

लोक-सभा वाद-विवाद  
का  
संक्षिप्त अनूदित संस्करण

**SUMMARISED TRANSLATED VERSION**

**OF**

**4th**

**LOK SABHA DEBATES**

[ चौथा सत्र  
Fourth Session ]



[ खंड 13 में अंक 11 से 20 तक हैं ]  
[ Vol. XIII contains Nos. 11 to 20 ]

लोक-सभा सचिवालय  
नई दिल्ली  
**LOK SABHA SECRETARIAT**  
**NEW DELHI**

मूल्य । एक रुपया

Price : One Rupee

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

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

## विषय-सूची/Contents

अंक 11—मंगलवार, 27 फरवरी, 1968/ 8 फाल्गुन, 1889 (शक)

No. 11, Tuesday, February 27, 1968/ Phalgun 8, 1889 (Saka)

### प्रश्नों के मौखिक उत्तर

### ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

\*ता० प्र० संख्या

S.Q. Nos.

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
278. खनिज तथा धातु व्यापार निगम द्वारा अयस्कों का निर्यात	Export of Ores by MMTG	1-3
283. मेसर्स अमीचन्द प्यारेलाल एंड कम्पनी	M/s Amin Chand Pyarelal and Company	3-6
286. रूसी सहायता-प्राप्त परि-योजनाएँ	Soviet-aided Project	6-11
287. बिड़ला उद्योग समूह की कपास मिलों पर छापे	Raids on Birla Group of Cotton Mill	11-13
288. कपड़े पर से नियंत्रण हटाना	Decontrol of cloth	13-15
289. भारी इंजीनियरिंग निगम, राँची	Heavy Engineering Corporation Ranchi	15-17

### प्रश्नों के लिखित उत्तर

### WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

ता० प्र० संख्या

S.Q. Nos.

271. राज्य व्यापार निगम के पास गन्धक का स्टॉक	Sulphur with S.T.C.	17-18
---	---------------------	-------

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

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

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
272. डोजल लोकोमोटिव वर्क्स, वाराणसी में अमरीका से आयातित डीजल इंजनों में वस्तुओं का चोरी-छिपे लाया जाना	Smuggling of Goods in Diesel Locomotives imported from U. S. A. at D. L. W., Varanasi.	18
273. कोकिंग कोयले का निर्यात	Export of Coking Coal	18
275. पूर्वी यूरोपीय बाजार	East European Markets	18-19
276. इस्पात कारखानों द्वारा माल का नहीं दिया जाना	Non-supply of materials by the Steel Plants	19
277. दुर्गापुर इस्पात कारखाना	Durgapur Steel Plants	19-20
279. आसाम का औद्योगिक विकास	Industrial Development of Assam	20
280. रेलवे में डीजल के इंजन चलाना	Dieselisation on Railways	20-21
281. रेलवे कर्मचारियों के पास से इस्पात की चादरों का पकड़ा जाना	Recovery of steel sheets from Railway employees	21
284. मंदी को रोकने का कार्यक्रम	Programme to fight Recession	21
290. यूरोपीय आर्थिक समाज	European Economic Community	22
291. भारत और नेपाल के बीच व्यापार	Trade between India and Nepal	22
292. इंजीनियरी सामान का निर्यात	Exports of Engineering Goods	22-23
293. आयात प्रशुल्क में कमी	Cuts in Import Tariffs	23
294. रुपये में भुगतान का करार	Rupee Payment Agreement	24
295. सीमेंट नियतन तथा समन्वय संगठन	Cement Allocation and Coordinating Organisation	24
296. स्विच ट्रेड	"Switch Trade"	24
297. अप्रैल, 1957 से पहले सेवा-निवृत्त हुए रेलवे कर्मचारियों को पेंशन	Pension to Railway Employees retired prior to April, 1957	24-25
298. कालीकट रेलवे स्टेशन पर पड़े कुटे हुए (बीटन) चावल के बोरे	Bags of beaten Rice lying at Calicut Railway Station	25-26
299. हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड	H. M. T. Ltd.	26

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
300. आन्ध्र प्रदेश से मिर्चों का निर्यात	Export of Chillies from Andhra Pradesh.	26
<b>अता० प्र० संख्या</b>		
<b>U.Q. Nos.</b>		
1834. बेतुल में ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस के ठहरने की व्यवस्था	Stoppage of G. T. Express at Betul	26-27
1835. राज्य व्यापार निगम का व्यय	Expenditure of S.T.C.	27-28
1836. राज्य व्यापार निगम	State Trading Corporation	28
1837. केलों का निर्यात	Export of Bananas	28-29
1838. मोटर गाड़ियों की माँग	Requirements of Motor Vehicles	29-30
1839. सिलापठार उत्तरी लखीमपुर से गौहाटी तक सीधी रेलगाड़ी	Direct Train from Silapathari North Lakhimpur to Gauhati	30
1840. राज्य व्यापार निगम द्वारा नियुक्त किये गये वितरण अधिकर्ता	Distributing Agents Appointed by S. T. C.	31
1841. बिहार में सीमेंट के कारखाने	Cement Plants in Bihar	31
1842. कोयला खान विकास निगम	Coal Mines Development Corporation	31-32
1843. कोयले का निर्यात	Export of Coal	32
1844. सिबसागर-सोनारी रोड पर रेलवे का उपरि-पुल	Railway Over-Bridge on Subsa-gar—Sonari Road	32
1845. अधिमान्य शुल्क पद्धति	Preferential System of Tariffs	32-33
1846. रेल-सड़क परिवहन	Rail-Road Transport	33-34
1847. रेलवे में चोरियाँ	Pilferages in Railways	34-35
1848. रेल-सड़क परिवहन	Rail-Road Transport	35-36
1849. रेलवे माल डिब्बों का उपकरणों का निर्यात	Export of Railway Wagons and Equipment	36
1850. रेलवे पासधारी	Railway Pass Holders	36-37
1851. भारतीय फिल्मों	Indian Films	37-38
1852. भारतीय तेल निगम के लिये बैरल	Barrels for Indian Oil Corporation	38
1853. रेल कर्मचारियों के लिये नया वेतन आयोग	New Pay Commission for Rail-way Employees	38-39

