन अधिक बड़े औद्योगिक संस्थानों से अन्य के साथ साथ मुख्य रूप में प्रयास और अधिक विनियोजन वाले क्षेत्रों में भाग लेने की आशा की जाएगी। 20 बड़े औद्योगिक संस्थानो के या उनके द्वारा नियंत्रित उपक्रम बिना लाइसेंस प्राप्त किए भविष्य में विस्तार और विविधता नहीं कर सकते। "मध्य" क्षेत्र के इन वर्गों के विद्यमान उपक्रमों को

विस्तार की अनुमति केवल तभी दी जाएगी जबकि इस प्रकार का विस्तार करना लागत कुशलता की दृष्टि से उपयोगी हो अथवा विस्तार करना न्यूनतम लाभदायक आकार पर पहुंचने के लिये आवश्यक समझा जाता हो। नये उपक्रमों के लिये मध्य क्षेत्र में इन कम्पनियों के आवेदनों पर भी विचार किया जायेगा बशर्ते कि वे उन पिछड़े क्षेत्रों में स्थापित किये जाते हैं जहां कोई अन्य उद्यमी धन लगाने का इच्छुक नहीं है, या पर्याप्त निर्यात किया जाता है।

विवरण

औद्योगिक संस्थान का नाम	नए उपक्रमों के लिए जारी किए गए लाइसेंसों की संख्या	लाइसेंस देने की तिथि	निर्माण की जाने वाली वस्तुएं
एन्ड्यू यूल	1	22-12-70	फ्लेमप्रूफ एयर ब्रैक सर्किट ब्रेकर
बिड़ला	2	30-5-68	स्टेपल फाइबर यार्न जी० एल
		16-10-68	एस लैम्प और फल्यूरांसेट लैम्प
आई सी आई	1	28-8-68	सिन्थेटिक पेन्ट्स
साराभाई	1	25-11-70	पोलिस्टर स्टेपल फाइबर
श्रीराम	1	10-3-69	टेबल पेडस्ट्रल बाल पंखे और सीलिंग पंखे।
जैपुरिया	1	6-12-68	काटन यार्न
कमानी	1	23-4-70	कोल्ड रोल्ड स्टील स्ट्रिप्स
कोठारी (डी सी)	1	6-11-70	चीनी
शाह बैलेंस	1	31-8-68	कम्प्रेसड बेकर्स यीस्ट, यीस्ट एक्सट्रैक्ट।
टी वी सुन्द्रम आयंगर	1	14-2-69	हाई टेंसिल बोल्ट्स एण्ड नट्स, सेट स्क्रू और साकेट हेड स्क्रू और रिबेट्स
वी० रामाकृष्णा	1	13-9-68	इलेक्ट्रानिक एनालाग कम्प्यूटर।

तिरुनेलवेली-कन्याकुमारी लाइन के लिये सर्वेक्षण

973. **श्री मुरुगनन्तम** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या प्रस्तावित तिरुनेलवेली-कन्याकुमारी रेलवे लाइन के बारे में सर्वेक्षण कार्य पूरा हो गया है ;

(ख) क्या चौथी योजना में रेलवे लाइन बिछाई जायेगी ;

(ग) यदि हां; तो रेलवे लाइन के निर्माण कार्य आरम्भ होने की कब तक सम्भावना है ; और

(घ) निर्माण कार्य कब तक पूरा हो जायेगा ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी, हां ।

(ख) से (घ) तिरुवनन्तपुरम्-कुमारी अन्तरीप-तिरुनेलवेलि लाइन की सर्वेक्षण रिपोर्टों पर, फिलहाल, रेलवे बोर्ड द्वारा विचार किया जा रहा है। जांच पूरी हो जाने के बाद ही इस लाइन के निर्माण के सम्बन्ध में निर्णय किया जायेगा।

हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड बंगलोर का विस्तार

974. **श्री मुरुगनन्तम** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बंगलोर स्थित हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड के लिये विस्तार योजनाओं को अन्तिम रूप दे दिया गया है ;

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

(ग) योजनाओं की अनुमानित लागत क्या है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) और (ख) सरकार ने हिन्दुस्तान मशीन टूल की, जम्मू तथा कश्मीर राज्य में एक नई फैक्टरी की स्थापना द्वारा घड़ियों का उत्पादन बढ़ाने की योजना तथा बंगलौर स्थित विद्यमान घड़ी कारखाने के विस्तार द्वारा स्वचालित वार/तिथि वाली घड़ियों के उत्पादन की योजना को स्वीकृति प्रदान कर दी है। कम्पनी इस विस्तार कार्य को क्रियान्वित करने के लिए कदम उठा रही है। कम्पनी की चतुर्थ योजना अवधि में कार्यान्वित की जाने वाली प्रस्तावित अन्य परियोजनायें इस प्रकार हैं : हिन्दुस्तान मशीन टूल्स के पिन्जौर एकक में ट्रैक्टर परियोजना, कम्पनी के कलमश्शेरी (केरल) स्थित एकक में छपाई मशीन परियोजना और कम्पनी के हैदराबाद स्थित एकक में धातु रुपायन प्रेस परियोजना। ये परियोजनायें इस समय, सरकार तथा कम्पनी के विचाराधीन विभिन्न अवस्थाओं में हैं। इसके अलावा, अपने आन्तरिक संसाधनो से डाई कास्टिंग और प्लास्टिक इन्जंकशन मौल्डिंग मशीनें बनाने के लिए परियोजना चालू करने का भी कम्पनी का प्रस्ताव है।

	(रु० करोड़ों में)
(ग) ट्रैक्टर परियोजना	4.91
धातु रुपायन प्रेस परियोजना	3.30
छपाई मशीन परियोजना	3.30
बंगलौर स्थित घड़ी करखाना (का विस्तार)	3.66
कश्मीर घड़ी कारखाना	4.25
डाई कास्टिंग और प्लास्टिक इन्जेक्टिंग मोल्डिंग मशीनें	1.05

चौथी योजनाओं में औद्योगिक बस्तियों की स्थापना

975. **डा० रानेन सेन** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चौथी योजना में औद्योगिक बस्तियों की स्थापना के सम्बन्ध में क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है ;

(ख) इस सम्बन्ध में अब तक कितनी प्रगति हुई है ;

(ग) क्या केन्द्र ने औद्योगिक बस्तियों के लिये किराये से सम्बन्धित राज सहायता का देना बन्द कर दिया है ; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मन्त्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) और (ख) चौथी योजना के दौरान औद्योगिक बस्तियों की स्थापना का विशिष्ट लक्ष्य निर्धारित नहीं किया गया है। विस्तार की अपेक्षा विगत प्रयन्त्रों को सुदृढ़ करने पर बल दिया जा रहा है। 30 सितम्बर, 1969 तक की प्रगति नीचे दी जा रही है :—

1. पूर्ण औद्योगिक बस्तियों की संख्या	402
2. निर्मित सेड	9124
3. आबंटित सेड	7788
4. भरे हुए सेड	6947
5. कार्य योग्य सेड	5332
6. कार्य नियुक्त व्यक्ति	96168
7. वार्षिक उत्पादन	114.2 करोड़ रुपये

(ग) और (घ) अगस्त, 1965 से पहले स्थापित की गई औद्योगिक बस्तियों के लिये स्थापना की तिथि से लेकर 5 वर्षों के लिये केन्द्रीय सरकार ने राज सहायता दी थी। वर्ष 1969-70 में अपनाये गये परिवर्तित ढंग के अनुसार राज्य-योजना के अन्तर्गत योजनाएं कार्यान्वित करने हेतु राज्य सरकारों को केन्द्रीय सहायता ब्लाक ऋणों के रूप में दी जाती है। दिये जाने वाला अनुदान विकास की विशिष्ट मद से ही सम्बन्धित नहीं होता है। अतएव, औद्योगिक बस्तियाँ बसाने की योजना के अधीन राज्य सरकारों को अब राज्य सहायता नहीं मिलती।

उपभोक्ता उद्योगों की स्थापना

976. **डा० रानेन सेन : क्या औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उपभोक्ता उद्योगों की स्थापना संतोषजनक गति से हो रही है ;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) गत तीन वर्षों में उपभोक्ता उद्योगों के लिये कुल कितनी निधि नियत की गई तथा कितनी धनराशि खर्च की गई ; और

(घ) उपभोक्ता उद्योगों की स्थापना के कार्यक्रम से तेजी लाने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) से (घ) देश में पहले उपभोक्ता उद्योगों के विकास का कार्य बहुत कुछ गैर-सरकारी क्षेत्र के ऊपर छोड़ दिया गया

था और सरकारी क्षेत्र से अधिकांश रूप में 1956 के औद्योगिक नीति संकल्प की अनुसूची 'क' में दिये हुये उद्योगों तक ही सीमित रखा। ऐसा होने के कारण विगत तीन वर्षों में उपभोक्ता उद्योगों के विकास के लिये सरकार द्वारा विधि आबंटित किये जाने का प्रश्न ही नहीं उठता। फिर भी हाल ही में देश की बदलती हुई आर्थिक परिस्थितियों में इस बात को अत्याधिक महसूस किया जा रहा है कि उपभोक्ता की वस्तुओं सहित कुछ ऐसे लाभदायक तथा शीघ्र उत्पादन वाले क्षेत्रों में जिनके उत्पादन की काफी कमी हो जाने की सम्भावना है, सरकारी क्षेत्र को प्रवेश करके नई भूमिका निभानी है। वास्तव में, सरकार ने ऐसी उपभोक्ता वस्तुओं को, जिन्हें सरकारी क्षेत्र में प्रारम्भ किया जा सकता है, अलग करने की दृष्टि से कार्य किया था और उनमें से कुछ के बारे में सम्भवतया रिपोर्टें भी तैयार कर ली गई हैं जो सरकार के विचाराधीन हैं।

धनबाद स्थित डिवीजनल सुपरिन्टेंडेंट के कार्यालय के समक्ष रेलवे कर्मचारियों द्वारा प्रदर्शन

977. **श्री बी० के० मोदक** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 30 मार्च, 1971 को बिहार में धनबाद स्थित डिवीजनल सुपरिन्टेंडेंट के स्थानीय कार्यालय के द्वार के सामने रेलवे कर्मचारियों ने प्रदर्शन किया था ; और

(ख) क्या कर्मचारियों द्वारा डिवीजनल सुपरिन्टेंडेंट को ज्ञापन दिया गया है ; और यदि हां, तो उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मन्त्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) धनबाद के मण्डल अधीक्षक के कार्यालय के सामने 30 मार्च, 1971 को कोई प्रदर्शन नहीं हुआ। लेकिन 26 मार्च, 1971 को दो प्रदर्शन हुये थे। इन में से एक ईस्टर्न रेलवेमैन्स कांग्रेस द्वारा और दूसरा उसी मण्डल के रेल कर्मचारियों के एक अन्य भाग द्वारा किया गया था।

(ख) ईस्टर्न रेलवेमैन्स कांग्रेस ने एक ज्ञापन पेश किया था जिसमें कुछ सामान्य प्रश्न दर्ज थे। उन पर गुण-दोष के आधार पर विचार किया जा रहा है।

प्रदर्शनकारियों के दूसरे भाग ने भी एक ज्ञापन पेश किया था जिसमें कुछ स्थानीय प्रश्न दर्ज थे जैसे, धनबाद मण्डल में जिन कर्मचारियों ने 3-2-71 से 10-2-71 तक की हड़ताल में भाग लिया था उनके सम्बन्ध में सेवा भंग के आदेश वापस लेना, हड़ताल के सम्बन्ध में कुछ कर्मचारियों के विरुद्ध चलाये गये अदालती मामले वापस लेना, उक्त हड़ताल के सम्बन्ध में निलम्बन आदेश रद्द करना, हड़ताल की अवधि को विशेष आकस्मिक छुट्टी मानना आदि। इन मांगों पर विचार किया गया है। चूंकि इन मामलों में कार्रवाई नियमों एवं विनियमों के सामान्य परिचालन के अनुसार की गयी है इसलिए सरकार इन मांगों को स्वीकार नहीं कर सकी।

कटिहार, बिहार में रेलवे कर्मचारियों की गिरफ्तारी

978. **श्री दीनेन भट्टाचार्य** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कटिहार, बिहार में नक्सलवादियों के नाम पर रेलवे के बहुत से बेगुनाह कर्मचारियों को गिरफ्तार कर लिया गया है ;

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार को ऐसी गिरफ्तारी के सस्बन्ध में कोई विरोधपत्र अथवा अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है ;

(ग) क्या सरकार द्वारा इस सम्बन्ध में कोई कार्रवाही की गई थी ; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या करण हैं ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) और (ख) जी नहीं।

(ग) और (घ) सवाल नहीं उठता।

Issue of Licences/Letters of Intent to Madhya Pradesh and Industrially Advanced States

979. **Shri Hukam Chand Kachwai** : Will the Minister of **Industrial Development (Audyogik Vikas Mantri)** be pleased to state :

(a) whether Government are following a policy of industrial development in the backward States and whether Madhya Pradesh is treated as one of the backward States;

(b) the number of licences/ letters of intent granted during the last three years for the establishment of industries in the advanced States for items for which applications were received for their location in Madhya Pradesh also; and

(c) the reasons for not granting licences/ letters of intent for the establishment of these industries in Madhya Pradesh and the steps proposed to be taken by the Government of India for encouraging industrial development of Madhya Pradesh in future ?

The Deputy Minister in the Ministry of Industrial Development (Audyogik Vikas Mantralaya men Up Mantri Shri Siddheshwar Prasad) (a) Yes, Sir.

(b) During the calendar years 1968, 1969 and 1970 the aggregate number of applications received for the grant of all types of licences was 905, 1,420 and 3,033 of which the number of applications for establishment of new industrial undertakings accounted for 374, 563 and 1,248 respectively. Many of the applications involve more than one item of manufacture. Detailed product-wise data in regard to the applications received is not maintained. In the circumstances, it is not feasible to correlate each and every product covered by the applications vis-a-vis those covered by the letters of Indent/ Licences issued for the various States. However, two statements showing the State-wise number of industrial licences/letters of intent issued for the establishment of new industrial undertakings in various States during the years 1968, 1969 and 1970 are attached. [Placed in Library. See No. L. T. 267/71]

(c) Industrial licences are granted in response to applications made by the entrepreneurs themselves. The number of applications received from industrially developed States which have comparatively better infra-structure facilities has invariably been more than that received from the industrially backward States and hence a large number of licences have gone to the industrially advanced States. In so far as Government are concerned, however, other things being equal between two or more applications, prference is always given to the one which is from an industrially backward State. Madhya Pradesh is one of the States identified as industrially backward.

The Government are taking the following steps for the development of industries in backward areas in the country;

(i) Preference is given in the matter of grant of letters of intent/industrial licences to applications for locations in these areas. This aspect has been included in the guidelines to the Licensing Committee.

(ii) Concessional terms would be granted by financial and credit institutions for financing industries in these areas;

(iii) An outright grant or subsidy would be given by the Centre, amounting to one-tenth of the fixed capital investment of new units having a fixed capital investment of not more than Rs. 50 lakhs each in two selected Districts in each of the States identified as industrially backward, viz., Andhra Pradesh, Assam, Bihar, Jammu & Kashmir, Madhya Pradesh, Nagaland, Orissa, Rajasthan and Uttar Pradesh and one district in each of the other States and Union Territories; schemes and projects for new units involving fixed capital investment of more than Rs. 50 lakhs would be considered on merit;

(iv) Special surveys are already being undertaken regarding industrial possibilities in many of these areas; and

(v) Besides the above, the giving of a transport subsidy to the extent of 50% of the cost in respect of both raw materials and finished goods in respect of new industries in the States of Jammu & Kashmir, Assam including Meghalaya, Nagaland and the Union Territories of Manipur, Tripura and NEFA, is under consideration upon the recommendation of the Planning Commission.

ग्रामीण उद्योगों के लिये मध्यवर्ती टैक्नोलाजी का विकास

980. **श्री नवल किशोर सिंह :** क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने कृपा करेंगे कि ग्रामीण उद्योगों की आवश्यकताओं को पूरी करने और इनके विकास के लिए 'मध्यवर्ती टेक्नोलाजी' का विकास करने के लिए क्या उपाय किये गये हैं ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : औद्योगिक विकास मंत्रालय ने हाल ही में एक उपयुक्त प्रौद्योगिकी (टेक्नोलाजी) प्रकोष्ठ की स्थापना की है जिसका मुख्य उद्देश्य देश में रोजगार के साधनों को बढ़ाने के लिए ग्रामीण तथा अर्द्धशहरी क्षेत्रों में जीव्य प्रौद्योगिकी से सम्बन्धित समस्याओं का अध्ययन करना तथा कार्मिकों की उत्पादिता बढ़ा कर उनकी आय में वृद्धि करना है। इस प्रयास में यह उपयुक्त प्रौद्योगिकी प्रकोष्ठ एक उत्प्रेरक के रूप में कार्य करेगा तथा विभिन्न अनुसंधान प्रयोगशालायें और संगठनों तथा अन्य अभिकरणों के बीच जो देश के ग्रामीण तथा अर्द्धशहरी क्षेत्रों में औद्योगीकरण को बढ़ावा देने का कार्य कर रहे हैं; समन्वय स्थापित करेगा।

2. इस उपयुक्त प्रौद्योगिकी प्रकोष्ठ के कार्यक्रम में पूंजीगत निपज का अध्ययन करना, तकनीकी तथा प्रौद्योगिकी सूचना का संकलन करना, ग्रामीण तथा अर्द्धशहरी क्षेत्रों की प्रौद्योगिकीय समस्याओं पर अनुसंधान सम्बन्धी कार्यों का समन्वय करना, उपलब्ध विभिन्न प्रक्रियाओं का प्रलेखन करना तथा इस क्षेत्र में कार्य कर रहे राष्ट्रीय तथा अन्तर्राष्ट्रीय संगठनों के बीच सम्पर्क बनाये रखना आदि सम्मिलित हैं।

3. 28 अप्रैल, 1971 को उपयुक्त प्रौद्योगिकी प्रकोष्ठ ने एक संगोष्ठी का आयोजन किया था जिसमें 100 से अधिक प्रतिनिधियों ने भाग लिया। यह एक अन्तः अनुशासन सम्मेलन था, जिसमें केन्द्रीय मंत्रालयों तथा विभागों, उद्योगों के राज्य निदेशालयों के प्रतिनिधियों, अनुसंधान प्रयोगशालाओं के निदेशकों, प्रोफेसरों, ख्याति-प्राप्त उद्योगपतियों तथा अन्तर्राष्ट्रीय संगठनों जैसे ओईसीडी, भारतीय श्रम संगठन, फोर्ड फौंडेशन आदि के प्रतिनिधियों ने भाग लिया था।

4. इस प्रकोष्ठ ने ग्रामीण तथा शहरी उद्योगों से सम्बन्धित विभिन्न समस्याओं पर सावधानी से विचार करके अपने-अपने क्षेत्रों में गहराई से समस्याओं का अध्ययन करने के लिए छः कार्यकारी दलों का गठन किया है। गठित किए गये छः कार्यकारी दल निम्नलिखित हैं :—

1. चमड़ा कमाना तथा जूते;

2. खाद्य परिष्करण तथा फल परिरक्षण;

3. बड़े संयंत्रों विशेष कर सीमेंट, चीनी तथा कागज संयंत्रों का आकार घटाना।

4. कृषि उपकरण;

5. चीनी मिट्टी के बर्तन जिनमें मिट्टी के बर्तन और कांच के बर्तन सम्मिलित हैं; तथा

6. नारियल-जटा (कोयर)।

टायरों का उत्पादन

981. **श्री नवल किशोर सिंह** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1969-70 और 1970-71 में देश में कार, ट्रक, स्कूटर और साइकिल के कितने टायरों का उत्पादन किया गया ;

(ख) वर्ष 1969-70 और 1970-71 में कितने टायरों का आयात किया गया ; और

(ग) भारत में अधिक टायरों के उत्पादन में क्या बाधायें हैं ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद): (क) वर्ष 1969-70 तथा 1970-71 में कार, ट्रक, स्कूटर और साइकिल के टायरों की उत्पादन संख्या नीचे दी जा रही है :

टायर का प्रकार	1969-70 (संख्या)	1970-71 (संख्या)
कार टायर	9,50,050	9,92,123
ट्रक टायर	20,60,674	21,62,787
स्कूटर टायर	46,606	454,472
साइकिल टायर	213,12,023†	197,14,742

† लघु क्षेत्र के उत्पादन को छोड़कर

(ख) वर्ष 1969-70 और 1970-71 (अप्रैल अक्तूबर) में कार, ट्रक, स्कूटर और साइकिल के आयातित टायरों की संख्या नीचे दी गई है :

टायरों की किस्म	1969-70 (संख्या)	1970-71 (संख्या) अप्रैल-अक्टूबर
कार टायर	527	447
ट्रक टायर	2686	33
स्कूटर टायर	—	—
साइकिल टायर	—	—

(ग) कुछ नहीं।

अत्यावश्यक वस्तुओं के मूल्य में वृद्धि

982. **श्री दशरथ देव :** क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बंगाल देश से अत्यधिक संख्या में शरणार्थियों के आगमन के परिणाम-स्वरूप पूर्वी राज्यों में अत्यावश्यक वस्तुओं के मूल्य बढ़ गये हैं ; और

(ख) यदि हां, तो मूल्य कम रखने के लिये अत्यावश्यक वस्तुओं की सप्लाई बढ़ाने हेतु क्या कार्यवाही की गई है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) बंगला देश से शरणार्थियों के आगमन के पहले और बाद की अवधि में आवश्यक वस्तुओं की कीमतें करीब-करीब स्थिर रहीं ।

(ख) सरकार स्थिति पर निरन्तर निगरानी रख रही है और जब कभी आवश्यक हुआ तो आवश्यक वस्तुओं की कीमतों में असाधारण बढ़ोतरी को रोकने के लिए कार्यवाही करेगी ।

त्रिपुरा में प्लाईवुड कारखानों और कागज मिलों का स्थापित किया जाना

983. **श्री दशरथ देव :** क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या त्रिपुरा सरकार ने त्रिपुरा में एक प्लाईवुड कारखाना और एक कागज मिल स्थापित करने की सिफारिश की है ; और

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार ने इन उद्योगों की स्थापना के लिये आवश्यक अनुमति दी है ?

औद्योगिक विकास मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) जी, हां ।

(ख) त्रिपुरा में प्लाईवुड का कारखाना स्थापित करने के लिए एक गैर-सरकारी पार्टी को, जनवरी, 1966 में स्वीकृति दी गई थी । सरकार ने, कागज मिल स्थापित करने के लिए कोई मंजूरी नहीं दी है ।

फलाई-ऐश का लाभप्रद उपयोग

984. **श्री एम० रामगोपाल रेड्डी :** क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि बिजली घरों द्वारा उत्पादित फलाई-ऐश का किस सीमा तक लाभप्रद उपयोग किया जा रहा है ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : इस समय ताप विद्युत् केन्द्रों से उपलब्ध फ्लाई-ऐश का प्रयोग केवल सीमेंट के साथ, जैसे कंक्रीट के साथ पोजोलाना, मिलाने और बांधों, भवनों और कंक्रीट खम्भों के निर्माण में प्रयोग करने तक सीमित है ।

फ्लाई-ऐश के अधिकाधिक प्रयोग को प्रोत्साहन देने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए गए हैं :

(1) राज्य बिजली बोर्डों को आदेश दे दिए गए हैं कि वे वास्तविक उपभोक्ताओं को नाम-मात्र की कीमत पर तथा अनुसंधान संस्थाओं को मुफ्त फ्लाई-ऐश सप्लाई करें ।

(2) अनुसंधान संस्थानों को कहा गया है कि वे सिविल निर्माण और सड़कों में फ्लाई-ऐश को पोजोलाना की जगह उपयोग में लाने के लिए परीक्षण करें ।

(3) सीमेंट बनाने वाली कम्पनियों से अनुरोध किया गया है कि वे अपने पोर्टलैंड पोजोलाना सीमेंट में जितना सम्भव को पोजोलाना की जगह फ्लाई-ऐश का प्रयोग करें ।

भारतीय रेलवे की माल डिब्बों की वार्षिक आवश्यकता

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

(क) भारतीय रेलवे की विभिन्न प्रकार के माल डिब्बों की वार्षिक आवश्यकता क्या है ; और

(ख) गत तीन वर्षों के दौरान भारतीय रलवे ने ऐसे कितने माल डिब्बों की खरीद की है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) माल डिब्बों की वार्षिक आवश्यकता यातायात के विकास के आधार पर हर वर्ष बदलती रहती है ।

(ख) पिछले तीन वर्षों में खरीदे गये माल डिब्बों की वास्तविक संख्या (चौपहिये के हिसाब से) इस प्रकार थी :

1968-69	—	16476
1969-70	—	14918.5
1970-71	—	11125

विधान परिषद् के लिये प्रतिनिधियों का निर्वाचन करने के लिये प्राथमिक स्कूलों के अध्यापकों को अधिकार देने के बारे में तमिलनाडु सरकार की मांग

986. **श्री एस० राधाकृष्णन् :** क्या **विधि और न्याय** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तमिलनाडु सरकार से कोई ऐसा अनुरोध अथवा प्रस्ताव प्राप्त हुआ था जिसमें मांग की गई थी कि विधान परिषद् के लिये प्रतिनिधियों का निर्वाचन करने हेतु प्राथमिक स्कूलों के अध्यापकों को अधिकार दिये जायें ; और

(ख) क्या केन्द्रीय सरकार द्वारा इसे अस्वीकृत कर दिया गया था ; और यदि हां, तो तत्सम्बन्धी कारण क्या हैं ?

विधि और न्याय मंत्रालय में राज्य मन्त्री (श्री नीतिराज सिंह चौधरी) : (क) जी हां ।

(ख) मामले की जांच की जा रही है ।

Railway Line from Phulad to Abu (Rajasthan)

987. **Shri M. C. Daga** : Will the Minister of **Railways (Rail Mantri)** be pleased to state :

(a) whether a scheme for constructing a Railway line from Phulad to Abu (Rajasthan) was introduced during the British regime and the then Government had spent lakhs of rupees for the purpose; and

(b) whether the Government propose to formulate any scheme to construct this Railway line in order to develop this backward area ?

The Minister of Railways (Rail Mantri) (Shri Hanumanthaiya) : (a) No.

(b) Due to paucity of funds and lack of adequate traffic justification, it will not be possible to consider the construction of this railway line at present.

पोंग-बांध क्षेत्र (हिमाचल प्रदेश) में काश्तकारों (विस्थापितों) को मुआवजा

988. **श्री विक्रम चन्द महाजन :** क्या **सिंचाई और विद्युत्** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पोंग-बांध क्षेत्र (हिमाचल प्रदेश) में काश्तकारों (विस्थापितों) को कोई मुआवजा दिया जा रहा है;

(ख) यदि हां, तो वे किस वर्ग के काश्तकार (विस्थापित) हैं; और

(ग) यदि उपर्युक्त भाग (क) का उत्तर "नहीं" में है तो उसके क्या कारण हैं ?

सिंचाई और विद्युत् मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री बैजनाथ कुरील) : (क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

(ग) मौजूदा कानून के मुताबिक, मुआवज़ा सिर्फ उन्हीं लोगों को दिया जा रहा है जिनकी जायदाद का अधिग्रहण किया जाता है।

पठानकोट से दिल्ली के लिये चावल की बुकिंग

989. **श्री विक्रम चन्द महाजन :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पठानकोट रेलवे स्टेशन पर दिल्ली के लिए चावल बुक नहीं किया जाता है; और

(ख) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मन्त्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) जी नहीं।

(ख) सवाल नहीं उठता।

उद्योगों की वर्जित सूचियों द्वारा लघु उद्योगों का संरक्षण

990. **श्री ज्योतिर्मय बसु :** क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) उद्योगों की वर्जित सूचियों में इंजीनियरिंग और गैर इंजीनियरिंग उत्पादों की संख्या कितनी-कितनी है;

(ख) क्या 'वर्जित सूचियों' में लघु उद्योगों के हितों को संरक्षण देने और ऐसे उद्योगों में, जहां पर पहले से काफी धन लगाया जा चुका है और अधिक धन के विनियोजन को रोकने के उद्देश्य को पूरा किया है;

(ग) क्या हाल ही में उनके मंत्रालय ने उद्योगों की वर्जित सूचियों को समाप्त कर दिया है; और

(घ) यदि हां, तो इसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) से (घ) 1969-70 की प्रतिबन्धित सूची मे 47 उद्योगों को छोड़कर जो लघु उद्योग क्षेत्र में विकसित किये जाने के लिये आरक्षित किये गये थे, 84 इंजीनियरी तथा 72 गैर-इंजीनियरी

उद्योग थे। पहले उन उद्योगों को बताने के लिये जिनके बारे में लाइसेंस के आवेदन सामान्य रूप से रद्द कर दिये जाते थे समय-समय पर प्रतिबन्धित सूचियां तैयार की जाती थीं। इन सूचियों में सामान्यतः ये बताई जाती थीं :—(1) वस्तुएं जिनकी पर्याप्त क्षमता के लिये पहले ही लाइसेंस दिये जा चुके हैं और (2) लघु क्षेत्र द्वारा विकास करने के लिए आरक्षित वस्तुएं। लघु क्षेत्र के लिये आरक्षित वस्तुएं सरकार द्वारा 19-2-1970 को एक अलग अधिसूचना में दी गई हैं और लघु क्षेत्र के लिये आरक्षित उद्योगों की सूची का और अधिक विस्तार करके अब उसमें 128 वस्तुएं रखी गई हैं। इसके फलस्वरूप, लघु क्षेत्र के लिए आरक्षित कुछ उद्योगों तथा वस्तुओं की अलग से प्रतिबंधित सूची जारी करने की आवश्यकता नहीं समझी गई थी। क्षमता की दृष्टि से 13 मार्च, 1970 से 6 महीने के लिये ऐसी सूचियों को प्रयोगात्मक उपाय के रूप में समाप्त कर देने का निश्चय किया गया था और यह संकेत दिया गया था कि सरकार स्थिति के परिवर्तन पर निगरानी रखेगी और उचित कार्रवाई करके, गैर-आवश्यक अथवा विलासिता की वस्तुओं की उत्पादन क्षमता स्थापित करने के अनुचित साधनों अथवा ऐसे उद्योग जो अपेक्षाकृत दुर्लभ कच्चे माल, पुर्जे भले ही वे देशी हों अथवा आयातित, के संभरण पर अनुचित दबाव डालते हों। इन शर्तों के अधीन ऐसे उद्योग स्थापित करने के लिये, जो पहले प्रतिबंधित सूची में शामिल किये गये थे लाइसेंस लेकर अथवा बिना लिये, जैसी भी उस मामले में आवश्यकता हो, अनुमति होगी।

प्रतिबंधित सूची में से विभिन्न उद्योगों को हटाने के प्रभाव का हाल ही में एक अध्ययन किया गया था। इससे यह स्पष्ट हुआ कि ऐसी सूचियों को रद्द करने का यह परिणाम नहीं निकला कि विभिन्न क्षेत्रों में अधिक विनियोजन किया गया हो और न दुर्लभ कच्चे माल पर ही कोई विशेष दबाव महसूस किया गया। तदनुसार भविष्य में प्रतिबंधित सूचियों को पूर्णरूपेण समाप्त कर देने का निश्चय किया गया है।

औद्योगिक लाइसेंसों के लिये राज्यों से प्राप्त आवेदन-पत्र

991. **श्री एस० राधाकृष्णन्** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) सरकार को 1970-71 वर्ष में प्रत्येक राज्य से औद्योगिक लाइसेंसों के लिये कितने आवेदन-पत्र प्राप्त हुए हैं ; और

(ख) जारी किए गए लाइसेंसों की राज्य-वार संख्या क्या है ?

औद्योगिक विकास मन्त्रालय में उप-मन्त्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद)) : (क) तथा (ख) सांख्यकीय सूचना क्लैन्डर वर्ष के आधार पर रखी जा रही है न कि वित्तीय वर्ष के आधार पर। वर्ष 1970 तथा 1971 (31 मार्च तक) की राज्यवार सूचना संलग्न विवरण में दी गई है।

विवरण

वर्ष 1970 और 1971 में (31 मार्च 1971 तक) प्राप्त आवेदनों

और जारी किये गये औद्योगिक लाइसेंसों की संख्या का विवरण

राज्य	आवेदन 1970	1971 (31 मार्च तक)	लाइसेंस 1970	1971
1	2	3	4	5
1. आंध्र प्रदेश	143	30	14	16
2. आसाम	31	5	1	2
3. बिहार	104	16	22	7
4. चंडीगढ़	6	2	—	—
5. दादर नगर हवेली	1	3	—	—
6. दिल्ली	51	17	3	5
7. गोआ	11	4	—	—
8. गुजरात	368	79	37	19
9. हरयाणा	249	78	27	9
10. हिमाचल प्रदेश	7	5	—	—
11. जम्मू और काश्मीर	20	3	—	—
12. केरल	46	7	10	2
13. मध्य प्रदेश	85	18	2	9
14. महाराष्ट्र	735	175	106	47
15. मणिपुर	2	—	—	—
16. मेघालय	2	2	—	—
17. मैसूर	136	32	17	10
18. नागालैंड	1	—	—	—
19. उड़ीसा	35	4	4	4
20. पांडिचेरी	6	1	—	—
21. पंजाब	76	19	11	6
22 राजस्थान	107	23	7	4
23. तमिलनाडु	236	49	35	3
24. त्रिपुरा	2	—	—	—
25. उत्तर प्रदेश	242	67	26	15
26. पश्चिमी बंगाल	156	46	41	31
27. एक से अधिक राज्य	160	41	—	—
28. राज्य का उल्लेख नहीं किया गया	15		—	—
योग	3033	729	363	199

पंजाब में नई रेलवे लाइनें

992. **श्री महेन्द्र सिंह गिल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पंजाब में नई रेलवे लाइनें बिछाने का कोई प्रस्ताव है ;

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

(ग) प्रत्येक प्रस्ताव को कब तक कार्य रूप दिया जायेगा ?

रेल मन्त्री (श्री हनुमन्तैया) : (क) से (ग) रेलवे का विकास कार्यक्रम किसी राज्य अथवा क्षेत्र के आधार पर नहीं बल्कि राष्ट्रीय हित में समग्र विकास के आधार पर तैयार किया जाता है। फिरभी, चौथी योजना में नयी लाइनों से सम्बन्धित प्रस्तावों को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है और अभी से यह बताना सम्भव नहीं है कि पूर्णत: अथवा अंशत: पंजाब में पड़ने वाली किसी नयीं लाइन को बनाने का काम चौथी योजना अवधि में शुरू किया जायेगा या नहीं।

1968 के पश्चात् से बिछाई गई रेल लाइनें

993. **श्री महेन्द्र सिंह गिल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में 1968 से बिछाई गई नई रेल लाइनों की लम्बाई रेलवे-वार तथा राज्य-वार क्या है ; और

(ख) पंजाब राज्य के अब के क्षेत्र में 1968 से बिछाई गई नई रेल लाइनों की लम्बाई क्या है ?

रेल मंत्री (श्री हनुमन्तैया) . (क) रेल सम्बन्धी जानकारी राज्यवार नहीं, रेलवे-वार संकलित की जाती है । तदनुसार 1968 से अब तक जो नयी लाइनें बनायी गयी हैं और यातायात के लिए खोली गयी हैं; उनका रेलवे-वार ब्यौरा संलग्न विवरण में दिया गया है।

(ख) रेलवे का विकास कार्यक्रम किसी राज्य अथवा क्षेत्र के आधार पर नहीं बल्कि राष्ट्रीय हित में समग्र विकास के आधार पर तैयार किया जाता है । वर्तमान पंजाब राज्य के क्षेत्र में 1968 से अब तक कोई नयी लाइन नहीं बिछायी गयी है।

विवरण

1968 से अब तक बनायी गयी और यातायात के लिए खोली गयी नयी लाइनें

रेलवे	क्र० सं०	लाइन का नाम	आमान	लम्बाई किलोमीटर में	खुलने की तारीख
उत्तर रेलवे	1.	सिंगरौली-ओबरा	ब० ला०	57.56	30-4-70
	2.	पोकरन-जैसलमेर	मी० ला०	105.00	28-1-68
	3.	दिल्ली परिहार लाइनें और संबंधित यातायात की सुविधाएं	ब० ला०	17.67	16-2-69
	4.	हिन्दुमल कोट-श्री गंगा नगर	ब० ला०	27.56	11-1-70
		जोड़		207.79	

दक्षिण-पूर्व रेलव	1.	बैलाडिल्ला-कोट्टवलासा	ब० ला०	447.00	1-11-68
	2.	पांशकुड़ा-हल्दिया बन्दरगाह रेल सम्पर्क का पाशकुड़ा-दुर्गाचक भाग	ब० ला०	58.91	16-1-69
			जोड़	505.91	
दक्षिण रेलवे					
	1.	बैंगलूर सेलम	मी० ला०	229.33	14-11-68
	2.	रेनोगुंटा-तिरुपति	ब० ला०	9.80	29-9-68
			जोड़	239.13	
पश्चिम रेलवे					
	1.	भुंड-काण्डला	ब० ला०	230 75	20-12-69
			कुल जोड़	1183.58	

मैसर्स ग्रेशम एण्ड क्रेवन आफ इण्डिया (प्रा०) लिमिटेड, कलकत्ता

994. **श्री मनोरंजन हाजरा** : क्या **औद्योगिक विकास** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मैसर्स ग्रेशम एण्ड क्रेवन आफ इण्डिया (प्राइवेट) लिमिटेड, कलकत्ता वित्तीय संकट तथा कुप्रबंध के कारण बन्द पड़ा है ;

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

(ग) सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है ?