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
1854. कोचीन मद्रास मेल में कोचीन से कलकत्ता को तथा कलकत्ता से कोचीन को एक बोगी का लगाना	Attachment of Bogie from Cochin to Calcutta and Vice-Versa to Cochin Madras Mail	39
1855. पालम हवाई अड्डे पर भारतीय कुटीर उद्योग एम्पोरियम से विदेशी मुद्रा का गुम हो जाना	Loss of Foreign Currency from the Indian Cottage Industries Emporium at Palam Airport	39-40
1856. संयुक्त राष्ट्र व्यापार तथा विकास सम्मेलन से अफ्रीकियाई देशों का उठ कर बाहर चले जाना	Afro-Asian Walkout at UNACTAD	40
1857. काफी के थोक मूल्य	Pool Price of Coffee	40-41
1858. काफी का मूल्य	Price of Coffee	41
1859. पटसन का मूल्य	Price of Jute	41
1860. तिलहनों का आयात	Import of Oil Seeds	42
1861. कपास का उत्पादन	Cotton Production	42
1862. हाथकरघा और विद्युत चालित करघा उद्योग	Handloom and Powerloom Industry	43
1863. जन कपड़ा योजना	People's Cloth Scheme	43
1864. लौह तथा मैंगनीज अयस्क का जहाज पर लादे जाने से पूर्व निरीक्षण	Pre-shipment Inspection of Iron and Managanese Ores	43-45
1865. खनिज तथा धातु व्यापार निगम द्वारा अयस्कों की खरीद	Purchases of Ores by MMTC	45
1866. पूना में स्टेशन मास्टरो तथा सहायक स्टेशन मास्टरो की बैठक	Meeting of S. Ms and A. S. Ms at Poona	45
1867. मैसूर राज्य में रेलवे फाटकों पर निचले / ऊपरी पुल	Under/Over-Bridges at Level Crossing in Mysore State	45-46
1868. रेलवे ठेकेदार	Railway Contractors	46
1869. हिन्दुस्तान मोटर्स	Hindustan Motors	46-47
1870. सवारी डिब्बे	Passenger Coaches	47

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
1871. नारियल जटा के निर्यात पर पौंड स्टर्लिंग के अवमूल्यन का प्रभाव	Impact of Devaluation of Pound Sterling on Coir Exports	47
1872. नारियल जटा मजदूरों के लिये कल्याण योजना	Welfare Scheme for Coir workers	47-48
1873. निषिद्ध मदों के आयात के लिये लाइसेंस	Licences for Import of Prohibited items	48
1874. तम्बाकू के निर्यात पर स्टर्लिंग के अवमूल्यन का प्रभाव	Impact of Devaluation of Sterling on Tobacco Exports	48
1875. पटसन पर निर्यात शुल्क	Export Duty on Jute	48-49
1876. दिल्ली और कलकत्ता के बीच तीव्र गति से चलने वाली गाड़ी का चलाया जाना	Running of Fast Train Between Delhi and Calcutta	49
1877. रूस को रेल के माल डिब्बों का निर्यात	Export of Rail Wagons to USSR	49
1878. पंजाब में ट्रैक्टरों का निर्माण	Manufacture of Tractors in Punjab	50
1879. पोलैंड के साथ व्यापार करार	Trade Agreement with Poland	50
1880. नये उद्योगों का लागत और मूल्य ढांचा	Cost and Price Structure of New Industries	51
1881. मद्रास-मंगलौर डाकगाड़ी की दुर्घटना	Accident to Madras-Mangalore Mail	51
1882. सामान का निर्यात	Exports of Goods	51
1883. दिल्ली के नये हॉल्ट स्टेशन तथा प्लेटफार्म	New Halting Stations and Platforms in Delhi	52
1884. वाराणसी में रेलवे कर्मचारियों की पदावनति	Reversion of Railway employees in Varanasi	52
1885. गैरसरकारी स्थापनाओं को रेलवे सामग्री के क्रयदेश देना	Placing of Orders for Railway Materials on Private Establishment	52-53
1886. सूती कपड़े का निर्यात	Export of Cotton Textiles	53
1887. ऊनी कपड़े का आयात	Import of Woollen Cloth	53-54
1888. पन्ना हीरे की खानें	Panna Diamond Mines	54

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
1889. मुगलसराय रेलवे यार्ड से सूती कपड़े की गाँठों की चोरी	Theft of Cotton Bales from Mughalsarai Railway Yard	54
1890. बिड़ला सार्थ समूह	Birla Group of Firms	54-55
1891. इजिप्शियन कपास का आयात	Imports of Egyptian Cotton	55
1892. पूर्वोत्तर रेलवे में नई रेलवे लाइन बिछाना	New Railway Lines on North-Eastern Railway	56
1893. ताम्रप्राक्षिक (काँपर पाइराइट्स) शोधक संयंत्र	Copper Pyrites Refining plant	56
1894. कोटा लाइसेंस	Quota Licences	56
1895. चीनी मिलों की मशीनरी के निर्माताओं का सार्थ समूह	Sugar Machinery Manufacturers Consortium	56-57
1896. दिल्ली के चारों ओर रिंग रेलवे	Ring Railway for Delhi	57
1897. पटेल रोड, दिल्ली पर उपरि पुल	Overbridge on Patel Road	57
1899. विदेशी कम्पनियाँ	Foreign Companies	57-58
1900. उड़ीसा में बुनकरों की सहकारी समितियाँ	Weavers' Co-operative Societies in Orissa	58
1901. पटसन उद्योग में संकट	Crisis in Jute Industry	58
1902. अल्युमिनियम का आयात	Imports of Aluminium	59
1903. दक्षिण रेलवे में निर्माण-कार्यों के इंजीनियरी सहायक निरीक्षक	Engineering Assistant inspectors of Works of Southern Railway	59-60
1904. कानपुर स्टेशन पर कुलियों को लाइसेंस देने की नई योजना	New Licensing Scheme for Porters of Kanpur Station	60
1905. डाउन लालगोला सवारी गाड़ी के तीसरे दर्जे के डिब्बे पर हमला	Attack in III class Compartment of Down Lalgola Passenger Train	60-61
1906. स्ट्रक्चरल स्टील की बिक्री	Sale of Structural Steel	61
1907. इकोनोमिक एण्ड रिसर्च फाउंडेशन	Economic and Research Foundation	61-62

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
1908. ऊनी कपड़ा मिल, बीकानेर	Woollen Mill at Bikaner	62
1909. राष्ट्रीय कोयला विकास निगम	National Coal Development Corporation	62-63
1910. नये मिश्रित इस्पात कारखाने	New Alloy Steel Units	63
1911. रेल के माल डिब्बों का निर्यात	Export of Railway Wagons	63-64
1912. भारत का भू-तत्वीय सर्वेक्षण	Geological Survey of India	64-65
1913. संयुक्त राष्ट्र व्यापार तथा विकास सम्मेलन	U. N. C. T. A. D.	65-66
1914. चेकोस्लोवाकिया को भारतीय प्रतिनिधि मंडल	Visit of Indian Delegation to Czechoslovakia	66
1915. उत्तर रेलवे पर सब-ओवर-सियर, मिस्त्री और ड्राफ्ट्समैन	Sub-Overseer, Mistries and Drafts-men on Northern Railway	66
1916. उद्योगों पर मन्दी का प्रभाव	Effect of Recession on Industry	67
1917. निर्यात योग्य वस्तुओं के मूल्यों में कमी	Fall in Prices of Exportable Commodities	67
1918. हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची	H. E. C. Ranchi	67-68
1919. नारियल जटा बोर्ड कर्मचारी संस्था	Coir Board Staff Association	68
1920. दुर्गापुर इस्पात कारखाना	Durgapur Steel Plant	68
1921. दानापुर फास्ट पैसेंजर ट्रेन के साथ शयन डिब्बे लगाना	Attaching of Sleeper Coach to Danapur Fast Passenger Train	68-69
1922. रेलवे बोर्ड के अधिकारियों के कमरों को सुसज्जित करना	Furnishing of Rooms of Railway Board's Officers	69-70
1923. साइकिलों के रिमों का निर्माण	Manufacture of Cycle Rims	70
1924. पुन्नुरुन्नी रेलवे फाटक पर दुर्घटना	Accident at Punnurunni Level Crossing	70-71
1925. कम्पोजिट टैक्सटाइल मिल्स का विस्तार	Expansion of Composite Textile Mills	71
1926. मिश्रित सूती कपड़ा मिलों का विस्तार	Expansion of Composite Textile Mills	71
1927. मन्दी	Recession	72