औद्योगिक विकास मन्त्रालय में उपमन्त्री (श्री सिद्धेश्वर प्रसाद) : (क) दिनांक 6 जनवरी, 1969 को मैसर्स ग्रेशम एण्ड क्रेवन आफ इण्डिया (प्रा०) लिमिटेड, कलकत्ता ने अपना कारखाना बन्द कर दिया था।

(ख) कम्पनी के कार्यों की जांच का आदेश दिया गया था। जांच समिति इस निष्कर्ष पर पहुंची कि कारखाना बन्द होने का प्रमुख कारण प्रबन्धकों की अक्षमता थी।

(ग) जांच समिति की सिफारिशों की जांच के पश्चात् कम्पनी का प्रबन्ध सरकार ने उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम की धारा 18 के अधीन अपने नियंत्रण में लिया।

12 अप्रैल, 1971 को बन्द कारखाना पुनः खुल गया है।

Functions and Objects of Official Language (Legislative) Commission

995 Shri Yamuna Prasad Mandal : Will the Minister of **Law and Justice (Vidih Aur Nyaya Mantri)** be pleased to state:

(a) the functions and objects of the Official Language (Legislative) Commission;

(b) whether the work of translation from Hindi into English is got done from the Commission though it does not come under the functions of the Commission; and

(c) if so, the reasons therefor ?

The Minister of State in the Ministry of Law and Justice (Vidhi Aur Nyaya Mantralaya men Rajya Mantri) (Shri Nitiraj Singh Chaudhary) : (a) The Official Language (Legislative) Commission has set up for the proper planning and implementation of the entire work relating to the preparation of a standard legal terminology for use, as far as possible, in all Indian languages and the translation of statutes in Hindi. Its function are as follows:—

(i) to prepare and publish a standard legal terminology for use, as far as possible, in all official languages;

(ii) to prepare authoritative texts in Hindi of all Central Acts and Ordinances and Regulations promulgated by the President:

(iii) to prepare authoritative texts in Hindi of all rules, regulations and orders made by the Central Government under the Central Act or any such Ordinance or Regulation;

(iv) to arrange for the translation of Central Acts, Ordinances and Regulations promulgated by the President in the respective Official languages of the States and for the translation of all Acts passed and Ordinances promulgated in any State into Hindi. if the texts of such Acts or Ordinances are in a language other than Hindi; and

(v) to perform such other duties as may be assigned to the Commission by the Government of India from time to time.

(b) No, Sir.

(c) Does not arise.

Progress made in the use of Official Language in Vidhi Mantralaya

996. **Shri Yamuna Prasad Mandal** : Will the Minister of **Law and Justice (Vidhi Aur Nyaya Mantri)** be pleased to state :

(a) the progress made in the use of Hindi in the various Departments of his Mantralaya in pursuance of the Official Languages Act;

(b) whether the Implementation Committee in the Mantralaya has failed in its object and the work of the Committee itself is transacted in English;

(c) whether the provisions of Official Languages Act continue to be violated in the Vidhi Karya Vibhag;

(d) whether there is any Hindi section or any official dealing with Hindi work in the Vidhi Karya Vibhag and if not, the reasons therefor; and

(e) the action being taken for using Hindi increasingly in his Mantralaya ?

The Minister of State in the Ministry of Law and Justice (Vidhi Aur Nyaya Mantralaya men Rajya Mantri) (Shri Nitiraj Singh Chaudhary) : (a) In pursuance of the policy for the change over of the work transacted by the Union Government from English to Hindi, a Standing Commission of legal experts known as "Official Language (Legislative) Commission", was constituted in June 1961 by a Government Resolution No. F. 39/61-Adm. I dated the 8th June, 1961, for proper planning and implementation of the entire work relating to the preparation of a standard legal terminology for use. as far as possible, in all Indian languages and the translation of Statutes in Hindi. The progress made by the Commission so far with regard to the various items of work assigned to them is as follows :—

(i) A glossary of standard legal terms consisting of English language equivalents of about 10,000 English terms occurring in the authoritative Hindi texts of Central Acts has been prepared and published;

(ii) Hindi texts of 160 Central Acts have been prepared. Out of these, Hindi texts of 37 Central Acts have been published in the Official Gazette under section 5(1)(a) of the Official Languages Act, 1963 under the authority of the President. The Hindi texts of the remaining Acts have been printed and will be published in the Gazette shortly. Hindi translations of a further 78 Central Acts have been finalised;

(iii) Hindi texts of 20 Ordinances have also been prepared by the Commission. 12 of these have been published in the Official Gazette under section 5(1)(a) of the Official Languages Act, 1963 ;

(iv) Hindi translations of 227 Statutory Rules and Orders have been finalised by the Commission so far. Of these, Hindi translations of 173 Statutory Rules. Orders etc. have been sent to the Press for publication under section 5(1)(b) of the Official Languages Act, 1963. Hindi translations of a further 55 Rules are ready to be sent to the Press for publication;

(v) Hindi translations of 4142 Statutory Rules. Orders, Notifications etc. have been prepared and supplied to the various Ministries/Departments for being laid before the Houses of Parliament in pursurance of section 3(3)(iii) of the Official Languages Act, 1963;

(vi) The Commission has been supplying Hindi translations of all substantive official Bills introduced in Parliament since 1963. Hindi translations of amending Bills as well as official amendments to Bills are also furnished by the Commission from 1966;

(vii) The Commission has nearly completed the translation of the Constitution of India into Hindi. The translation is at present under examination by a sub-Committee of the Hindi Advisory Committee for the Ministry of Law. After the sub-Committee has made its report, the matter will be placed before the Advisory Committee;

(viii) There is also a Co-ordinating Committee consisting of representatives of Hindi-speaking States and presided over by the Chairman of the Official Language (Legislative) Commission. The functions of the Committee are—

(1) to review the work undertaken in various Hindi-speaking States for translation of their existing laws in Hindi;

(2) to ensure effective co-ordination in the evolution of a uniform phraseology into Hindi;

(3) to evolve model clauses for a uniform style of drafting in Hindi and to consider measures for the training of personnel who might in due course undertake original drafting in Hindi. The Committee has so far held 12 meetings. A compendium of legal drafting clauses in Hindi has been prepared by the Committee, which has been published by the Commission.

(b) No. Sir. The Official Languages Implementation Committee of the Ministry of Law has been extremely useful in securing fuller implementation of the orders issued by the Ministry of Home Affairs from time to time regarding the use of Hindi for official purposes of the Union. Quarterly meetings of the Committee are held regularly. The Members of the Committee who are able to discuss matters in Hindi do so, while the Members who are not able to discuss matters in Hindi do so in English. The agenda and the minutes of the meetings of the Committee are prepared bilingually and circulated to the Members of the Committee.

(c) No, Sir.

(d) There is no separate Hindi Section or separate Hindi Officer for doing the Hindi work of the Vidhi Karya Vibhag. The Hindi work of the Ministry of Law (Vindhi Karya Vibhag and Vidhayi Vibhag) is done in the Translation Section of the

Legislative Department. It is a centralised Unit for doing the Hindi work of the Ministry of Law as a whole. The Section has been provided with adequate number of translators for this work.

(e) The Ministry of Law is mainly concerned with tendering of legal advice to other Ministries/Departments of the Government of India, conduct of Central Government cases in the Supreme Court and the High Courts and drafting of legislation. There is, therefore, not much scope for the use of Hindi in such work.

अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना

CALLING ATTENTION TO A MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

बिहार रेलगाड़ियों में डाकाजनी की हाल की घटनाएं

Shri Bibhuti Mishra (Motihari) : Mr. Speaker, Sir, I call the attention of the Minister of Railways to the following matter of urgent public importance and I request that he may make a statement thereon :—"Reported recent incidents of robbery in various trains in Bihar such as in 487-UP Mujaffarpur-Mothihari train, Asansol-Ranchi train and Gorakhpur Passenger train :"

रेल मन्त्री (श्री हनुमन्तैया) : बिहार में विभिन्न गाड़ियों में हाल में लूट-पाट की कुछ घटनाएँ हुई हैं। उनका व्यौरा इस प्रकार है :—

1. 3-4-1971 को नं० 63 अप आसनसोल-रांची-हटिया सवारी गाड़ी 22-50 बजे मोहुदा स्टेशन से छूटी और उसे खतरे की जंजीर खींचकर मोहुदा और जमुनियाटांड स्टेशनों के बीच रोक लिया गया। लगभग 30-35 अपराधियों का एक दल गाड़ी पर चढ़ा और तीसरे दर्जे के विभिन्न डिब्बों में घुस गया। इन अपराधियों ने यात्रियों पर बमों से हमला किया और पिस्तौल, चाकू और अन्य घातक शस्त्र दिखाकर उनका सामान छीन लिया। उन्होंने गाड़ी के सामान-यान से पार्सल भी लूट लिये। इस गाड़ी के साथ सरकारी रेलवे पुलिस के दो कांस्टेबल चल रहे थे जिसके पास लाठियां थीं। सरकारी रेलवे पुलिस के एक कांस्टेबल को अपराधियों का प्रतिरोध करते समय चोटें आयीं।

5-4-1971 को इस मामले में खड़गपुर के रेलवे सुरक्षा दल के कुत्ते का उपयोग किया गया और वह पुलिस को दो अभियुक्तों के घर ले गया, जिन्हें 6-4-1971 को गिरफ्तार कर लिया गया। मालूम हुआ है कि पूछ-ताछ किये जाने पर उन्होंने इस मामले में अपना अपराध स्वीकार कर लिया है। बाद में, इस मामले में, 19 व्यक्तियों को गिरफ्तार किया गया। अभियुक्तों के घरों पर छापे मारने पर बड़ी मात्रा में चोरी का माल बरामद हुआ। इसके अलावा, तीन देशी पिस्तौलें, 25 बम, 12 बोर के 15 कारतूस और कुछ दूसरे शस्त्र बरामद किये गये। घटनास्थल के पास झाड़ियों में से पांच पार्सल बरामद हुए।

इस सम्बन्ध में भोजुडीह की सरकारी रेलवे पुलिस ने भारतीय दण्ड संहित की धारा 3951 412 के अन्तर्गत एक मामला दर्ज किया था जिसकी जांच अभी हो रही है।

2. 14-5-1971 को जब ग्राम मिर्जापुर हरपुरा, पुलिस थाना सोनपुर, जिला छपरा के श्री रामचन्द्र प्रसाद श्रीवास्तव के पुत्र श्री बृज किशोर श्रीवास्तव, गाड़ी नं० 485 अप (मुजफ्फर-पुर-नरकटियागंज सवारी गाड़ी) के दूसरे दर्जे में यात्रा कर रहे थे और जब 22.00 बजे के लगभग गाड़ी पिपरा एवं जीवधरा स्टेशन के बीच जा रही थी, तो पिस्तौल तथा छुरों से लैस आठ अज्ञात व्यक्तियों ने उन पर हमला किया। बदमाश उनकी कलाई घड़ी, निजी सामान और 51 रु० नकद (सब मिलाकर लगभग 1000 रु० की सम्पत्ति) छीन कर भाग गये।

शिकायतकर्त्ता श्री श्रीवास्तव ने इस घटना की रिपोर्ट सरकारी रेलवे पुलिस, सुगौली को की जिन्होंने भारतीय दण्ड संहिता की धारा 395 के अन्तर्गत एक मामला दर्ज कर लिया। अभी तक कोई सामान बरामद होने या किसी के गिरफ्तार होने की रिपोर्ट नहीं मिली है। पुलिस छानबीन कर रही है।

3. 14/15 5-1971 की रात को, ग्राम आश्वनी, पुलिस थाना पातेपुर, जिला मुजफ्फरपुर के श्री खिलावन सिंह के पुत्र श्री बैद्यनाथ सिंह 455 अप सवारी गाड़ी के तीसरे दर्जे के एक डिब्बे में लहेरिया सराय से यात्रा कर रहे थे। मुजफ्फरपुर से लगभग सात अज्ञात व्यक्ति उस डिब्बे में चढ़ गये। उनमें से दो ने डिब्बे के फर्श पर सोते हुए श्री बैद्यनाथ सिंह पर हमला करके उन्हें डराया-धमकाया और उनसे रुपये की मांग की। वे लोग 136 रु० मूल्य की कलाई घड़ी और 315 रुपये 35 पैसे की नगदी लेकर भाग गये।

मुजफ्फरपुर की सरकारी रेलवे पुलिस ने भारतीय दण्ड संहिता की धारा 395 के अन्तर्गत एक मामला दर्ज किया है जिसकी छानबीन की जा रही है। अभी किसी के गिरफ्तार होने या माल बरामद होने की कोई रिपोर्ट नहीं मिली है।

4. 23-5-1971 को श्री सरदार सोवर सिंह टण्डन के पुत्र 487 अप सवारी गाड़ी के एक तीसरे दर्जे के डिब्बे में यात्रा कर रहे थे। लगभग 03.00 बजे जब गाड़ी मोतीहारी और सेमरा स्टेशनों के बींच जा रही थी तो 4 अज्ञात व्यक्तियों ने उन पर छूरे आदि से हमला किया और उनकी कलाई-घड़ी और सूटकेस छीन लिये जिनमें उनका लगभग 7000 रुपये की कीमत का सामान था। इसमें 4,300 रुपये नकद भी शामिल थे। बदमाशों ने खतरे की जंजीर खींची और कुछ पटाखे छोड़ने के बाद किलोमीटर सं० 16.9 (पूर्व) पर गाड़ी से उतर गये।

शिकायतकर्त्ता श्री भागमल टण्डन ने सुगौली के सरकारी रेलवे पुलिस स्टेशन के अफसर इन्चार्ज के यहां शिकायत की जिसने भारतीय दण्ड संहिता की धारा 392 के अधीन मामला दर्ज कर लिया। सुगौली का अफसर इन्चार्ज मौके पर गवा था और उसे घटनास्थल के समीप चार खाली सूटकेस मिले। अब तक किसी गिरफ्तारी की रिपोर्ट नहीं मिली है। पुलिस छानबीन कर रही है।

गाड़ियों में चलने वाले यात्रियों के जान माल की रक्षा का काम राज्य सरकार की अपराध ड्यूटी के अन्तर्गत आता है, इसलिए बिहार सरकार के मुख्य सचिव का ध्यान इस क्षेत्र में इस प्रकार की बढ़ती हुई घटनाओं की ओर दिलाया गया है। उनसे कहा गया है कि रात की सवारी गाड़ियों में सामान्य मार्गरक्षी-व्यवस्था के अलावा ऐसे अन्य उपयुक्त उपाय किये जायें जो इन अपराधों के बढ़ते हुए रुख की रोकथाम के लिये आवश्यक हों।

Shri Bibhuti Mishra : It has become very difficult to travel by train at night. The dacoits have been looting the trains by using country made bombs and country made guns. In view of this I would like to know the steps being contemplated by Central Government for these security of Railways as well as passengers who travel in the night because Railway Protection Force is deployed in Calcutta, Bombay and Madras? It has been noted that Railways give Rs. 100 to Rs. 400 as a relief to members of the families of the deceased but I want to know as to what help is given to the people whose belongings are looted ?

श्री हनुमन्तैय्या : अपराधों कीं जांच पड़ताल करने और रोकने का विषय राज्य सरकार के अधिकार क्षेत्र में है। मैने बिहार के मुख्य मंत्री के साथ बातचीत की है और मैं राज्य सरकार से भी अनुरोध करूंगा कि इस सम्बंध में पर्याप्त उपाय करें। रेलवे सुरक्षा बल का कार्य रेलवे सम्पत्ति की रक्षा करना है, अपराधियों के साथ निपटना नहीं। मेरे विचार में अपराधों को रोकने के लिये राज्य सरकार तथा केन्द्रीय सरकार को संयुक्त प्रयास करने चाहिये और अपराधियों को दंड देना चाहिये, इस प्रयोजन के लिये मैं पटना जाकर राज्य सरकार अधिकारियों से बातचीत करूंगा। मैं सभा को आश्वासन देना चाहता हूं कि केन्द्रीय सरकार तथा राज्य सरकार इन घटनाओं को रोकने के लिये हर सम्भव प्रयत्न करेंगी।

Shri Bibhuti Mishra : It will take time to hold a conference but the difficulty of the passengers is that they feel insecure in these marriage days. In view of this I would like to know the immediate steps being taken to deal with the situation ?

श्री हनुमन्तैय्या : मैं माननीय सदस्य से अनुरोध करना चाहता हूं कि वह भी हिंसात्मक गतिविधियों की रोकथाम करने के लिये एक दल संगठित करें जैसा कि पश्चिम बंगाल के मुख्य मंत्री श्री अजय मुकर्जी कर रहे हैं।

Sri K. N. Tiwari (Bettiah) : It has been stated in the statement made by the hon'ble Minister that only one person was looted in the incidence occurred between Motihari and Semra. But the fact is that the entire compartment was looted. It would be wrong to say that only goods etc. are being looted. I want to tell him that even lady passengers are not being spared. I would like to know whether armed guards would be posted along the disturbed lines or areas as before. I would also like to know whether any compensation is being paid to the victims of these dacoities? May I know the number of persons killed and number of dacoities occurred in the last three months as also the number of persons apprehended and convicted ?