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
1928. हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड, भोपाल	Heavy Electricals Ltd., Bhopal	72-73
1929. नायलोन और रेशमी धागे का आयात	Imports of Nylon and Silk Yarn	73
1930. हैवी इलेक्ट्रिकल्स, भोपाल	Heavy Electricals, Bhopal	73-74
1931. रेलवे माल-डिब्बों की कुल खरीद में कमी	Fall in Off-take of Railway Wagons	74
1932. सूती कपड़ा उद्योग	Textile Industry	74-75
1933. भिंड से इटावा, शिवपुरा से सवाई माधोपुर और भिंड से उरई तक रेलवे लाइनें	Railway Lines from Bhind to Etawah, Sheopura to Sawai Madhopur and Bhind to Orai	75
1934. भिलाई में उत्पादन	Production at Bhilai	75-76
1935. निर्यात संवर्धन कार्यक्रम	Export Promotion Programme	76
1936. कच्चे रेशम पर आयात शुल्क	Import Duty on Raw Silk	76-77
1937. इजरायल के वाणिज्य मंत्री का वक्तव्य	Statement by Israel's Commerce Minister	77
1938. सोनायली में रेलगाड़ी के रुकने की व्यवस्था	Stoppage of Train at Sonali	77-78
1939. प्रथम श्रेणी के डिब्बों में रोशनी की व्यवस्था	Lighting Arrangement in First Class Compartments	78
1940. रेलवे सम्पत्ति की चोरी	Theft of Railway Property	79
1941. औद्योगिक बस्तियाँ	Industrial Estates	79-80
1943. सरकारी क्षेत्र के उद्योग	Public Sector Industries	80
1945. पालघाट में सूक्ष्म यंत्र कारखाना	Precision Instruments Factory, Palghat	80-81
1946. छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलना	Conversion of Metre Gauge into Broad Gauge Railway Lines	81
1947. रेलवे सम्पत्ति को क्षति	Damages to Railway Property	81-82
1948. इस्पात तथा लौह अयस्क का निर्यात	Export of Steel and Iron	82-83
1949. मध्य प्रदेश और राजस्थान में खनिजों का सर्वेक्षण	Mineral Survey in M. P. and Rajasthan	83

अता० प्रश्न संख्या

U.Q.Nos.

	विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
1951.	माल डब्बों की सप्लाई के लिये इंजीनियरिंग फर्मों को क्रयादेश	Orders on Engineering Firms for supply of Wagons	83-84
1952.	दिल्ली से चंडीगढ़ तक वाता-नूकलित डिब्बा	Air-conditioned Coach from Delhi to Chandigarh	84
1954.	उत्तर प्रदेश में ताँबे के निक्षेप	Copper Deposits in U. P.	84
1955.	कोयले के निक्षेप	Coal deposits	85
1956.	मुंगेर रेलवे स्टेशन के निकट चलती गाड़ी में गोली चलने की घटना	Shooting incident in running train near Monghyr Railway Station	85
1957.	रेल दुर्घटनाओं की जाँच करने के लिये आयोग	Commission to enquire into Railway Accident	85-86
1958.	नई दिल्ली रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्मों पर शैड	Sheds over Platforms at New Delhi Railway Station	86
1959.	राजस्थान की खानें जिनसे धातु नहीं निकाले गये	Unexploited Mines in Rajasthan	86
1960.	भोजन-यानों में चाय की सप्लाई	Supply of tea in Dining Cars	86-87
1961.	भारतीय सीमेंट निगम	Cement Corporation of India	87
1962.	स्वेज नदी के बन्द होने का इस्पात के निर्यात पर प्रभाव	Effect of Suez Canal Closure on Export of Steel	87-88
1963.	इस्पात, खान तथा धातु मंत्री की ब्रिटेन की यात्रा	Steel, Mines and Metals Minister's visit to U. K.	88
1964.	चित्तरंजन उच्चतर माध्यमिक स्कूल	Chittaranjan Higher Secondary School	88-89
1965.	रेल परिवहन क्षमता	Rail Transport Capacity	89
1967.	मशीनरी का आयात	Import of Machinery	89-90
1968.	रेलवे हॉल्ट स्टेशन	Railway Halts	90
1969.	कपास का रक्षित भंडार	Buffer stock of Cotton	90
1970.	मुरादाबाद और लखनऊ के बीच गाड़ियों में स्लीपर डिब्बा	Sleeper Coach in trains between Moradabad and Lucknow	90-91
1971.	दिल्ली में फ्लाईंग मेल गाड़ी का देर से आना	Late arrival of Flying Mail in Delhi	91

	विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
1972.	पूर्व रेलवे में स्थानापन्न कर्मचारी	Substitute Workers on Eastern Railway	91-92
1973.	शेखपुरा (बिहार) में पत्थर कटने का कारखाना	Stone crushing unit at, Sheikh-pura (Bihar)	92
1974.	हथीदा स्टेशन	Hathidah Station	92-93
1975.	तारेगना रेलवे स्टेशन (पूर्व रेलवे)	Taregna Railway Station (E. Railway)	93
1976.	पटसन का विकल्प कृत्रिम सूत	Synthetics substitute for jute	93-94
1977.	लखीमपुर के निकट रेलगाड़ी और बस की टक्कर	Train- Bus Collision near Lakhimpur	94
1978.	मेसर्स ओवल इंडस्ट्रीज के साथ गंधक की सप्लाई का करार	Sulphur deal with M/s. Oval Industries	94
1979.	मेसर्स ओवल इंडस्ट्रीज के साथ गंधक का सौदा	Sulphur Deal with M/s. Oval Industries	95
1980.	बोकारो इस्पात कारखाना	Bokaro Steel Plant	95-96
1981.	बीरसिंहपुर स्टेशन पर उपरि पुल	Over-Bridge at Birisingpur Station	96
1982.	माहिम-बादरा रेलवे लाइन	Mahim-Bandra Railway Line	96-97
1983.	हथकरघा वस्त्र के निर्यात में कमी	Fall in Handloom Exports	97
1984.	हिन्दी में परिपत्र	Circulars in Hindi	97-98
1986.	ब्राजील के साथ व्यापार करार	Trade Agreement with Brazil	98
1987.	आयात तथा निर्यात के मुख्य नियंत्रक के कार्यालय का स्टाफ	Staff of Chief Controller of Imports and Exports	98-99
1988.	रूस में प्रबन्धकीय तकनीक का अध्ययन	Study of Management Technique in U.S.S.R.	99
1989.	इस्पात का निर्यात	Export of Steel	100
1990.	इस्पात का निर्यात	Export of Steel	100
1991.	यात्री कारों का निर्माण	Manufacture of Passenger Cars	100-101

	विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
1992.	औद्योगिक लाइसेंसों सम्बन्धी थैकर समिति	Thacker Committee on Industrial Licensing	101
1993.	भारत हेवी प्लेट्स एण्ड वेसल्स कारपोरेशन	Bharat Heavy Plates and Vessels Corporation	101
1994.	वाणिज्य मंत्रालय में इन्वेस्टि- गेटर्स	Investigators in Ministry of Commerce	101-102
1995.	उद्योग व्यापार पत्रिका	Udhyog Vyapar Patrika	102
1996.	अखिल भारतीय हथकरघा बोर्ड	All India Handloom Board	102
1997.	डम डम रेलवे स्टेशन पर मुठभेड़	Encounter at Dum Dum Rail- way Station	102-103
1998.	रुरकेला से पुरी तक सीधा डिब्बा	Through Bogie from Rourkela to Puri	103
1999.	दियातरी लौह अयस्क परि- योजना	Diatari Iron Ore Project	103-104
2000.	आसाम में औद्योगिक बस्ती	Industrial Estates in Assam	104
2001.	पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे द्वारा कोयले की खपत	Coal Consumption by N. E. F. Railway	104
2002.	बरौनी से गोहाटी तक रेल- गाड़ी	Train from Barauni to Gauhati	104-105
2003.	गन्धक का आयात	Import of Sulphur	105
2004.	आगरा स्टेशन पर डिब्बे से सामान की चोरी	Theft of Luggage from Bogie at Agra Station	105
2005.	दिल्ली-डिबाई रेलवे लाइन	Delhi-Dibai Railway Line	105-106
2006.	लौह अयस्क का निर्यात	Export of Iron Ore	106
2007.	माल ढोने से होने वाली आय में कमी	Fall in Goods Earnings	106-107
2008.	प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय श्रेणी के डिब्बे, वातानुकूलित डिब्बे और द्विचायी/त्रिचायी चयन डिब्बे	Class I, II, III, A. C. and two/three Tier Sleeper Coaches	107
2009.	बम्बई से इटारसी तक रेलवे स्टेशनों के बीच की भूमि	Land Between Railway Stations from Bombay to Itarsi	107-108

	विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
2010	भूसावल-झांसी यात्री गाड़ी में बिजली का प्रबन्ध	Lighting Arrangement in Bhusaval - Jhansi Passenger Train	108
2011	खंडवा से अजमेर तक नैरो गेज लाइन पर यात्री सुविधाएँ	Passenger Amenities on Narrow Gauge Line from Khandwa to Ajmer	108
2012	रूरकेला इस्पात कारखाना	Rourkela Steel Plant	108-109
2013	पारादीप-कटक रेलवे लाइन	Paradeep-Cuttack Railway Line	109
2014	श्रीलंका में मशीन टूलस कारखाना	Machine Tool Plant in Ceylon	109
2015	दिल्ली और कलकत्ता के बीच केपिटल एक्सप्रेस रेलगाड़ी	Capital Express between Delhi and Calcutta	109-110
2016	अलीपुर द्वार जंक्शन-गितालदह सेक्शन पर सहायक स्टेशन मास्टर	A. S. Ms. on Alipurduar Junction Gitaldaha Section	110
2017	पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर स्टेशन मास्टर तथा सहायक स्टेशन मास्टर	S. Ms. and A. S. Ms. on N. E. F. Railway	110
2018	रूरकेला इस्पात कारखाना	Rourkela Steel Plant	110-111
2019	राजहारा खानों में विस्फोट	Mine Explosion in Rajahara Mines	111
2020	संसद्-सदस्यों को स्कूटरों का अलाटमेंट	Allotment of Scooters to M. Ps	111
2021	बदरपुर से लुमडिंग तक रात को रेलगाड़ियाँ चलाना	Night running of Trains from Bardarpur to Lumding	111-112
2022	कचार का औद्योगिक विकास	Industrial Development in Cachar	112
2023	काली मिर्च का निर्यात	Export of Pepper	112
2024	बांसवाड़ा, रतलाम तथा डूंगरपुर के बीच रेलवे लाइन	Rail Link between Banswada, Ratlam and Dungarpur	113
2025	अटारा स्टेशन को जंक्शन बनाकर नई रेलवे लाइन बिछाना	New Railway Line with junction at Atara Station	113
2026	झांसी-मानिकपुर संक्शन में एक्सप्रेस रेलगाड़ी	Express Train on Jhansi-Manikpur Section	114
2027	झांगाई रेलवे स्टेशन में औषधालय	Dispensary at Janghai Railway Station	114-115