श्री हनुमन्तैय्या : इनमें से कुछ प्रश्नों के बारे में मेरे पास जानकारी उपलब्ध नहीं है। इसलिये यदि अलग से प्रश्न पूछा जाये तो इस सम्बन्ध में पूरी जानकारी दी जा सकती है।

Mr. K. N. **Tewari** : I have tabled a Short Notice Question. But that was not accepted by the **Hon.** Minister.

श्री हनुमन्तैय्या: यदि ऐसा है तो मैं इस संबन्ध में देखूंगा। परन्तु आप रेलवे बजट के समय इन बातों को उठा सकते हैं मैं उत्तर दे दूंगा।

श्री राम शेखर प्रसाद सिंह (छपरा) : 87 अप यात्री गाड़ी में, जो गोरखपुर को जाती है, रेलवे सुरक्षा बल को भेजा जाता था क्या उस दिन सुरक्षा बल न भेजने के कारण कोयासमोहरा और टिकनीवास स्टेशनों के बीच यह घटना हुई थी ? जिस व्यक्ति की सम्पत्ति लूटी जाती है क्या उसे कोई मुआवजा दिया जाता है ? क्या रेलवे में ऐसा कोई नियम है; यदि नहीं तो क्या रेल मंत्री ऐसा कोई नियम बनाने पर विचार कर रहे हैं ?

श्री हनुमन्तैय्या : मैं नियम पढ़ कर माननीय सदस्य को इसका उत्तर भेज दूंगा।

Shri K. M. Madhukar (Kesari) : I would like to know whether it is a fact that Police Officials are also involved in these incidents and if so, the number of cases in which they have been involved ? Have they been convicted also ? May I know whether any plan has been chalked out to seek the cooperation of the public to check these dacoities and murders.

श्री हनुमन्तैय्या : अनुवाद उपकरण खराब हो जाने के कारण मैं माननीय सदस्य की पूरी बात नहीं समझ सका । इन घटनाओं में पुलिस का हाथ होने का आरोप लगाया गया है । लूटपाट और चोरी की घटनाओं में जब भी इस किस्म का कोई आरोप लगाया जाता है, उसकी जांच पड़ताल की जाती है । यदि इनमें से कोई व्यक्ति दोषी पाया जायेगा तो उसे निश्चित रूप से अवश्य दंड दिया जायेगा । परन्तु बिहार की स्थिति अधिक गम्भीर है । इसमें केवल कुछ पुलिस कर्मचारी स्थिति पर नियन्त्रण नहीं कर सकते । मुझे पता चला है कि कुछ गुन्डों ने पूरे गांवों को इस प्रयोजन के लिए संगठित किया हुआ है । मैं माननीय सदस्य से, जिनका यह निर्वाचन क्षेत्र है, अनुरोध करता हूं कि वह हिंसात्मक घटनाओं को रोकने के लिये एक जन आन्दोलन चलाएं ।

Shri Amar Nath Chaube : (Delhi Sadan) : May I know whether any extraordinary measures have been taken to meet the extraordinary situation in Bihar and if so, the details thereof ?

श्री हनुमन्तैय्या : मै राज्य सरकार के साथ मिल कर हर सम्भव उपाय करने के लिये तैयार हूं । जहां तक राज्य सरकार के स्थान पर केन्द्रीय सरकार पर जिम्मेदारी डालने का प्रश्न है, इसके संविधान में संशोधन करना पड़ेगा ।

श्री ज्योतिर्मय बसु (डायमंड हार्बर) : मैं आन्ध्र प्रदेश के 4½ लाख सरकारी कर्मचारी के बारे में कुछ कहना चाहता हूं । मैने उनके बारे में एक स्थगन प्रस्ताव दिया है ।

अध्यक्ष महोदय : यह राज्य का मामला है ।

श्री बी० एन० रेड्डी (निरयालगूडा) : आन्ध्र प्रदेश की प्रशासन व्यवस्था ठप्प हो गई है । (**व्यवधान**)

अध्यक्ष महोदय: केन्द्रीय सरकार राज्य सरकार के कर्मचारियों के लिये जिम्मेदार नहीं है ।

श्री० बी० एन० रेड्डी : x x x

अध्यक्ष महोदय : कार्यवाही वृत्तान्त में कुछ भी सम्मिलित नहीं किया जायेगा ।

व्यवधान x x x

मन्त्रालयों की नामपद्धतियां

NOMENCLATURES OF MINISTRIES

संसदीय कार्य तथा नौवहन और परिवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) : मन्त्रालयों की नामपद्धतियों के सम्बन्ध में विरोधी पक्ष के साथ बातचीत करने के बाद यह निश्चित किया गया है कि अंग्रेजी के संसदीय कागज़ातों में मंत्रालय के अंग्रेजी नाम के बाद उसका हिन्दी नाम देवनागरी भाषा में लिखा जायेगा ।

x x x **कार्यवाही वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया**
Not Recorded

श्री इन्द्रजीत गुप्त (अलीपुर) : छपाई में कठिनाई होगी क्योंकि हिन्दी नाम देवनागरी में लिखना पड़ेगा ।

श्री अटल बिहारी बाजपेयी (ग्वालियर) ! क्या द्रविण मुन्नेत्र कषगम पार्टी ने इस व्यवस्था को स्वीकार कर लिया है ?

श्री राज बहादुर : जी, हां । यह प्रस्ताव उन्हीं की ओर से रखा गया था ।

श्री अटल बिहारी बाजपेयी : ऐसा केवल संसदीय कार्यवाही के बारे में ही होगा ।

श्री राज बहादुर : जी हां ।

राज्य सभा से संदेश

MESSAGE FROM RAJYA SABHA

सचिव : मुझे राज्य सभा के सचिव से प्राप्त निम्नलिखित संदेश की सूचना सभा को देनी है :

"राज्य सभा में 27 मई, 1971 को हुई अपनी बैठक में गर्भ की चिकित्सीय समाप्ति विधेयक, 1971 पास कर दिया है ।"

राज्य सभा द्वारा पारित विधेयक सभा-पटल पर रखा गया

BILL AS PASSED BY RAJYA SABHA LAID ON THE TABLE

सचिव : मैं राज्य सभा द्वारा पारित रूप में गर्भ की चिकित्सीय समाप्ति विधेयक, 1971 को सभा-पटल पर रखता हूं ।

कार्य मंत्रणा समिति के प्रथम प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव

MOTION RE: FIRST REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

संसदीय कार्य तथा नौवहन और परिवहन मन्त्री (श्री राज बहादुर) : मै प्रस्ताव करता हूं :

"कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के प्रथम प्रतिवेदन से, जो 31 मई, 1971 को सभा में प्रस्तुत किया गया था, सहमत है ।"

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

" कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के प्रथम प्रतिवेदन से, जो 31 मई, 1971 को सभा में प्रस्तुत किया गया था, सहमत है ।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ ।

The Motion was adopted

स्वर्ण नियंत्रण (संशोधन) विधेयक

GOLD CONTROL (AMENDMENT) BILL

वित्त मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री के०आर०गणेश) : मैं प्रस्ताव करता हूं कि स्वर्ण नियंत्रण अधिनियम, 1968 को और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरः स्थापित करने की अनुमति दी जाये।

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

"कि स्वर्ण (नियंत्रण) अधिनियम, 1968 का और संशोधन करने वाले विधेयक को पुरः स्थापित करने की अनुमति दी जाये।"

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The Motion was adopted.

श्री के०आर०गणेश : मै विधेयक को पुरस्थापित करता हूं।

सभा पटल पर रखे गये पत्र

PAPERS LAID ON THE TABLE

स्वर्ण नियंत्रण (संशोधन) अध्यादेश के बारे में वक्तव्य

वित्त मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री के० आर० गणेश) : लोक सभा के प्रक्रिया तथा कार्य-संचालन सम्बन्धी नियमों के नियम 71 (1) के अन्तर्गत स्वर्ण (नियंत्रण) संशोधन अध्यादेश, 1971 द्वारा तुरन्त विधान बनाये जाने के कारणों का एक व्याख्यात्मक विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

[**ग्रंथालय में रखा गया, देखिये संख्या एल०टी० 263/71**]

रेलवे बजट—सामान्य चर्चा—जारी

RAILWAY BUDGET—GENERAL DISCUSSION—CONTD.

अध्यक्ष महोदय : सभा में अब वर्ष 1970-72 के रेलवे बजट (सामान्य) पर आगे चर्चा की जायेगी। रेलवे बजट पर चर्चा करने के लिये अभी कुछ समय बचा है।

श्री अटल बिहारी बाजपेयी (ग्वालियर) : उन्हें तीसरे दर्जे के बढ़ाये गये रेलवे भाड़े को वापिस ले लेना चाहिये।

श्री एस०एम०बनर्जी (कानपुर) : माननीय मंत्री कब उत्तर देने वाले हैं।

अध्यक्ष महोदय : मैं समझता हूं 4.30 म० प०।

Shri Ram Dhan (Lal Gani): It has been stated by the Railway Minister that the Members of Parliament are too much interfering in the matters of railway administration. Does he want that we should not say anything about railway administration? Members of Parliament have not been even consulting regarding the increasing of third class fare.

In case the corruption in railways is rooted out there will not be any necessity of increasing railway fare. It is suggested that the Railway Minister should make some secret investigation incognito in this regard. Government should take necessary steps to stop corruption in the railways.

Trains are still running late. Shri Nanda gave an assurance in this House that he would make necessary improvement in this regard but uptill now no improvement has been made in this regard.

I am sorry to state that we are not getting the same facilities in railways as we used to get during Britisher's time. Eastern Districts are being neglected. People living in those districts have no direct trains for Delhi, Lucknow and Kanpur. It was stated that meter gauge railway lines will be replaced by broad gauge. But nothing has been done in this respect.

A great injustice has been done by the Department of Railways towards the scheduled castes and scheduled tribes employees. Their confidential reports are spoiled and they are not considered for promotion purposes. Justice should be done with those people.

Shri Bibhuti Mishra (Motihari): I welcome the Railway Budget presented by the Railway Minister. Railway is the biggest business concern in the Public sector. It is surprising that it is going in loss. The Railway Minister should try to know the causes of its losses. Ticketless travelling is the main cause for the losses sustained by railways. The Government should make such arrangements that every passenger may get tickets without any difficulty.

It is not proper to cut Rs. 250 crores from the Development Fund. In case there is no development in railway, the loss will further increase.

I want that that amount should be restored.

Meter and narrow gauge should be replaced by broad guage in all the places. It is also necessary from the point of safety that there should only be one line in the country. Government should take immediate steps in this direction.

The line from Samastipur to Muzaffarpur should be extended upto Raxaul. This line should be converted into broad gauge line. It is also necessary from the strategic point of view.

It is regretted that there is no Railway Service Commission in Bihar. It is requested that the Railway Service Commission should be established so that the people of Bihar may be able to appear in the examination in Bihar itself. Now they have to go to Calcutta or Allahabad for that purpose.

There should be some prescribed procedure for the reinstatement of Class IV employees.

The monopoly of the Book-stall holders at the railway station should be stopped.

The Government should pay great attention towards the late running of the trains.

श्री बीरेन्द्र सिंह राव (महेन्द्रगढ़) : रेलवे के कार्य की सब ओर से आलोचना की गई है। सरकार को रेलवे में भ्रष्टाचार, चोरी और हत्याओं को रोकने की व्यवस्था करनी चाहिये।

रेलवे सुरक्षा बल ने रिवाड़ी रेलवे स्टेशन पर एक दर्जन निर्दोष विद्यार्थियों की नारे लगाने पर हत्या की थी लेकिन वह आज तक किसी डाकू या हत्यारे को नहीं मार सका जबकि रेलवे में प्रतिदिन कितने अपराध होते हैं। माननीय मंत्री प्रशासन सुधार आयोग के अध्यक्ष रहे हैं। यदि वह अपने ही विभाग में सुधार नहीं कर सकते तो उक्त आयोग द्वारा दी गई रिपोर्ट में किसे विश्वास हो सकता है।

इसके पश्चात् लोकसभा मध्याह्न भोजन के लिये २ बजे म० प० तक के लिये स्थगित हुई

The Lok Sabha then adjourned for Lunch till fourteen of the clock.

मध्याह्न भोजन के पश्चात् लोकसभा २ बजकर ५ मिनट म० प० पर पुनः समवेत हुई

Lok Sabha reassembled after Lunch at fourteen of the clock.

उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए

Mr. Deputy Speaker in the chair

श्री बीरेन्द्र सिंह राव : रेलवे में स्थिति इतनी खराब हो गई है कि देश के और उनके हित में यही है कि वह मंत्री पद छोड़कर राज्यपाल पद सम्भाल लें।

इस बात पर विश्वास नहीं किया जा सकता कि भारत सरकार का सबसे बड़ा वाणिज्यिक उपक्रम घाटे में चल रहा है। रेल के भाड़े और किराये में वृद्धि करने का कोई औचित्य नहीं है। मंत्री महोदय को इस सम्बन्ध में सख्ती से काम लेना चाहिए और विभिन्न जोनो के जनरल मैं नजरों को यह चेतावनी देनी चाहिये कि यदि कोई बड़े पैमाने पर धन की बरबादी को नहीं रोकेगा तो उसकी पदावनति कर दी जायेगी। मुझे विश्वास है कि ऐसा करने से रेलवे की आय में 25 प्रतिशत वृद्धि हो जायेगी। उन्हें इस बात के भी आदेश जारी करने चाहिये कि रेलवे के खर्च में 25 प्रतिशत की कमी की जानी चाहिये। यह आश्चर्य की बात है कि रेलवे मंत्री ने अपने भाषण में कहीं भी इस बात का उल्लेख नहीं किया है कि रेलवे के खर्च में कमी करने के लिये सख्त कार्यवाही की जायेगी।

रेलों में किराया और भाड़े बढ़ाने का कहां तक औचित्य है जब 25 प्रतिशत व्यक्ति या तो पायेदान या रेल की छत पर यात्रा करते हैं? रेलवे स्टेशनों की स्थिति बूचड़खानों की तरह हैं जहां कोई सफाई नहीं की जाती है। इस काम के लिये सैकड़ों खलासी हैं परन्तु स्टेशनों पर कार्य न करके स्टेशन मास्टर के घरों में कार्य करते हैं।

इस समय दिल्ली से दिल्ली छावनी तक बड़ी रेल लाइन है इसे रिवाड़ी तक बढ़ाया जाना चाहिये। इसके परिणामस्वरूप लोगों को बहुत लाभ होगा। इससे इस क्षेत्र में उद्योगों की स्थापना होगी।

दिल्ली से चलने वाली एक्सप्रेस गाड़ियां पानी लेने के लिये टेहरी स्थान पर काफी समय रुकती हैं। दिल्ली अथवा रिवाड़ी से उस स्टेशन के टिकट जारी नहीं किये जाते परन्तु गाड़ियों

के रुकने के कारण लोग बिना टिकट यात्रा करते हैं जिससे रेल विभाग को हानि होती है। इस स्टेशन के लिये टिकट जारी करके इस हानि को रोका जाना चाहिये।

आज के आधुनिक युग में इस बात का कोई कारण नहीं है कि चौकीदार वाले फाटकों की व्यवस्था न हो सके। हरियाणा में अनेक ग्रामों और महत्वपूर्ण नगरों में बिना चौकीदारों के फाटक हैं। इससे लोगों की अत्यधिक कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। अत: प्रत्येक फाटक पर चौकीदार नियुक्त होना चाहिये।

श्री एन० टोम्बी सिंह (आन्तरिक मनिपुर) : मनिपुर क्षेत्र से रेल लाइन बहुत दूरी पर स्थित है। इस क्षेत्र के लोगों को निकटतम रेलवे स्टेशन पर पहुँचने के लिए सैंकड़ों मील की यात्रा करनी पड़ती है। इन क्षेत्रों के विकास और आस्तित्व के लिए आवश्यक है कि इस क्षेत्र में रेल लाइन का विस्तार किया जाये ऐसे क्षेत्रों के विकास को प्रोत्साहन देकर ही देश अपनी अर्थ-व्यवस्था और सुरक्षा को सुदृढ़ बना सकता है।

लगभग 22 वर्ष से सिलचर अथवा कचार के निकटतम रेलवे स्टेशन से मनीपुर तक लाइन बढ़ाने की मांग की जा रही है। प्रत्येक रेल मंत्री द्वारा इस विषय में आश्वासन दिये गये परन्तु फिर भी अभी तक सर्वेक्षण का कार्य प्रारम्भ नहीं किया गया है। कचार-इम्फाल सड़क के निर्माण के पूरा हो जाने के साथ इस मांग को और भी बल प्राप्त हुआ है एवं रेल लाइन को बढ़ाने की आवश्यकता और भी महत्वपूर्ण हो गई है :

प्रशाशनिक सुधार आयोग के अध्यक्ष के रूप में रेल मंत्री ने मनीपुर की यात्रा की थी और वहां की कठिनाइयों को देखा था। इस क्षेत्र में उद्योग स्थापित करने की संभावनाएं हैं परन्तु संचार सुविधाओं की कमी के कारण देश के इस भाग का विकास अभी नहीं किया जा सकता।

हमारा निकटतम रेलवे स्टेशन डीमापुर बरास्ता कोहिमा है। सारा वर्ष यहां से तीर्थयात्री देश के विभिन्न भागों में जाते रहते हैं। अत: साधारण यात्रियों तथा तीर्थयात्रियों की कठिनाइयों को दूर करने के लिए आसाम मेल और हावड़ा जाने वाली किसी गाड़ी में डीमापुर से विशेष डिब्बे जोड़े जाने चाहिये।

रेलवे में मनीपुर के लोगों को अधिक संख्या में रोजगार देने के प्रश्न पर भी मंत्री महोदय को ध्यान देना चाहिये। इस विषय में अब अब तक के आंकड़े प्राय: नगण्य है अत: इस ओर विशेष ध्यान दिया जाये।

Shri Dharamrao Afzalpurkar (Gulbarga) : Mr. Dy. Speaker, Sir. Though there has been tremendous increase in goods traffic as well as Passenger traffic even then the budget of this huge public sector undertaking has been showing loss for the last five years. The only reason which can be attributed to : this is that large scale thefts of Railway property are taking place. There was a news in the news-paper that out of Rail wagons reaching Mughalsarai daily about 200 wagons are found empty. The goods contained in these wagons has either been pilferred or looted. On this junction alone Railways have to bear a loss of Rs. 7 crores annually. If proper steps are taken to check it the losses to the Railways can be stopped.

Railways traffic has increased to such an extent that amenities being provided to passengers have become negligible. But inspite of this fares have been rising annually. On the one hand we are talking of socialism and removing of poverty and on the other hand this year also third class fares have been increased. This increase should be withdrawn so that we go to the common people and tell them that we have done something for them.

When Gulbarga formed part of Hyderabad State survey was conducted for laying of two lines *i.e.,* one from Gulbarga to Gadag and the other from Vadi Junction to Koppal but actual work has not so far been started. This is a backward area and the laying of these lines is very necessary for the development of this area. Besides Meter gauge railway line between Guntkal and Bangalore should be converted into broad gauge. It will help in saving time and money of passengers. Meter gauge railway line has been constructed from Hassan to Mangalore, which should be converted into broad gauge. It will link Madras to Mangalore.

Railways are running Deluxe Trains, Rajdhani Express and other electric trains but there are stations in the country which are without platforms, waiting rooms or water or electricity facilities. Sawalgi and Martur are two such stations in my constituency. More attention should be paid in improving the condition of these stations.

There is a Railway station named Narayanpeth. People of that area have been demanding that its name should be changed to Saidpur. Hon, Minister should accept this demand.

Shri Ramkanwar (Tonk) : I have to request that proposed increases in passenger fares and freight charges should be reconsidered and withdrawn, as these affect the lower classes.

Keeping in view the stress laid on socialistic principles during the recent mid-term elections, these increases have distressed people. Instead of recent increases if improvements are brought about in the working of Railways, then lot of savings could be effected in the expenses of Railways. Steps to check thefts in Railways should also be intensified. A high powered sub-committee should be constituted for this purpose.

One always finds Railway compartments over-crowded but even then we hear of losses in Railway. Railway line between Delhi and Ahmedabad via Jaipur should be converted into broad gauge line, which will help in easing out the difficulties of passengers of this line. General public and businessmen are put to trouble as there is no direct train between Jaipur and Bombay. Direct train service between the two cities should be introduced. Effective steps should be taken to lay a railway line between Niwai and Tonk, as there have been continuous demand from the public to this effect.

Shri Shivanath Singh (Jhunjhunu) : Railways can play an important part in the economy of a country. It is not understood that how a commercial undertaking like Railways, which were always contributing to the General Revenues, are now running on losses.

These days we witness keen competition between Rail and Road. More facilities are being provided to customers by Road transporters and then Railway service is neither quick nor there is any security of goods in Railways. People are, therefore, taking more to road transportation. If railways have to regain the supremacy it must improve its efficiency. Railway fares should be increased but along with this there should be better service. Only then people would avail of the Rail facilities.

Thefts of goods on Railways is an acute problem. Thefts cannot take place in Railways unless there is connivance of Railway employees. Therefore wherever these occur responsibility should be fixed. Unless such steps are taken theft cannot be stopped.

Rajasthan has been neglected by Railways. Since Independence not a single inch of broad gauge railway line has been laid. This state abounds in mineral resources. Development in this State is not taking place due to absence of broad gauge railway lines. Therefore as much as possible broad gauge rail lines should be extended in that state.

Most of the railway accidents happen at Railway crossings. Most of these crossings are without gates and gatemen. This situation should be remedied.

Rail line from Dabla to Singhana has been sanctioned. This line should be completed at the earliest, as its non-completion in time may affect the Khetri Copper Project in the area.

श्री के० गोपाल (करूर) : उपाध्यक्ष महोदय, हालांकि रेलवे का घाटे का बजट पेश किया गया है फिर भी मैं इसका स्वागत करता हूं। यातायात राजस्व में वृद्धि करने के उपायों का भी मैं स्वागत करता हूं लेकिन इस सम्बन्ध में मैं कुछ सुझाव भी देना चाहता हूं।

यह बात सर्वमान्य है कि रेल यातायात और सड़क यातायात के बीच कड़ी प्रतिस्पर्धा चल रही है। सड़क यातायात अपने ग्राहकों को उनके घर तक सामान पहुंचाने जैसी सुविधाएं प्रदान करता है। दूसरे, रेलवे द्वारा माल भेजे जाने पर, उसके पहुंचने में अधिक समय लगता है जबकि सड़क यातायात द्वारा माल भेजने में कम समय लगता है। अत: रेलवे को सड़क यातायात से अच्छी सुविधाएं प्रदान करनी चाहिए। यात्रा एजेन्टों की तरह माल एजेन्ट होने चाहिए जो रेलवे की ओर से सामान छुड़वाने का काम करें। फिलहाल यह काम रेलवे ठेकेदारों को सौंपा जा सकता है :

यात्री-किराये के बारे में कहा गया है कि आजकल किराया लागत से कम है और इसे राज-सहायता प्राप्त है। यह बात उस समय अत्यन्त असंगत लगती है जब हम देखते हैं कि गाड़ियाँ खचा-खच भरी होती हैं।

एक्सप्रेस गाड़ियों के सम्बन्ध में मैं कहना चाहता हूं कि गाड़ी छूटने से कुछ मिनट पूर्व ही खाली डिब्बे लगाये जाते हैं जिससे यात्रियों को स्थान मिलने में असुविधा होती है। अत: मेरा सुझाव है कि गाड़ी छूटने के समय से एक घंटा पूर्व गाड़ी प्लेटफार्म पर लगा दी जानी चाहिए।

कुछ जंकशनों में प्लेटफार्मों पर आरक्षण चार्ट लगाए जाते हैं जबकि कुछ जंकशनों पर ऐसा नहीं किया जाता। अत: रेल मंत्री इस ओर ध्यान दे कि सभी प्लेटफार्मों पर आरक्षण चार्ट लगाए जाएं।

पूछताछ कार्यालयों में महिलाओं को नियुक्त किया जाना चाहिए।

गाड़ी के साथ चलने वाले रेलवे कर्मचारियों के हितों का भी ध्यान रखा जाना चाहिए।

करूर-दंडागल, मदुरै-तूतीकोरन के बीच रेल-लाइन बिछाने की अत्यन्त आवश्यकता है। वहां सेलम इस्पात संयंत्र और तूतीकोरन बन्दरगाह संयंत्र चालू होने वाला है। यह क्षेत्र भी पिछड़ा हुआ है। अतः शीघ्र ही लाइन बिछाई जानी चाहिए।

कुछ माननीय सदस्यों ने विभिन्न उद्देश्यों के लिए समिति नियुक्त करने का सुझाव दिया है। परन्तु मेरा विचार है कि समिति बनाने की बजाय रेलवे के कार्य-करण के सुधार हेतु प्रशासन द्वारा ठोस कदम उठाए जाने चाहिए।

Shri Jitendra Prasad (Shahjahanpur) : I rise to support the Railway Budget. I feel the deficit shown in the budget can partially be attributed to the corruption in the Railway employees in lower grade because of their low income. I request that efforts should be made to remove this corruption by increasing their income.

I am unable to uphold the proposal of raising the third class Railway fare. I request that this proposal should not be implemented. The procedure regarding the relinquishment of seniority by the employees of category three while seeking inter-divisional transfers should also be changed favourably.

In view of the convenience of thousands of passengers of Tilhar area I also request that Ten Down Express Train should halt at Tilhar station while coming downward also.

A halt should also be constructed at a distance of 45 km. from Pilibhit on the Pilibhit-Shahjahanpur Meter gauge railway line with a view to facilitate the passengers who catch this train at Jindpura Railway station by covering a distance of 3-4 miles on foot.

I also request the hon. Minister that the Train running from *Bareilly* to *Delhi* should be extended to Shahjahanpur to Delhi because of the fact that there is no direct passenger train for the passengers coming from Shahjahanpur to Delhi. An enquiry office should also be provided at Shahjahanpur Railway Junction.

I would also like to invite the attention of the hon. Minister to the Haldwani-Rampur broad guage railway line which has already been sanctioned. The construction work on this railway line should be expeditiously started.

Shri Ishwar Chaudhary (Gaya) : Sir, I am against the proposal of enhancing the third class railway fare as has been proposed by the Railway Minister in his budget speech. I am of the view that if the streamlining is effected in the railway administration and its resources are utilized properly there would arise no occasion for enhancing the fare. Due to the large scale pilferage of goods Railways are caused heavy losses in shape of payments to the claimants. No attempts are made by the Railway officials to remove the grievances of the poor passengers who have to travel in the most inconvenient manner due to the inadequate number of bogies attached to the trains. It has been felt that there is no safety in the railway journey. But several problems could be solved with the existing available sources if the officials of railway department perform their duties honestly.

Patna is the capital of Bihar State and Bodh Gaya is a place of international

fame. But I am sorry to say that the Railway line in between these two places has not been doubled as yet. I request the hon. Minister that this line should be doubled expeditiously.

It was admitted by the hon. Minister at one time that proper arrangements regarding the Up trains and Down trains between Mughalsarai and Dhanbad should necessarily be done, but no action has been taken in this regard.

A new railway line should be constructed from Bodh Gaya to Rajgiri. It would facilitate the people of that region and the tourists. I would also like to make a reference to the religious place of "Shivalinga" situated by the side of Railway quarters at Gaya Station. It is a matter of great concern that the religious place "Shivalinga" is going to be demolished due to the settlement of that land with Indian oils. I request that steps should immediately be taken to look out into this matter because it would hurt the religious feelings of the people.

The residents of Railway quarters at Gaya station have not been provided proper facilities of drinking water and other essential amenities. The officials of Railway Department should kindly be asked to provide all such facilities to them.

The branch line train running from Gorakhpur to Barauni should be routed from Gorakhpur to Chhapra via Maksar.

I would conclude with the request that the scheme of constructing a Railway station at Manpur from the industrial point of view should be implemented earlier.

[श्री आर० डी० भण्डारे पीठासीन हुए]

Shri R. D. Bhandare in the Chair

श्री पी० नरसिम्हा रेड्डी (चत्तूर) : मैं यह स्वीकार करता हूं कि सामान्य राजस्व में होने वाले घाटे की पूर्ति की जानी चाहिये। किन्तु रेल मंत्री ने उसे पूरा करने के लिये जो तरीके अपनाये हैं मेरे विचार से वे उचित नहीं हैं। रेलवे के किराये-भाड़े में वृद्धि करके घाटे को पूरा करने का तरीका हमारे देश की अर्थ व्यवस्था पर आघात पहुंचाएगा। मेरे विचार से यदि रेलवे से होने वाली चोरी को रोका जाता और उसके साधनों का उचित और व्यवस्थित रूप से उपयोग किये जाने का प्रयत्न किया जाता तो किराये भाड़े में वृद्धि करने की आवश्यकता ही उत्पन्न नहीं होती।

माननीय मंत्री ने जिन लक्ष्यों की प्राप्ति का उल्लेख किया है वे वास्तव में सराहनीय हैं किन्तु जिस गति से कार्य हो रहा है उससे इन लक्ष्यों की प्राप्ति में जाने कितने वर्ष लग जायेंगे।

सरकार के समाजवादी लक्ष्यों की ओर अग्रसर होने की नीति के साथ जिसमें एकरूप गेज की व्यवस्था की बात कही गई है यह भी उतना ही महत्वपूर्ण है कि रेलवे में श्रेणी भी एक रूप ही हो। वातानुकूलित श्रेणी जैसी भिन्न श्रेणियां बनाये रखने की बात समझ में नहीं आती। अधिकतर राजस्व हमें तीसरे श्रेणी के यात्रियों से प्राप्त होता है किन्तु उनकी ही यात्रा बड़ी कष्टकर होती हैं उन्हें किसी प्रकार की सुविधाएं नहीं मिल पाती हैं। इस सम्बन्ध में मेरा अनुरोध है कि रेलवे यात्रियों की केवल एक ही श्रेणी बनाने का प्रयत्न किया जाये।

अलाभप्रद मीटर गेज रेलवे लाइनों को बड़ी रेलवे लाइनों में बदलने के लिये 4,000 करोड़ रुपये खर्च करने होंगे। यदि माननीय मंत्री इस सम्बन्ध में कुछ अधिक ब्यौरा देते तो अच्छा रहता। मेरे विचार से पी० एल० 480 की फालतू निधि का यदि इस कार्य के लिये प्रयोग किया जाये तो इस निधि का इससे अच्छा उपयोग और कहीं नहीं हो सकता।

कटपती से तिरुपती तक चलने वाली छोटी रेलवे लाइन से फल तथा अन्य मूल्यवान वस्तुओं को लाने ले जाने में बड़ी असुविधा और कठिनाई रहती है। करोड़ों रुपयों के मूल्य के फलों को सड़क यातायात द्वारा ले जाना पड़ता है। अतः मेरा अनुरोध है कि इस लाइन का तुरंत सर्वेक्षण कराया तथा उसे बड़ी लाइन में बदला जाये क्योंकि उससे पिछड़े हुये क्षेत्र का विकास हो सकता है।

दक्षिण से रापालासीमा तक स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् कोई नई रेलवे लाइन नहीं बनाई गयी यद्यपि सम्पूर्ण देश में रेलवे लाइनों का जाल सा बिछा हुआ है।

हमें ज्ञात है कि माननीय रेलवे मंत्री को जनता के हितों का पूरा ध्यान रहता है वह तिरुपति के भगवान बेंकटेश्वर में भी श्रद्धा रखते हैं। किन्तु इसका उचित उदाहरण तो तभी मिलेगा जब वह बंगलौर से तिरुपति तक बरास्ता कोला और पलमानेर एक सीधी रेलवे लाइन बनाने का प्रयत्न करेंगे। यह क्षेत्र हमेशा से सूखाग्रस्त रहा है तथा यहां की बहुत सी जनता ने रेल और रेलवे लाइन के अब तक दर्शन भी नहीं किये हैं। आशा है मंत्री महोदय मेरे इन सुझावों को क्रियान्वित करेंगे।

Shri T. D. Kamble (Latoor): Sir, I am unable to understand as to why railway budget remains deficit every year when it is a commercial undertaking. My first point is that not a single hon. member of this House has supported the continuance of the Railway Board. I also feel that it should be dissolved and the administration should be given in the hands of the Committee of General Managers.

It has been experienced generally that the goods can be transported more conveniently and safely through other means of transportation than the Railways. Due to this fact people prefer the road transport. It is, therefore, highly desirable for the Government to remove all difficulties faced by the businessmen and other people using railways for goods traffic. If people are convinced that their goods would reach the destination early and safe they would certainly tend to Railways thereby reducing the amount of loss. Government will also have to check the cases of theft from the Railways.

The hon. Minister should also find out the reasons of loss in Railways. Ticketless travel must be curbed by providing protection to the Ticket-checkers without which they are man-handled by the passengers.

Barasi Light Railway is running in a deplorable condition. It is a narrow gauge line and for the last hundred years no improvement has been made in its working. If you travel by this train you will feel as if you are travelling by a bullock-cart. I request that this railway line should be converted into broad gauge line.

It was decided to provide a Railway link between Nizamabad and Ramgundam at the time of transfer of Railways from Hyderabad State to Central Government. But the commitment has not been fulfiilled as yet. I request that the Government should kindly take immediate steps in this regard.

The people of Marathawara region have not been provided with adequate railway lines as a result of which Marathawara area is still backward. Railway line between Sikanderabad and Parli is totally neglected and trains run on this line at the speed of 15 miles per hour. Government should pay heed towards the problems of the people of this area.

I suggest that the trains should be run properly. Railway Administration should be streamlined and the cases of theft in the Railways should be minimised. If it is done I am sure there would be no loss to the railways.

Shri Ram Chandra Vikal (Baghpat) : No doubt, our Railways play an important part in the economic development of the country. But it is a matter of great concern that the difficulties of the people are not being removed in a proper manner.

It was stated by an hon. member belonging to Bihar State that large stocks of coal have accumulated in Bihar and the owners of the coal mines have stopped the work resulting in large scale unemployment in that area. On the other hand certain other parts of the country have been suffering from the non-availability of coal as a result of which several industries are affected badly. In this context I suggest that the government should take feasible steps in this regard. If these problems are solved effectively by the Railway Administration I am sure that Indian Railways would certainly render great economic assistance to the development of the country.

It is a matter of regret that Shahadara-Saharanpur Light Railway has been ordered to be dismantled. I met the hon. Minister and so many other persons have also met him on this issue. Besides in 1969-70 it was stated by the Railway Minister that uneconomic Railway lines would not be stopped. The Central Government say that it is the matter concerning to the State Government and the State Government say that if Central Government give some help in this regard only then they would do some thing. I request the hon. Minister once again that the said Railway line should not be stopped because it would cause great difficulties to the thousands of businessmen, farmers, government servants and other passengers. It is a serious problem and there is prevailing a sense of resistance in the people of that area on this issue. Therefore, it is requested that the Government should reconsider the problem of the people. They should consult the State Government and the attempts should be made to run this line on co-operative basis.

It is also desirable that the running time of goods trains carrying animals like cows and buffaloes from Delhi to Calcutta and other places should be reduced accordingly or such arrangements should be made as animals are not subjected to inconvenience.

It has been observed that substantial amount is incurred on the supervisory staff of the Railways. I request that this expenditure should be minimised.

I also suggest that the working conditions of the trains running particularly from Delhi and other metropolitan cities to the neighbouring places situated at about 100 miles should be improved because of the fact that the people residing in these places are closely connected with these metropolitan cities and capitals of the states. Government should run some fast speed trains and the number of trains should also be increased for these areas.

Shri R. R. Paswan (Rosera) : Firstly, I would like to draw your attention towards the problems of my constituency. No development work has been taken up there. Demands from the public for a new Railway line from Jhanjharpur to Hasanpur via Vishail, Kusheshwar, etc. have been ignored. If the new Railway line is constructed, it will benefit 10 lakhs of people of Darbhanga, Saharsa and Monghyr.

The construction work of broad gauge line from Samastipur to Darbhanga should be started immediately and one more railway service may be added from Darbhanga to Jainagar to facilitate the travelling public.

Under the North Eastern Railway, 457 UP and 458 Down trains used to run from Samastipur to Darbhanga. It served a large number of passengers. But inspite of this, authorities closed this line. Now our request is to open this line immediately. Not only this, one more train may also be added.

If the Railway department goes on increasing the fare and not bring improvement in Railway administration, then it will have to face losses. Railway authorities encourage ticketless travelling to persons who are in their personal contact. Consumption of coal in engines is shown more than required. Sanitary workers are not available at stations during their working hours.

Trains are not run punctually particularly in North Eastern and Eastern Railway. It causes great hardship to public. I request the Hon. Railway Minister to streamline the working of Railways rather than increasing fares and freights. There is a complaint from the public that Railway authorities harass them at Jessidi and Vaidynam stations of Bihar. I request the Hon. Railway Minister to pay heed to this complaint.