	विषय	SUBJECT	पृष्ठ/ PAGES
2028.	पूर्व रेलवे में रेलगाड़ियों का चलना स्थगित किया जाना	Cancellation of Trains on Eastern Railway	115
2029.	कूड़े की रेलगाड़ी को दिल्ली के निकट जंग लगाना	Refuse Train Rusting near Delhi	115
2030.	आसनसोल डिवीजन में तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों की संख्या कम करना	Reduction of Class III and IV Staff in Asansol Division	116
2031.	रेलवे में बचत अभियान	Economy Drive on Railways	116-117
2032.	रेलवे में उच्च पदों पर पदोन्नतियाँ	Promotion in Higher Posts in Railways	117
2033.	बीकानेर डिवीजन में दायर मुकदमे	Cases Filed on Bikaner Division	117-118
2034.	रेलवे कर्मचारियों एवं केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के लिए यात्रा भत्ता	Travelling Allowance to Railway Employees vis-a-vis Central Government Employees	118
2035.	रेलवे में विधि सहायक (फौजदारी)	Legal Assistants (Criminals) on Railways	118
2036.	बोकारो में निर्माण-कार्य का रुक जाना	Suspension of Construction Work of Bokaro	118-119
2037.	लघु उद्योग निगम संघ	Consortium of Small Industries Corporations	119
2038.	राज्य व्यापार द्वारा ऊन का वितरण	Distirbution of Wool by S. T. C.	119-120
2039.	रेलवे द्वारा दावों का निबटारा	Settling of Claims by Railways	120
2040.	हिन्दुस्तान फोटो फिल्मस मैन्यूफैक्चरिंग कंपनी	Hindustan Photo Film Manufacturing Co.	120-121
2041.	रत्नगिरि में अल्युमिनियम का कारखाना	Alluminium factory in Ratangiri	121
2042.	रूसी ट्रैक्टरों के लिए टायरों और ट्यूबों का आयात	Import of Tyres and Tubes for Russian Tractors	121-122
2043.	रेलवे इंजीनियरी स्कूल, सिकन्दराबाद	Railway Engineering School, Secunderabad	122-123
2044.	सिकन्दराबाद में रेलवे स्कूल	Railway School Building at Secunderabad	123

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
2045. केसरी स्टेशन (उत्तर रेलवे) पर उपरि-पुल	Over-Bridge at Kesri Station (N. Rly.)	124
2046. अम्बाला रेलवे अस्पताल में स्टाफ नर्सों	Staff Nurses at Ambala Railway Hospital	124
2047. हथकरघा वस्तुओं का विक्रय	Sale of Handloom Products	125
2048. मनीपुर में कताई मिल	Spinning Mill in Manipur	125
2050. खादी तथा ग्रामोद्योग, मनीपुर	Khadi and Village Industries, Manipur	125-127
दिल्ली के अध्यापकों की हड़ताल के बारे में	Re. Strike by Delhi Teachers	127
सभा पटल पर रखे गए पत्र	Papers Laid on the Table	127-129
अनुपूरक अनुदानों की माँगें (सामान्य) 1967-68	Supplementary Demands for Grants (General) 1967-68	129
लोक लेखा समिति बीसवाँ प्रतिवेदन	Public Accounts Committee Twentieth Report	129
प्राक्कलन समिति पैंतालीसवाँ प्रतिवेदन	Estimates Committee Forty-fifth Report	129
मंत्रिपरिषद् में अविश्वास प्रस्ताव	Motion of No-confidence in the Council of Ministers	129-149
श्री बलराज मधोक	Shri Balraj Madhok	
श्री सन्तबख्श सिंह	Shri Sant Bux Singh	
श्री पाशाभाई पटेल	Shri Pashabhai Patel	
श्री मनुभाई पटेल	Shri Manubhai Patel	
श्री वी० कृष्णमूर्ति	Shri V. Krishnamoorthi	
श्री दी० चं० शर्मा	Shri D. C. Sharma	
श्री ही० ना० मुकर्जी	Shri H. N. Mukerjee	
श्रीमती सुशीला रोहतगी	Shrimati Sushila Rohatgi	
श्री मधु लिमये	Shri Madhu Limaye	
श्री जी० भा० कृपालानी	Shri J. B. Kripalani	
श्री रा० ढो० भंडारे	Shri R. D. Bhandare	
श्री प० राममूर्ति	Shri P. Ramamurti	
श्री मोरारजी देसाई	Shri Morarji Desai	
श्री नाथ पाई	Shri Nath Pai	

लोक-सभा वाद-विवाद (संक्षिप्त/अनुदित संस्करण)

LOK SABHA DEBATES (SUMMARISED TRANSLATED VERSION)

लोक-सभा

LOK SABHA

मंगलवार, 27 फरवरी, 1968/8 फाल्गुन, 1889 (शक)

Tuesday, February 27, 1968/Phalguna 8, 1889 (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

खनिज तथा धातु व्यापार निगम द्वारा अयस्कों का निर्यात

278. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि खनिज तथा धातु व्यापार निगम निर्यात हेतु उड़ीसा से अयस्कों को पारादीप पत्तन के स्थान पर कलकत्ता और विशाखापत्तनम भेज रहा है ;

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

(ग) खनिज तथा धातु व्यापार निगम जिन कठिनाइयों से बाध्य होकर अयस्कों को पारादीप पत्तन के स्थान पर अब अन्य पत्तनों से बाहर भेज रहा है क्या इन कठिनाइयों को दूर करने के लिए कोई कदम उठाये गये हैं ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) से (ग) एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है जिसमें अपेक्षित जानकारी दी गयी है ।