About 90 per cent Railway staff are responsible for the theft of goods and coal in the Railways. I draw the attention of the Government to these serious mal-practices so that these may be removed and the public get efficient service from the Railways.

श्री वाई० एस० महाजन (बलडाना) : मैं रेलवे मंत्री को यह बजट प्रस्तुत करने के लिये बधाई देता हूं, रेलवे देश का एक बड़ा वाणिज्यिक उपक्रम है जिसमें लगभग 3,200 करोड़ रुपये का पूंजी निवेश है। स्वभावत: यह आशा की जाती है कि वे लाभ पर चलें परन्तु 1964-65 से रेलवे की आय शोचनीय रही है, अतएव रेलवे मंत्री ने इस वर्ष यात्री किराया और माल भाड़ा बढ़ाया है, यह वृद्धि मामूली है।

रेलवे में माल भाड़ा में की गई वृद्धि के बारे में मैं रेलवे मंत्री महोदय का ध्यान जिस बात की ओर दिलाना चाहता हूं, वह ताजे फलों, विशेषकर केलों को रेलगाड़ी द्वारा ले जाने के बारे में है। मेरे जलगांव जिले से प्रति वर्ष 20 करोड़ रुपये का केला पंजाब और दिल्ली ले जाया जाता है, गत वर्ष रेलवे मंत्री ने बताया था कि वर्ष 1950-70 की अवधि के दौरान प्रति टन किलोमीटर माल ले जाने में भाड़े की वृद्धि 61 प्रतिशत हुई है। परन्तु उसी अवधि में केलों को ले जाने के भाड़े पर 300 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

[श्री के० एन० तिवारी पीठासीन हुए]

Shri K. N. Tiwary in the Chair

उदाहरण के लिए 1949 में माल से भरा हुआ एक डिब्बा भुसावल से दिल्ली ले जाने में 592 रुपये खर्च आता था परन्तु अप्रैल 1970 में यह बढ़कर 2,000 रुपये प्रति माल डिब्बा हो गया, गत वर्ष अभ्यावेदन देने के पश्चात् रेलवे मंत्री महोदय ने इसे कम करके 1,800 रुपये प्रति

माल डिब्बा कर दिया ।यह वृद्धि आंशिक तौर पर दर में वृद्धि के कारण और कुछ भार में वृद्धि के कारण हुई है, पहले भार में वृद्धि प्रति माल डिब्बे में 170 क्विटल से 185 क्विटल तक और फिर 185 क्विटल से 203 क्विटल तक की गई परन्तु बाद में पुन: अभ्यावेदन देने से प्रति माल डिब्बे का भार 203 क्विटल से 185 क्विटल कर दिया गया, अतएव केलों का मूल्य में अत्यधिक अन्तर है । परन्तु गत 20 वर्षों में इसकी उत्पादन लागत में काफी वृद्धि हुई है जिसके परिणामस्वरूप किसानों को कठिनाई का सामना करना पड़ा है, इस वर्ष भुसावल से दिल्ली तक प्रति वैगन केलों का माल भाड़ा प्रथम श्रेणी अथवा वातानुकूलित बोगी से प्राप्त आय से अधिक है । इस प्रकार वर्तमान माल भाड़ा ढांचा कई किसानों को बरबाद कर देगा । उन्हें विवश होकर किसी अन्य फल का उत्पादन करना पड़ेगा जो कि अधिक खर्चीला होगा और इससे देश में मुद्रा स्फीति की प्रवृत्ति बढ़ेगी, अतएव मेरा मंत्री महोदय को सुझाव है कि वे 1964 से 1969 तक प्रचलित प्रथा को अपनाएं और प्रति माल डिब्बा 170 क्विटल के भार से भाड़ा लगायें ।

दूसरे एक द्रुतगामी-परिवहन सेवा को आरम्भ करने की सम्भावना पर विचार किया जाना चाहिए । ऐसी सेवा पश्चिम रेलवे में सूरत और दिल्ली के बीच विद्यमान है।

तीसरे, मेरा अनुरोध है कि केला जैसी खराब हो जाने वाली वस्तुओं को ले जाने के लिए विशेष रूप से बनाए हुए अथवा उपयुक्त माल डिब्बों की व्यवस्था की जाये, मुझे आशा है कि मंत्री महोदय इन बातों पर विचार करेंगे और जलगांव जिले के हजारों किसानों को बरबाद होने से बचायेंगे ।

Shri M. C. Daga (Pali) : I would like to draw the attention of the Railway Minister towards Rajasthan. Firstly a new railway line should be constructed from Faulad to Abu. It is the demand which has been raised many times by the Rajasthan Government. There is no means of transport between Faulad and Abu. It is the most backward area and the Government should pay attention towards it.

Secondly, Pali is an industrial city of Rajasthan, but there is no reservation arrangements for the Ahmedabad bound train. There are many small industries in Pali and thousands of people go to Ahmedabad. Our demand is that reservation facility in the train may be provided to them. The sanitary conditions in the areas around Pali are bad. There is such a bad foul smell that people would not like to go there. It is a blot on the name of Railways. We have given suggestions that space for car parking and Tonga stand should be provided and arrangements of lights should be made but this *demand* is being neglected.

In connection with this budget, I would like to ask as to who is responsible for the loss being incurred by such a huge enterprise as Railway ? If the Railway Minister says that thefts take place and there are arrangements to check them, then who is to blame ? Whether the Railway Board or officials of Railway Department are responsible for it ? It is a matter of great shame that this enterprise could not be made profitable. On the one hand, we talk of socialism and the other aspect is that Railway arrangements are in a mess. The lives of passengers are not secure. Thefts and dacoities take place there. They cannot escape by putting the blame on others. The people know that if the Minister or an official of Railway Board is not cautious about his duties, he will simply shift the blame on others. There are innumerable officers in

this enterprise. They are drawing huge salaries. On the other hand, there are casual labourers who have not been declared permanent even after putting in considerable period of service. That is why the affairs of the Railways are in a mess. It is good that we mend our ways otherwise things will take their own course.

श्री डी० डी० देसाई (कैरा) : कुछ वर्षों से रेलवे को हानि उठानी पड़ रही है। मेरा सुझाव है कि रेलवे को छोटे-छोटे डिवीजनों में विभाजित कर देना चाहिए जिससे कि वे लाभदायक ढंग से चल सकें, उनको कहा जाये कि वे एक न्यूनतम आय अर्जित करें।

सीधी रेलगाड़ी चलाने का काम शीघ्र हाथ में लिया जाना चाहिए और कानूनी रूप से न्यूनतम गति सीमा 60 मील प्रति घंटा होनी चाहिए क्योंकि सम्पूर्ण व्यय समय पर आधारित है। यदि सीधी रेलगाड़ियां चलाई जायें और न्यूनतम गति-सीमा निर्धारित की जाये तो व्यय में कमी की जा सकती है।

तीसरे, मेरा यह कहना है कि हमें उन क्षेत्रों की ओर ध्यान देना चाहिए जो हमारी आय का स्रोत बन सकते हैं। कुछ ऐसे रेलवे मार्ग हैं जहां से हमें हानि उठानी पड़ती है। अतएव हमारे लिए यही बेहतर होगा कि हम किसी न किसी तरह अपनी आय को बढ़ायें।

मैं सरकार का ध्यान पश्चिम रेलवे में सूरत और इसके आगे के स्टेशनों में निरन्तर विलम्ब की ओर ध्यान दिलाना चाहूंगा। इसका कारण यह है कि ताप्ती और नर्मदा नदियों में बाढ़ के कारण रेलवे मार्ग अवरुद्ध हो जाता है अतएव इन रेलवे मार्गों को ठीक किया जाना चाहिए जिससे बिलम्ब न हो।

नादिआड और भांद्रन के मध्य का रेलवे मार्ग छोटी लाइन पर है। ऐसी सम्भावना थी कि इसको बड़ी लाइन में बदल कर शिवालिया से बालासिगा तक बढ़ाया जाये। मेरा रेलवे मंत्री महोदय से अनुरोध है कि इस कार्य को शीघ्र हाथ में लिया जाये। मेरा यह भी अनुरोध है कि साबरकंठ जिले में बीरपुर से लोनावडा और मोडासा वाली रेलवे लाइन उदयपुर तक बढ़ायी जाये। इस मामले में तत्काल कार्यवाही की जाये। यह क्षेत्र शांतिप्रिय है और रेलवे को यहां से अधिक आय प्राप्त होगी।

Shri Yamna Prasad Mandal (Samastipur) : Surprisingly, a big undertaking like Railway has shown deficit. Probably the interim relief of Rs. 36 crores is responsible for this. We have no objection if the employees are paid adequate salary, but we should see that the gap between the salary of an employee and an officer does not remain so wide as may be against the ideal of socialism. This must be narrowed down. Gangman or the casual labourers work more in the Railways but they are paid less. This does not conform with the changed situations. I have a request that the same old practice may be adopted in regard to the able children of low paid staff.

I would like to say something about North Eastern Railway. There are revenue earning areas there but no attention is paid towards it. In his speech reference was made for gauge conversion. If this is carried out, it will prove quite beneficial. You can see that the population of North Bihar is considerable. There is Nepal across it. So, priority should be given to convert meter gauge into broad gauge. Work on broad lines from Samastipur to Nirmali via Darbhanga should be completed.

7·15

प्रो० नारायण चन्द पाराशर (हमीरपुर) : रेलवे बजट में देश के उत्तरी प्रदेशों विशेषकर पहाड़ी क्षेत्रों के लिए कोई आशा की किरण नहीं हैं। मैंने अपने पहले के बजट के भाषण में ऊना और नांगल को रेलवे लाइन द्वारा जोड़े जाने की आवश्कता के बारे में कहा था।

हमारा राज्य 25 जनवरी 1971 को अस्तित्व में आया था। दुर्भाग्यवश हमारे राज्य में अर्थ व्यवस्था को सुदृढ़ बनाने अथवा औद्योगिकीकरण के लिए अधिक आशा नहीं है। उद्योगों के न होने से वहां रेलवे लाइन नहीं है और रेलवे लाइन के न होने से वहां उद्योग नहीं हैं। मैं चाहता हूं कि हमारा राज्य अन्य राज्यों के समकक्ष आए और वहां उद्योग स्थापित हों।

मेरे राज्य में कई-नई रेलवे लाइनों की आवश्यकता है जैसे ज्वालामुखी रोड से ज्वालामुखी मन्दिर और उससे आगे नादौन तक। परन्तु नई रेलवे लाइनों की बात दूसरी है वहां तो वर्तमान रेलवे लाइनों की अवस्था बड़ी शोचनीय है। ऊना से जालन्धर तक बहुत बसें जाती हैं और रेल द्वारा यातायात कम होता जा रहा है। इसका कारण यह है कि रेलगाड़ियां विलम्ब से पहुंचती हैं जबकि बसें कम समय में मार्ग तय करती है। चूंकि इस प्रकार रेलवे की आय में कमी होती है अत: रेलवे लाइन को समाप्त करने की बात उठ सकती है। मेरा अनुरोध है कि रेलवे विभाग इस मामले की जांच करे।

दिल्ली से नांगल बांध तक एक गाड़ी चलाई गई है किन्तु दुर्भाग्यवश यह गाड़ी कभी समय पर नहीं पहुंचती। हमेशा दो घण्टे लेट होती है। इससे गाड़ी के अन्दर बैठे लोगों तथा प्लेटफार्म पर प्रतीक्षा कर रहे लोगों को अत्यन्त परेशानी का सामना करना पड़ता है। रेलवे विभाग द्वारा इसका कुछ न कुछ उपाय अवश्य किया जाना चाहिए।

दिल्ली से पठानकोट तक गाड़ी चलाने के लिए मैं रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूं। अभी भी भारी भीड़ को कम करने के लिए एक और गाड़ी चलाने की आवश्यकता है।

कांगड़ा घाटी रेलवे में जो कि हिमाचल प्रदेश के पहाड़ी क्षेत्र की आवश्यकताओं की पूर्ति करता है, एक नई गाड़ी की आवश्यकता है। यह बहुत छोटी लाइन है। इसकी क्षमता सीमित है। रेल मंत्री को इस ओर ध्यान देना चाहिए।

मैंने लुधियाना तथा कुछ अन्य क्षेत्रों की रेलवे कालोनियों का दौरा किया है। यह बड़े दुख की बात है कि वहां पर बिजली तक नहीं है। मैं चाहता हूं कि रेलवे अधिकारी उन क्षेत्रों का दौरा करें ताकि उन्हें पता चले कि उन क्षेत्रों के निवासियों की दशा कितनी शोचनीय है।

पहाड़ों पर जाने के लिए रियायती टिकट को पुन: चालू करने के लिए मैं रेल मंत्री को धन्यवाद देता हूं किन्तु मेरा उनसे यह अनुरोध है। कि वह फासले को घटा कर पुन: 240 किलोमीटर ही कर दें। गाड़ियों के रोके जाने और देर से चलने की समस्या के समाधान के लिए गाड़ियों की उचित गति को बनाए रखना चाहिए ताकि यात्रियों को कष्ट न उठाना पड़े।

हिमाचल प्रदेश की महत्ता को देखते हुए, उसे सीमा क्षेत्र के रूप में मान्यता दी जानी चाहिए। क्योंकि इसकी सीमाएं एक ओर चीन से लगती हैं तथा दूसरी ओर कश्मीर से। सीमा

सड़क संगठन मनाली से लेह तक तथा दूसरे क्षेत्रों में सड़क बना रहा है. परन्तु मुझे आश्चर्य है कि रेल मंत्री इस ओर कोई ध्यान नहीं दे रहे । सड़क यातायात तथा रेलवे के बीच प्रतियोगिता उसी अवस्था में कम की जा सकती है जबकि रेलवे प्रशासन में अधिक कार्यकुशलता लाई जाए तथा रेलगाड़ियों की गति बढ़ा दी जाए ।

रेलों में कुछ अन्य सुविधाएं भी प्रदान की जानी चाहिए । तृतीय श्रेणी के डिब्बों की स्थिति बहुत शोचनीय है । मैं चाहता हूं मन्त्री महोदय इस ओर भी ध्यान दें ।

श्री बी० के० दास चौधरी (कूच बिहार) : सभापति महोदय, मंत्री महोदय से मेरा अनुरोध है कि वह भाषण देने से पहले उसे कृपया पढ़ लिया करें । ऐसा मैं इसलिए कह रहा हूं कि उनके भाषण में कई परस्पर विरोधी बातें कही गई हैं । भाषण के पृष्ठ 3 में उन्होंने कहा है कि :

''पूर्व और दक्षिणपूर्व रेलवे निरन्तर चिन्ता का कारण बनी हुई हैं । भारतीय रेलों द्वारा ढोए जाने वाले कुल माल का 60 प्रतिशत इन्हीं द्वारा ढोया जाता है और बड़ी लाइन के कुल माल डिब्बों में से 40 प्रतिशत माल डिब्बे इन्हीं रेलवें पर चलते हैं ।'' अगले ही वाक्य में कहा गया है कि कानून एवं व्यवस्था की स्थिति बिगड़ने, हड़तालें तथा तालाबन्दी होने के कारण पूर्व और दक्षिण पूर्व रेलवे जोन चिन्ता का कारण बना हुआ है । मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूं कि क्या इस जोन की ओर जो कि सबसे बड़ा जोन है तथा रेलवे की आय का महत्त्वपूर्ण साधन है, अधिक ध्यान देना उनका कर्त्तव्य नहीं ।

पृष्ठ 11 में एक स्थान पर कहा गया है कि ''यातायात के स्वरूप में परिवर्तन होने के कारण हमें तीन क्षेत्रीय रेलों के उत्तर दक्षिणी मार्गों को विकसित करना है ।'' मैं यह जानना चाहता हूं कि रेलवे प्रशासन की रिपोर्ट में यह कहां लिखा है कि यातायात के स्वरूप में परिवर्तन किया जाए । अगर यातायात के स्वरूप में परिवर्तन किया गया होता तो इस विशिष्ट जोन के लिए 40 प्रतिशत डिब्बों का प्रयोग करके 60 प्रतिशत टनभार माल ढोना क्योंकर सम्भव न होता । यह भी कहा गया है कि धनाभाव के कारण माननीय मंत्री उन कार्यक्रमों को क्रियान्वित करने की स्थिति में नहीं हैं जो उनके मन में हैं । साथ ही इन्होंने यह भी कहा है कि हम योजना आयोग और सबम्द्ध आर्थिक मंत्रालयों से परामर्श लेकर लगातार स्थिति का पुनरीक्षण कर रहे हैं । रेलवे योजना लचीली है और जब भी यातायात के सम्बन्ध में नया काम शुरू करने की मांग की जाएगी, आवश्यक संसाधन जुटाने पड़ेगें ।

मेरी समझ में नहीं आता कि संसाधन कहां से जुटाए जाएंगें । हर साल घाटे का बजट पेश किया जाता है । रेलवे की अकुशलता के लिए आम यात्री को दण्डित क्यों किया जाता है । गत वर्ष से पूर्व के वर्ष में दिए गए वक्तव्य को देखने से पता चलता है कि सामान्य राजस्व को रेलवे द्वारा देय राशि का भुगतान नहीं किया गया । इस वर्ष भी लेखे को देखने से पता चलता है कि देय राशि के कुछ अंश का भुगतान नहीं किया गया । माननीय मन्त्री ने उस समिति का कोई उल्लेख नहीं किया जो गत वर्ष एक या दो संसद् सदस्यों को शामिल कर इस बात की जांच के लिए गठित की गई थी कि सामान्य राजस्व को देय लाभांश की दर कितनी होनी चाहिए । जब भी माननीय मंत्री सदन के समक्ष नया बजट पेश करते हैं हमें आशा होती है कि इस बार इसमें नीति सम्बन्धी निर्णयों का उल्लेख होगा ।

अक्तूबर, 1968 में आई बाढ़ से जलपायगुड़ी—हल्दीवानी लाइन तथा दोमोहिनी या लता-मुरी-चन्द्राबन्ध लाइनों को बड़ी भारी क्षति पहुंची थी। उनको पुनः ठीक करने के लिए कई बार अनुरोध किया गया किन्तु उन्होंने यह मामला क्षेत्रीय प्रबन्धक को भेज दिया। मैं अब मन्त्री महोदय को सूचित कर दूं कि उत्तर बंगाल बाढ़ नियंत्रण आयोग के कार्यक्रम को शुरू करने के पश्चात् वहां का सारा क्षेत्र इस कार्यक्रम के अन्तर्गत आ गया है और यदि बाढ़ नियंत्रण का कार्य समुचित ढंग से चला तो फिर किसी भी प्रकार की बाढ़ से डरने की आवश्यकता नहीं होगी। उन्हें यह सुनिश्चित करना चाहिए कि इन दो लाइनों को पुनः बिछाया जाए।