विवरण

१. लौह अयस्क

1967 में उड़ीसा तथा समीपवर्ती बिहार के सिंहभूम जिले की गैर सरकारी क्षेत्र की खानों से लौह अयस्क के निर्यात कलकत्ता अथवा विशाखापत्तनम की अपेक्षा पारादीप से अधिक हुए ।

इसके अतिरिक्त उड़ीसा खान निगम द्वारा तैक्षीर की जाने वाली दायतारी खान से अयस्क प्राप्त होने पर उसकी सारी मात्रा का पारादीप से निर्यात किया जायगा।

### २: मंगनीज अयस्क

पारादीप पत्तन पर केवल एक ही यंत्रिकृत घाट है जिसका उपयोग लौह अयस्क के निर्यात के लिए किया जाता है। इस समय उस पत्तन पर मंगनीज अयस्क के जहाज पर लादने की सुविधाएँ उपलब्ध नहीं हैं। मंगनीज अयस्क को विशाल पैमाने पर कलकत्ता तथा विशाखापत्तन के स्थान पर पारादीप से लादना तभी आर्थिक दृष्टि से तथा क्रियात्मक रूप में व्यवहार्य हो सकेगा जब कि पारादीप तक रेल लाइन बिछ जायेगी और वहाँ एक अतिरिक्त घाट बन जायेगा।

रेलवे बोर्ड ने इसे मंजूर कर दिया है और कटक के पूर्वी तट पर पारादीप तक रेल लाइन बिछाने का काम शुरू कर दिया है। इसके 1970 से पूर्व पूरा हो जाने की आशा है। पारादीप पत्तन परियोजना में एक अतिरिक्त घाट बनाने की भी व्यवस्था की गयी है।

इन सुविधाओं के उपलब्ध होते ही पारादीप पत्तन से मंगनीज अयस्क का निर्यात आरम्भ करना सम्भव हो सकेगा।

**श्री चिन्तामणि पाणिग्रही :** विवरण में कहा गया है कि पारादीप पत्तन से लौह अयस्क का निर्यात पूरी क्षमता पर किया गया है। 1966-67 तथा 1968 में अब तक खनिज तथा धातु व्यापार निगम द्वारा पारादीप पत्तन से कितना निर्यात किया गया? क्या यह भी सच है कि पारादीप में परिवहन सुविधाओं की कमी के कारण, लौह अयस्क पारादीप की बजाय कलकत्ता और विशाखापत्तन के रास्ते निर्यात किया जा रहा है?

**श्री मोहम्मद शफी कुरेशी :** पारादीप के नये पत्तन से 1966 में निर्यात आरम्भ हुआ था। 1966 में हमने 24,000 टन माल निर्यात किया। 1967 में निर्यात बढ़ कर 595,000 टन हो गया। 1968 में निर्यात की मात्रा 14,00,000 टन है।

**श्री चिन्तामणि पाणिग्रही :** क्या मंत्री महोदय को पता है कि परिवहन सुविधाओं की कमी के कारण जहाजों से माल समय पर नहीं उतारा जा रहा है और इसलिए खनिज तथा धातु निगम को अधिक गोदाम शुल्क देना पड़ता है; यदि हाँ तो इस कठिनाई को दूर करने हेतु क्या कदम उठाये जा रहे हैं?

**श्री मोहम्मद शफी कुरेशी :** पारादीप को मिलाने वाली रेलवे लाइन के पूरा होने पर ही इस कठिनाई पर काबू पाया जा सकता है।

**श्री इन्द्रजीत गुप्त :** क्या यह सच है कि खान-मालिकों द्वारा हाल ही में उड़ीसा में बहुत सारी उन खानों को बन्द रखा गया जो खनिज तथा धातु व्यापार को अयस्क सप्लाई करती है और इसका कारण यह था कि वे निगम को अयस्क उसी हालत में बेचने को तैयार हैं जब निगम उन्हें मूल्य दे जैसा कि हाल ही में लौह अयस्क के खान श्रमिकों के मजदूरी बोर्ड ने सिफारिश की है?

**अध्यक्ष महोदय :** प्रश्न निर्यात के बारे में है।

**श्री इन्द्रजीत गुप्त :** यदि खानों से हमें अयस्क नहीं मिलेगा तो हम निर्यात नहीं कर सकते।

**वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) :** मूल प्रश्न पारादीप पत्तन से निर्यात के सम्बन्ध में है। यदि माननीय सदस्य को अधिक व्यौरा चाहिए तो वह निश्चय ही सभा को दिया जायेगा।

**श्री इन्द्रजीत गुप्त :** क्या खनिज तथा धातु व्यापार निगम को अयस्क प्राप्त हो रहा है अथवा नहीं क्योंकि खानें बन्द हैं ?

**श्री दिनेश सिंह :** उसको अयस्क प्राप्त हो रहा है। मेरे साथी ने अभी निर्यात के सम्बन्ध में आँकड़े दिये। हो सकता है किसी समय कोई कठिनाई उत्पन्न हुई हो जैसा कि मैंने कहा यदि माननीय सदस्य चाहें तो हम जानकारी प्राप्त करके दे दें।

**श्री स० च० सामन्त :** पारादीप में दूसरे यंत्रिकृत घाट का निर्माण कब किया जायेगा और निर्यात करना पारादीप पत्तन के रास्ते अधिक सस्ता होगा या विशाखापत्तनम के रास्ते ?