समूचे रेलवे प्रशासन में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों का अनुपात इस प्रकार है : प्रथम श्रेणी में 3.4 प्रतिशत; द्वितीय श्रेणी में 3.2 प्रतिशत; और तृतीय श्रेणी में 8.6 प्रतिशत। उनको रेलवे में उचित अनुपात दिया जाना चाहिए। रेलवे सेवा आयोग में भी कम से कम एक सदस्य इन जातियों का होना चाहिए।

श्री एस० के० सरकार (जयनगर) : यद्यपि मैं रेलवे मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट का समर्थन करना चाहता हूं फिर भी ऐसा कर नहीं सकता, क्योंकि मंत्री महोदय ने अपना बजट-भाषण में कहीं भी रेलवे की अकुशलता तथा उसमें व्याप्त भ्रष्टाचार का उल्लेख नहीं किया है।

मैं विशेषकर सियालदह डिवीजन के बारे में कुछ कहूंगा। सियालदह डिवीजन में गाड़ियाँ समय पर नहीं चलती और संचार की तारें प्रायः कट जाती हैं। रेलवे सुरक्षा दल पर लाखों रुपया खर्च किया जा रहा है किन्तु सियालदह डिवीजन में कोई न कोई गड़बड़ी होती रहती है। परिणामस्वरूप, प्रतिदिन आने-जाने वाले लाखों लोगों को, जो गाड़ियों की नियमित सेवा पर निर्भर है, काफी कठिनाई होती है। इन कठिनाइयों को दूर करने के लिए रेल मंत्रालय द्वारा अभी तक कोई प्रयास नहीं किया गया है।

इस क्षेत्र के गाड़ी के डिब्बों की स्थिति भी शोचनीय है। कुछ डिब्बों में खिड़कियाँ नहीं हैं तो कुछ में पंखे नहीं हैं। कभी-कभी बरसात में इन डिब्बों में पानी टपकता है। यदि प्रशासन का यही हाल रहा तो किराए बढ़ा कर भी स्थिति सुधरने वाली नहीं। किराए में वृद्धि का प्रभाव अन्ततः निर्धनों पर ही पड़ता है और इतना निश्चित है कि किराये में की गई इस वृद्धि से निर्धनों को कुछ लाभ नहीं पहुंचेगा।

रेलवे में विभिन्न प्रकार की चोरियों के कारण सरकार 10 करोड़ रुपये की हानि उठा रही है। चोरियों के कारण रेलवे प्रशासन को सम्बन्धित लोगों को भारी मुआवजा देना पड़ता है। बजट में इसके समाधान के लिए उपायों का उल्लेख नहीं किया गया। पूर्वी जोन में, विशेषकर सियालदह और हावड़ा डिवीजन में जो स्थिति व्याप्त है इसके निराकरण के लिए सरकार को एक विशेष समिति नियुक्त करनी चाहिए जिसमें इन क्षेत्रों के संसद् सदस्य शामिल किए जाएं। हमारे राज्य में कई बेरोजगार नवयुवक हैं और यदि उन्हें रेलवे सम्पत्ति की रक्षा करने का कार्य सौंपा जाए तो हमें रेलवे के सुरक्षा दल के इतने कर्मचारियों की आवश्यकता नहीं पड़ेगी। मुझे पता चला है कि सियालदह डिवीजन के दैनिक यात्री विद्युत-चालित इंजनों के स्थान पर भाप

बंगला में दिये गये भाषण के अंग्रेजी अनुवाद का संक्षिप्त हिन्दी रूपान्तर।

Summarised translated version based on the English translation of the speech delivered in Bangali.

वाले इंजन चलाये जाने की मांग कर रहे हैं, क्योंकि आए दिन ऊपर की तांबे की तारों को चोरी के कारण इन विद्युत-चालित गाड़ियों का सुचारु रूप से चलाना कठिन हो गया है। अतः मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि स्थिति को सुधारने के लिए क्या कार्यवाही किए जाने का विचार है। काफी समय से हम यह सुनते आ रहे हैं कि कलकत्ता में भूमिगत तथा सरकुलर रेलवे चालू की जाएगी और हमने उपनगरीय विपृथन (डिसपर्सल) लाइन योजना के बारे में भी सुना है। किन्तु अभी तक इस दिशा में कुछ भी नहीं किया गया है। मैं जानना चाहता हूं कि आखिर कब तक सरकार हमें इस तरह टालती रहेगी।

पूर्वी और दक्षिण पूर्वी शेक्सन में मार्टिन रेलवे के कर्मचारियों को रेलवे के अन्य विभागों में सम्मिलित नहीं किया जा रहा। यद्यपि कम्पनी बन्द होने के समय सरकार द्वारा यह आश्वासन दिया गया था कि प्रभावित कर्मचारियों को रेलवे के अन्य विभागों में ले लिया जाएगा पर अब तक केवल उत्तर रेलवे के ही कर्मचारियों को रेलवे के अन्य विभागों में सम्मिलित किया गया है। मुझे पता चला है कि कुछ कार्मिक संघ रेलवे बोर्ड के साथ गठजोड़ करके इन प्रभावित व्यक्तियों को रेलवे के अन्य विभागों में सम्मिलित नहीं होने दे रहे, क्योंकि ऐसा सुना गया है कि मार्टिन कम्पनी को सहायक रेलवे के रूप में दुबारा खुलवाने के प्रयास किए जा रहे हैं।

इस सम्बन्ध में रेल मंत्री से मिलने के लिए दिल्ली में इन बेचारे कर्मचारियों का एक प्रतिनिधि मंडल आया हुआ है और आशा है कि यह आश्वासन लेकर लौटेंगे कि उन्हें रेलवे के अन्य विभागों में ले लिया जाएगा।

हम समाजवाद की ओर अग्रसर हैं, किन्तु उस समाजवाद की स्थापना तृतीय श्रेणी का किराया बढ़ाकर अथवा वैगन तोड़ने वालों को उकसा कर नहीं की जा सकती। आशा है मंत्री महोदय पूर्वी क्षेत्र की रेलवे सम्बन्धी समस्याओं को, पूर्वी बंगाल, बिहार, आदि, के संसद सदस्यों से परामर्श करके, हल करेंगे।

श्री ज्योतिमय बसु (डायमंड हार्बर) : पिछले 23 वर्षों के कुप्रबन्ध और भ्रष्टाचार के कारण रेलवे इस स्थिति में पहुंच गई है कि वह अब कभी भी आर्थिक रूप में लाभप्रद नहीं हो सकती। 3000 या 4000 करोड़ रुपये की पूंजी लगाने पर भी इस एकाधिकार से आपको कोई लाभांश नहीं मिल सकता।

भारतीय रेलवे पूंजी की बहुलता से ग्रस्त है। इसे समझने का कभी प्रयत्न नहीं किया गया। जहां कुछ कमी दिखाई दी उसे ही ठीक करने का प्रयत्न किया गया कभी सम्पूर्ण कठिनाई अथवा स्थिति का पता लगाने का प्रयत्न नहीं किया गया। आज से दस वर्ष पहले भी एक डिब्बा 80,000 रुपये में बन सकता था। लेकिन आपने अल्यूमीनियम या प्लास्टिक का उपयोग नहीं किया। प्रतीक्षालयों का फर्श साधारण सीमेन्ट का बनाया जा सकता था जिस पर 2.50 रु० के बजाय केवल 50 पैसे प्रति वर्ग फुट खर्च आता। यह सरकार कहीं भी बचत नहीं कर सकती।

रेलवे के स्थायी निर्माणों की बात बहुत बढ़ा-चढ़ा कर कही गई है। हमारे इंजीनीयर इस बात का पता नहीं लगा सके कि सीमेन्ट कंकरीट से सभी साधारण निर्माण कार्य किये जा सकते हैं और इस प्रकार इस्पात की बचत की जा सकती है।

करोड़ों की संख्या में लोहे के स्लीपर खरीदे गये पर उनमें से अधिकतर बेकार पड़े हैं और खराब हो रहे हैं। इस बात का पता लगाना चाहिये कि उसके लिये कौन जिम्मेदार था तथा उसे दण्ड दिया जाना चाहिए।

गुसलखानों अथवा पाखानों में आयातित सामान लगाना कहां तक उचित है जब कि इस देश में एक व्यक्ति प्रति दिन 35 पैसे निर्वाह व्यय के रूप में खर्च करता है। इस प्रकार हम अपने जीवन पर्यन्त रेलवे में सुधार नहीं ला सकते।

रेलवे सवारी डिब्बों और माल डिब्बों को चीनी ढंग पर परिवर्तनीय किस्म के बनाया जा सकता है। इससे उनका दोहरा उपयोग किया जा सकता है।

यहां प्रयोग के लिये अनुपयुक्त करार दी गई रेलवे लाइनें मलयेशिया, हांगकांग आदि देशों में भेजी जाती है और वे वहां रेलवे में उपयोग की जाती है। उसका उपयोग यहां भी कुछ मरम्मत करके अन्य कामों में किया जा सकता है। इतना ही नहीं, सरकार इन्हें 300 रुपये प्रति टन के भाव से बेचती है और वही बाहर काले बाजार में 1800 टन के भाव से बिकता है।

रेलवे के डीजलीकरण से बहुत से खान मजदूर बेकार हो गये हैं। डीजल की रेलवे कहीं अधिक मंहगी होती है तथा डीजल इंजिन के अधिकतर पुर्जे विदेशों से मंगाने पड़ते हैं। इस प्रकार उस पर बहुत सी विदेशी मुद्रा व्यय होती है। अत: इस डीजलीकरण को रोका जाना चाहिये।

रेलवे ने सड़क परिवहन के सम्मुख अपने घुटने टेक दिये हैं। सड़क परिवहन में अधिकतर विदेशी मुद्रा लगी होती है। आपको यह पता होना चाहिये कि सभी प्रकार के परिवहनों में सड़क परिवहन सबसे अधिक मंहगा होता है, पर फिर भी आप रेलवे से लाभ नहीं कमा सकते क्योंकि विदेशी सड़क परिवहन एकाधिकार से सहयोग करते हैं। और रेलवे बहुत अधिक भाड़े से वंचित हो गई है जो सड़क परिवहन को चला जाता है।

सरकार सुरक्षा की बात नहीं सोचती, केवल पैसा बनाने की बात सोचती है। सरकार पीने के पानी अथवा जूट के और नारियल जटा के गद्दे का इन्तजाम नही करेगी वरन् वहां सनमाइका, स्टेनलैस स्टील का सामान तथा अन्य आयातित वस्तुएं लगाएगी, क्योंकि इससे पूंजीपतियों को लाभ होता है।

मार्टिन बर्न कम्पनी अपनी मात्र 35 लाख कीमत की रेलवे से अद्भुत सेवा कर रही है। आप उसे समाप्त करना चाहते हैं क्योंकि आपके ऊपर सड़क परिवहन का दबाव पड़ रहा है। कलकत्ता में लगभग 2000 लोग बेकार पड़े हैं। श्री नन्दा ने उन्हें दिसम्बर, 1971 में रोजगार देने का आश्वासन दिया था। इस बात को 6 महीने गुजर गये हैं। वे अभी तक भूखे मर रहे हैं। क्या यही श्रीमती गांधी का समाजवाद है। उसका राष्ट्रीयकरण क्यों नहीं किया जाता।

अन्त में, मैं यही कहना चाहता हूं कि यह सरकार इस सबसे बड़े सरकारी क्षेत्र के संगठन को कुशलतापूर्वक लाभकारी ढंग से चलाने में कभी भी समर्थ नहीं होगी।

रेल मन्त्री (श्री के० हनुमन्तैया) : जिन सदस्यों ने इस चर्चा में भाग लिया है मैं उनका बड़ा आभारी हूं। अपने भाषणों में उन्होंने प्रशंसा भी की और जो कम्पनियां थी उन्हें भी बताया तथा अपने बहूमूल्य सुझाव भी दिए।

श्री आर० डी० भंडारे पीठासीन हुए
Shri R. D. Bhandare on the Chair

मैं जो भी आलोचना रेलवे प्रशासन की की गई उसका स्वागत करता हूं तथा जो गलतियां हुई हैं उन्हें मानता हूं तथा जहां निराधार आरोप लगाये गये हैं वहां उनका खण्डन करूंगा।

यह कहा गया है कि चौथी पंचवर्षीय योजना में रेलवे यातायात लक्ष्यों और परिव्यय में कमी करना सरकार द्वारा जनता को दिये गये और अधिक रोजगार और आर्थिक विकास के आश्वासन को देखते हुये बड़ा ही अन्यायपूर्ण है।

योजना में रेलवे को आवंटित राशि में 25.0 करोड़ रुपये घटाने का कारण यह है कि अनुमानित यातायात वास्तव में नहीं हुआ। यह इस बीच हुये बन्दों और हड़तालों के कारण हो सकता है तथा यह सदैव रहने वाली स्थिति नहीं है। यह रेलवे तथा अन्य मंत्रालयों का अनुमान भी हो सकता है तथा मैं इसे अन्तिम नहीं मानता इसी कारण मैंने कहा था कि योजना के आवंटन का समय के साथ पुनरावलोकन किया जा सकता है। हमारी अर्थ व्यवस्था में सुधार हो रहा है और मैं आशा करता हूं कि रेलवे के आवंटन में जो कटौती की गई है वह पूरी कर दी जायेगी। तत्सम्बन्धी चर्चा करने का प्रस्ताव मैंने योजना आयोग के सम्मुख रखा है। सरकार क्योंकि रोजगार के अवसर बढ़ाने के लिये बचनबद्ध है और रेलवे ही एक ऐसा आयोग है जो तत्काल रोजगार देने में समर्थ हैं, इस दृष्टिकोण से भी इस कटौती को पूरा करना नित्तान्त आवश्यक है।

भारतीय रेलवे, औद्योगिक ढांचे का आधार है। रेलवे का विकास देश की आर्थिक गतिविधियों और उद्योगों की उन्नति में बहुत सहायक हैं। अतः आर्थिक विकास और उन्नति की दृष्टि से रेलवे को बढ़ावा देना चाहिये। जैसा कि डा० राव ने कहा, ऊपर अथवा नीचे के पुल बनाये जाने चाहिये जिससे सुरक्षा के साथ-साथ लोगों को रोजगार भी मिले। मैं उनकी इस बात से सहमत हूं और आशा करता हूं कि रोजगार के लिये रखी गई 75 करोड़ की राशि में से लगभग 10 करोड़ दिये जायेंगे जिससे कि अधिक पुल बन सकें और अधिक लोगों को काम दिया जा सके। इन उपरि और नीचे के पुलों को बनाने के लिये आवश्यक भूमि प्राप्त करने हेतु राज्य सरकारों को हमें सहयोग देना चाहिये, जिससे कि जहां तक सम्भव हो सके उतने पुल हम बना सकें। इस सम्बन्ध में मैं राज्यों को पत्र लिख रहा हूं। कुछ को लिख भी चुका हूं।

घाटे के बजट की बात कही गई है। मैं बता चुका हूं कि यदि कर्मचारियों को 36 करोड़ रुपये की अन्तरिम सहायता नहीं दी जाती तो बजट घाटे का नहीं होता। पर इसके लिये मैं कर्मचारियों को दोष नहीं देता। बढ़ती हुई कीमतों को देखते हुये उन्हें अन्तरिम सहायता देना आवश्यक था जिससे कि वे जीवनयापन भली प्रकार कर सकें।

सभी सदस्यों ने रेलवे में विद्यमान भ्रष्टाचार और अकुशलता की बात कही है। मैं इससे अपरिचित नहीं हूं। और यह आज से नहीं ब्रिटिश काल से जानता हूं कि भ्रष्टाचार है। पर आरोप लगाना एक बात है तथा उसे दूर करना दूसरी बात है हम लगातार इन पर रोक लगाने का प्रयत्न करते रहते हैं। पर जैसा कि सदस्यों ने कहा है, रेलवे के सभी क्षेत्रों में भ्रष्टाचार और अकुशलता है तो मैं कहूंगा कि यह 60000 किलोमीटर की रेलवे लाइन किस प्रकार चलती है और मैं समझता हूं कि कुछ सीमा तक भली प्रकार चलती हैं। अतः कुछ ईमानदारी और कुशलता अवश्य है। उसकी प्रतिशतता कितनी है यह बताने की आशा नहीं की जानी चाहिये।

भ्रष्टाचार और अकुशलता को दूर करने का मैं पूरा प्रयत्न करूंगा । परन्तु कह नहीं सकता कि कहां तक सफल होता हूं । इस सम्बन्ध में मैं एक बात बता दूं कि दण्ड देने के सम्बन्ध में हमारी विधि बड़ी ही दोषपूर्ण है । यदि किसी अपराधी को दण्ड दिया जाये तो वह न्यायालय में जा सकता है और फिर बाद में वहां से बरी हो सकता है । इसका मतलब यह नहीं कि हम बिना सोचे समझे दण्ड देना चाहते हैं ऐसी विधि किसी देश में नहीं है । अमरीका में भी अपराधी को 24 घण्टे की सूचना पर नौकरी से निकाला जा सकता है तथा रूस और चीन में तो प्राणों तक से हाथ धोना पड़ता है ।

कर्मचारियों के प्रबन्ध में भाग लेने की बात कही गई है । मैं इस बात को मानता हूं, पर साथ ही इस बात को नजरअन्दाज नहीं कर सकता कि प्रत्येक व्यक्ति को उसकी योग्यता अथवा कुशलता के अनुरूप काम देना चाहिये । यह जरूरी नहीं है कि एक होशियार और कुशल ड्राइवर अथवा कारीगर प्रबन्ध कार्यों में भी कुशल हो । उसके लिये विशेष योग्यता चाहिये । यदि कोई कर्मचारी उसके योग्य है तो उसमें कोई रुकावट डालने की बात भी मैं नहीं कहता । उसे पूरा अवसर दिया जाना चाहिये । पर इसके साथ-साथ इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिये कि सस्ती प्रसिद्धि प्राप्त करने के लिये ऐसा नहीं होना चाहिये कि कर्मचारी वर्ग के नेता एक ओर प्रबन्ध में भाग लेने की बात कहें और दूसरी ओर कर्मचारियों से हड़ताल करने को भी कहें । प्रशासनिक सुधार आयोग ने अपने प्रतिवेदन में कर्मचारियों के प्रबन्ध में भाग लेने की बात का समर्थन किया है तथा प्रधान मंत्री तथा मैं इसके लिये उत्सुक हैं ।

माननीय सदस्य पीलु मोदी ने कहा है कि अब प्रबन्ध के आधुनिक तरीके प्रयोग में नहीं लाये जा रहे हैं । उनका यह कहना-जबकि छोटी-छोटी कम्पनियों के पास कम्प्यूटर है हम उसका उपयोग क्यों नहीं कर रहे गलत है । रेलवे के पास 14 कम्प्यूटर हैं और उनका उपयोग विशेष कामों के लिये हो रहा है । हम इन्हें 1968 से लागू करते आ रहे हैं और आशा करते हैं कि 1973-74 तक यह पूरा हो जायेगा । रेलवे वर्कर्स सैल विभिन्न समस्याओं का अध्ययन करते हैं और उचित समाधान सुझाते हैं । बहुत से अधिकारियों और कर्मचारियों को प्रबन्ध सम्बन्धी उच्च प्रशिक्षण दिया गया है । कुछ अधिकारियों को विदेशों में भी प्रशिक्षित किया गया है । इसके अतिरिक्त, विभिन्न रेलवे जोनों तथा रेलवे स्टाफ कालेज, बड़ौदा में कर्मचारियों को नियमित रूप से प्रशिक्षण दिया जाता है । पिछले 6 सालों में 1500 अधिकारियों और कर्मचारियों को प्रशिक्षित किया गया है तथा इससे रेलवे के प्रबन्ध में सुधार हुआ है ।

इसके अतिरिक्त रेलवे में बाहर के विशेषज्ञों की सहायता भी इस क्षेत्र में ली गई है । अतः जहां तक आधुनिक तरीकों का सम्बन्ध है रेलवे में अपने आवश्यकता के अनुसार उनका उपयोग किया है । भविष्य में भी इस क्षेत्र में होने वाले प्रत्येक विकास का हम उपयोग करते रहेंगे । बहुत सदस्यों ने रेलवे बोर्ड की आलोचना की है ।

उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए

Mr. Deputy Speaker in the Chair

यदि मैं उसके पक्ष में कुछ कहूं तो इसका कारण यह नहीं है कि मैं रेल मंत्री होने के नाते ही ऐसा करूंगा, पर मैंने प्रशासनिक सुधार आयोग के अध्यक्ष के नाते भी उसको अध्ययन किया है और मैं कुछ तथ्य आपके सामने रखूंगा तथा आप स्वयं ही फैसला कर लें ।

हमारे देश के तीन बड़े राज्यों बिहार, उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश से भी कहीं अधिक व्यक्ति रेलवे में लगे हैं तथा इसका बजट भी इन तीनों के मिले जुले बजट से अधिक है। इतने बड़े संगठन के एक बोर्ड में केवल पांच सदस्य हैं। मैं सदस्यों को आमन्त्रित करता हूं कि वे स्वयं आ कर देखें कि बोर्ड क्या कर रहा है।

यह कहा गया है कि सारी सत्ता एक जगह केन्द्रित क्यों है। इस सम्बन्ध में मैंने अभी जनरल मैनेजरों से बात की है तथा सत्ता का विकेन्द्रीकरण करने का निर्णय किया गया है। इस सम्बन्ध में एक अलग प्रतिवेदन है। सत्ता के विकेन्द्रीकरण के लिये मैं शीघ्र ही कदम उठा रहा हूं। परन्तु आप मुझसे यह प्रकट करने के लिये न कहें कि मैं क्या कदम उठा रहा हूं।

भारतीय प्रशासन में एक और दोष भी है। कहने को तो भारत अब स्वाधीन है परन्तु वास्तव में यहां सिफारिश राज है। जब भी किसी अधिकारी को हटाने के लिए कोई कार्यवाही की जाती हैं तो वह अपने सम्बन्धी संसद सदस्यों और अन्य उच्च अधिकारियों का दबाव डलवाना आरम्भ कर देता है। रेल की अर्थ व्यवस्था में कोई सुधार करने के रास्ते में यही सब के बड़ी कठिनाई है। परन्तु यदि आप ने इसके लिए अपेक्षित वातावरण उत्पन्न किया, तो मैं रेलवे बोर्ड की व्यवस्था में कुछ परिवर्तन करने में सफल हो जाऊंगा।

इसके साथ ही अब मैं कुछ अन्य छोटी-छोटी समस्याओं के बारे में भी अपने विचार व्यक्त करना चाहूंगा अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जनजातियों के कई सदस्यों ने यह कहा है कि रेलवे सेवाओं में इन जातियों के प्रत्याशियों को उचित प्रतिनिधित्व दिया जाना चाहिये चुंकि मैंनें ७ मास पूर्व इस मंत्रालय का प्रभार सभाला है परन्तु फिर भी मैंनें कई पदों पर अनुसुचित जातियों के बहुत से लोगों को नियुक्त किया है। जब कभी मेरे समक्ष कोई इस प्रकार का मामला आया है कि अनुसुचित जातियों के प्रत्याशियों के पास निर्धारित अर्हताएं नहीं है तो उसी समय मैंने यह आदेश जारी कर दिया कि यह पद अनुसूचित जातियों के प्रत्याशियों में सर्वोत्तम प्रत्याशी को दे दिया जाये।

जहां तक स्थानीय लोगों का सम्बन्ध है मैं इस बात को स्वीकार करता हूं कि सेवा में स्थानीय लोगों को प्रोत्साहन दिया जाना चाहिये।

इस समय मद्रास, बम्बई और कलकत्ता में रेलवे सेवा आयोग के कार्यालय स्थित हैं। मेरा यह विचार है कि इनमें से कुछ कार्यालयों को यदि दूसरे स्थानों पर ले जाना सम्भव हो तो उन्हें दूसरे स्थानों पर ले जाया जाये ताकि अन्य क्ष त्रों के लोगों को भी रोजगार के अवसर प्राप्त हो सके क्योंकि रोजगार के अवसर प्राप्त करना उनका मौलिक अधिकार है।

एक माननीय सदस्य ने यह उल्लेख किया है कि रेलवे सेवा आयोग में अनुसूचित जाति का कम से कम एक व्यक्ति अवश्य होना चाहिये। उनकी सूचना हेतु मैं बता दूं कि रेलवे सेवा आयोग, बम्बई का अध्यक्ष एक हरिजन व्यक्ति ही है। आज के बाद जब कभी भी इन तीन या चार रेलवे सेवा आयोग में नियुक्ति की जायगी तो इस बात का सदा ध्यान रखा जायेगा कि इन में से कम से कम एक अध्यक्ष ऐसा हो जो कि अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन जातियों से सम्बन्ध रखता हो।

अनेक सदस्यों ने तारों के काटे जाने और रेलवे सेवाओं में रुकावट डाले जाने के सम्बन्ध में मेरे वक्तव्य पर टिप्पणी की है। उन्होंने यह प्रश्न भी उठाया है कि चार या साढ़े चार घन्टे तक के

समय के लिए यह रुकावट क्यों चलती रहती है । उनकी जानकारी के लिए मैं उन्हें स्पष्ट कर दूं कि तारों का एक भाग कट जाने के बाद ऊपरी विद्युत तारों को पुनः बिछाने के लिए निम्नलिखित कार्यवाही करनी पड़ती है ।

(१) उस स्थान का पता लगाना जहाँ से कि तार काटी गई है ;

(२) उस स्थल पर विद्युत् मरम्मत गाड़ी को ले जाना; और

(३) मरम्मत कार्य पूरा होने तक लगने वाला समय ।

जहां से तार काटी गयी हो उस स्थान का पता लगाने में काफी समय लग जाता है, माननीय सदस्य श्री कल्याण सुन्दरम् ने इस बात पर सन्देह व्यक्त किया है कि भला कोई व्यक्ति किस प्रकार 20,000 से 25,000 वोल्ट वाली तार के निकट जाकर उसे चुरा सकता है ? परन्तु उन्हें मालूम होना चाहिये कि इन समाज-विरोधी गतिविधियों में लगे हुए व्यक्ति सभी प्रकार की चालों से परचित होते हैं । वे उच्च वोल्ट के उपकरणों को सम्हालने की प्रक्रिया में भी सिद्धहस्त होते हैं । इसके साथ ही वह सुरक्षा के लिए अपने साथ रबड़ के दस्ताने, जूते तथा अन्य उपकरण भी रखते हैं ।

आज प्रातः जो वक्तव्य दिया उसी के सम्बन्ध में यह पूछा गया है कि क्या उन लोगों को, जो रेल यात्रा में अपनी जान अथवा माल खो बैठते हैं । भारतीय रेल अधिनियम की धारा 75 के अन्तर्गत रेल प्रशासन यात्रियों के सामान खो जाने के लिए तब तक उत्तरदायी नहीं होता जब तक कि वह सामान बुक नहीं करवाया गया हो । किसी दुर्घटना के कारण जान अथवा माल की हानि होने पर रेल प्रशासन को भारतीय रेल अधिनियम की धारा 82.11 के अन्तर्गत मुआवजा देना पड़ता है चाहे घटना का कारण कुछ भी हो । यदि अपराधियों द्वारा गाड़ी में किसी यात्री की हत्या कर दी जाती है या उसे घायल कर दिया जाता तो इसके लिए रेल प्रशासन को कोई मुआवजा नहीं देना पड़ता ।

श्री के० एन० तिवारी : यदि सामान रेल द्वारा बुक किया जाता है तो वह उसके लिए उत्तरदायी है परन्तु जब व्यक्ति रेल द्वारा यात्रा करता है तो रेलवे उसके लिए उत्तरदायी नहीं यह कितनी अजीब बात है । रेलवे ने इस कार्य की जांच के लिए एक उच्च-शक्ति-प्राप्त आयोग नियुक्त किया था । मैं भी उस आयोग का एक सदस्य था । मैं पूछना चाहता हूं कि इस आयोग की सिफारिशों को क्रियान्वित क्यों नहीं किया जा रहा है । आज की बदली हुई परिस्थितियों में रेलवे को यह कार्य-भार निश्चय ही अपने हाथ में लेना चाहिये ।

श्री हनुमन्तैया : माननीय सदय की बात ठीक है । मैं उसका कोई विरोध नहीं करता । मैं तो केवल विधि का वर्णन कर रहा हूं । यदि सदस्य महोदय का अनुरोध है कि ऐसी विधि में परिवर्तन किया जाना चाहिये तो वह परिवर्तन बहुमत द्वारा किया जा सकता हैं और मैं उस पर विचार करने के लिए तैयार हूं ।

श्री के० एन० तिवारी : मंत्री महोदय का उत्तर उचित नहीं है । दो शादीसुदा लड़कियां गाड़ी में यात्रा कर रही ।......

उपाध्यक्ष महोदय : अ.प बीच में अपना भाषण आरम्भ मत कीजिये उन्होंने अपनी स्थिति स्पष्ट कर दी है।

श्री हनुमन्तैया : माननीय सदस्य श्री अब्दुल कादर ने कहा है कि रेल के डिब्बों का आन्तरिक तापमान बहुत अधिक होता है। यह प्रश्न बहुत उचित है और इसी लिए मैंने स्थिति स्पष्ट करने के लिए विशेष जानकारी मंगवायी है। आजकल जो रेल के डिब्बे बनाये जाते हैं उनकी बाडी इस्पात की होती है : उनके ऊपर अल्यूमिनियम का रौगन किया जाता है ताकि ये अपने अन्दर कम से कम गर्मी को सोखे। इसके साथ-साथ गर्मी को कम करने के लिए रेल के डिब्बों में ऐस्बेस्टॉस भी लगाया जाता है। इस कार्य में और अधिक सुधार करने के लिए रेलवे अनुसंधान संगठन द्वारा कार्य किया जा रहा है।

नई रेलवे लाइनें बिछाने के सम्बन्ध में विभिन्न सदस्यों ने जो मांगे की है मैं उन सभी का निश्चित उत्तर तो नहीं दे पाऊंगा। माननीय सदस्यों को यह मालूम है कि प्रत्येक सरकारी कार्य योजनाबद्ध ढंग से किया जाता है। इसके लिए हमारे पास पंचवर्षीय योजनाओं की व्यवस्था है। जब तक पंचवर्षीय योजना में किसी योजना की कोई विशेष व्यवस्था नहीं की जाती, हम उसे बजट में शामिल नहीं कर सकते। योजना में पहले से चल रहे निर्माण कार्यों के अतिरिक्त नई रेलवे लाइनों के बिछाने के लिए 6 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गई है जो पहले ही दो छोटे अयस्क ढोने वाली लाइनों के लिए निर्धारित किये गये हैं। इनमें से एक तो उत्तर में तथा दूसरी दक्षिण में होगी। अब लगभग 5 करोड़ रुपया शेष रह जायेगा। मैं सम्बन्धित मंत्री महोदय तथा योजना आयोग से संशोधित योजना में इस प्रयोजन के लिए पर्याप्त व्यवस्था करने के लिए बातचीत करूंगा।

मैं इस सदन को यह स्पष्ट कर दूं कि जब तक राजनीतिक उद्देश्यों तथा हीन क्रान्तिकारी प्रवृत्तियों पर नियंत्रण नहीं किया जाता तब तक के लिए सुरक्षित नहीं रह सकती, तब तक लूट-मार और हत्याओं को रोका नहीं जा सकता। अब समय आ गया है जब सरकार की यह सुनिश्चित करना चाहिये कि जो राजनीतिक लूटमार, हिंसा और चोरियां करवाते हैं, उन्हें क्या दण्ड दिया जाना चाहिये।

जहां तक रेलवे स्टेशनों पर शौचालय, पानी आदि की व्यवस्था में सुधार करने का प्रश्न है, मैं उन्हें पूर्ण रूप से नोट नहीं कर पाया। मैं सम्बद्ध सदस्यों से निवेदन करता हूं कि वे इनके बारे में मुझे लिख कर भेजें या मेरे कार्यालय में आकर मुझे बतायें और मैं जल्दी-जल्दी सुधार करने की कोशिश करूंगा।

रेलवे की भोजन व्यवस्था के बारे में सर्वत्र असन्तोष है और यह असन्तोष आज से नहीं कई वर्षों से निरन्तर चला आ रहा है। वहां सर्वत्र भ्रष्टाचार फैला हुआ है। चूंकि ठेकेदार अपने लाभ के लोभ से अच्छा भोजन नहीं देते थे अतः हमने विभागीय खानपान व्यवस्था प्रणाली को आरम्भ किया। परन्तु इससे हमें लाखों रुपये की हानि उठानी पड़ी है। इसमें हाल ही में कुछ लाभ होने लगा है। हम अब इसे समाप्त नहीं कर सकते, क्यों कि ऐसा करने से इसके हजारों कर्मचारी बेकार हो जायेंगे। हां, इस व्यवस्था में सुधार करने के लिये मैंने 15 दिन पूर्व एक सम्मेलन बुलाया था

और उसमें कुछ ऐसे मामलों पर निर्णय लिये थे जिनसे कि स्थिति में सुधार होगा। कुछ माननीय सदस्यों की सलाह के अनुसार मैंने पहले ही दो ठेके सहकारी समितियों को दे दिये हैं। मैं उन्हें ऐसे और ठेके देना चाहूंगा, बशर्ते कि वे संतोषजनक भोजन व्यवस्था के लिये व्यक्तिगत जिम्मेदारी लें। इसमें सुधार लाने का मेरा एक तरीका यह है।

जहां तक गाड़ियों के देर से चलने का सम्बन्ध है, चोरियों, लूटमार, बिगड़ती हुई कानून और व्यवस्था की स्थिति, तथा बार-बार जंजीर खींचने की वारदातों के कारण पूर्वी क्षेत्र में सुधार लाना असम्भव सा हो गया है। हां, दक्षिण तथा पश्चिमी क्षेत्रों जैसी अन्य क्षेत्रों में गाड़ियों के विलम्ब से चलने का ऐसा कोई कारण नहीं है। मेरा विचार है कि यदि गाड़ी के चलने में देरी होती है तो कार्यकारी सदस्य को इसके लिये उत्तरदायी ठहराया जाये और यदि वे रेलवे में किसी निश्चित सीमा तक समय पर गाड़ियां चलाने में असफल रहेंगे तो मैं मन्त्रि-मण्डल नियुक्ति समिति से यह सिफारिश करने में तनिक भी संकोच नहीं करूंगा कि जिन महा प्रबन्धकों और चालन अधीक्षकों के क्षेत्रों में गाड़ियां, देर से चलेंगी, उनकी आगे पदोन्नति करने की सिफारिशें रोक दी जायेंगी।

श्री बीरेन्द्र सिंह राव बहुत धैर्यवान व्यक्ति हैं क्योंकि वह अभी तक उपस्थित हैं। आज रेलवे से सम्बद्ध प्रत्येक बात में स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री का उदाहरण दिया जाता है। इधर एक रेल दुर्घटना हुई और दूसरी ओर रेल मंत्री श्री शास्त्री ने त्याग पत्र दे दिया। हर व्यक्ति इसी उदाहरण का जहां-तहां उल्लेख करता है। परन्तु यदि आप ठडे दिल से इस बात पर विचार करें तो क्या इससे दुर्घटनाओं से समस्या का समाधान हो गया? माननीय राव साहब काफी अध्ययन प्रेमी व्यक्ति हैं। उन्हें मालूम होना चाहिये कि देश के लिये मरने की अपेक्षा, जीवित रह कर देश की सेवा करना अधिक कठिन कार्य है। अतः समस्या से निराश होने की अपेक्षा, उससे जूझना कहीं अधिक कठिन कार्य है। श्री राव योग्य व्यक्ति हैं और उन्हें अपनी प्रतिभा का परिचय, रेलवे की विभिन्न समितियों में से किसी के सदस्य बन कर देना चाहिये, ताकि उनकी प्रतिभा का हमें उचित लाभ प्राप्त हो सके।

इसके पश्चात् लोक-सभा बुधवार 2 जून 1971 / 12 ज्येष्ठ 1893 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clok on Wednesday, the Second June, 1971/12 Jyastha, 1893 (Saka).

Printed at Eagle Offset Printers, Allahabad 20-11-71