**श्री दिनेश सिंह :** पारादीप में परिवहन तथा नौवहन सम्बन्धी सुविधाओं के दिये जाने के पश्चात् पारादीप से निर्यात करना अपेक्षाकृत मितव्ययी होगा।

**Shri A. B. Vajpayee :** The statement is silent about target date for the completion of additional birth.

**Shri Dinesh Singh :** As the ministry does not have this information, therefore nothing can be said with certainty.

### मेसर्स श्री अमीचन्द प्यारेलाल एण्ड कम्पनी

283. श्री अब्दुल गनी दार : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मेसर्स अमीचन्द प्यारेलाल एण्ड कम्पनी का नाम पिछले पाँच वर्षों में काली सूची में रखा गया था और यदि हाँ, तो कितनी बार;

(ख) क्या यह भी सच है कि इस कम्पनी को, इसका नाम काली सूची में दर्ज किये जाने के बाद भी, लाइसेंस दिये गये थे ;

(ग) यदि हाँ, तो कितने लाइसेंस दिये गये और इन लाइसेंसों का मूल्य कितना था; और

(घ) इस मामलों में जिम्मेवार अधिकारियों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ रेड्डी) :**

(क) मेसर्स अमीचन्द प्यारेलाल को औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्रालय द्वारा न तो काली सूची में रखा है और न ही गत पाँच वर्षों में कोई लाइसेंस जारी किया गया है। दूसरे मंत्रालयों/ विभागों से जानकारी इकट्ठी की जा रही है और जब वह पूरी हो जायेगी तो सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ख) से (घ) जहाँ तक इस मंत्रालय का सम्बन्ध है, प्रश्न ही नहीं उठते। दूसरे मंत्रालयों/ विभागों के बारे में जानकारी इकट्ठी की जा रही है और पूरी हो जाने पर उसे सभा पटल पर रख दिया जायेगा।

**Shri Abdul Ghani Dar :** This matter is pending since 1963. The former Chief Minister of Punjab Sardar Pratap Singh Kairon had written a D. O.

letter to him to de-black list this firm and grant them the quota of stainless steel and this was complied with. Later, when this firm was black listed, Government had assured that the House would be soon taken into confidence. At that time I was in Rajya Sabha. How will it take for the Government to collect this information and take this House into confidence. Why this firm was granted quota while in black list and has any action been taken against the firm, if so, what?

**Shri F. A. Ahmed:** I have already replied in answer to a question that so far as our ministry is concerned, that firm has neither been black-listed nor any licence has been issued to them. The question of licence is considered under the industrial licence Act and during the last five years no such question had arisen in regard to this firm. So far other ministries are concerned, certain questions are being looked into by a high-powered Committee. The points raised by the Public Accounts Committee are being looked into by that committee.

**Shri Abdul Ghani Dar:** Sardar Swaran Singh had written to all the ministries that this firm should be black-listed and it is a fact. Was not your ministry given any information in this regard?

**Shri F. A. Ahmad:** The main question is about the last five years. No licence had been issued to them during this period.

**श्री तेजेंद्र टि विश्वनाथम:** लोह तथा इस्पात मंत्रालय ने इस कम्पनी को काली सूची में दर्ज किया और यह मामला इस सभा में कई बार आया था। अब मंत्री महोदय कहते हैं कि जहाँ उनका सम्बन्ध है वे उस कम्पनी को अच्छा और ईमानदार समझते हैं और वे इस प्रश्न की जाँच करने जा रहे हैं। क्या ऐसे उत्तर से विधि तथा व्यवस्था के प्रति सम्मान की अवहेलना नहीं बढ़ेगी ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद:** मैंने यहाँ जो कुछ कहा वह पाँच वर्ष की अवधि से सम्बन्धित प्रश्न के बारे में था। जहाँ तक हमारे मंत्रालय का सम्बन्ध है, हमने न तो इस फर्म को काली सूची में रखा है और न ही हमने इस फर्म को कोई लाइसेंस दिये हैं। जहाँ तक दूसरे मामले का सम्बन्ध है, सरकार सभ्यति उसकी जाँच कर रही है और मेरे पास उसका व्यौरा नहीं है। अन्य मंत्रालयों से व्यौरा प्राप्त किया जा रहा है और यदि आवश्यक हुआ तो उसे सभा पटल पर रख दिया जायेगा।

**श्री १० बेंकंटासुब्बया:** क्या इस फर्म ने किसी मंत्रालय से लाइसेंस प्राप्त करने के लिए आवेदन पत्र दिया है और दूसरे जब किसी फर्म को काली सूची में रखा जाता है, तो क्या इसकी जानकारी अन्य मंत्रालयों को नहीं दी जाती है और यदि दी जाती है तो इस समय क्या स्थिति है ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद:** इसकी जानकारी दी जाती है। जहाँ तक मेरे मंत्रालय का सम्बन्ध है, यह केवल औद्योगिक उपक्रमों के सम्बन्ध में ही लाइसेंस जारी करता है। जब यह मामला हमारे पास आता है तो हम अन्य मंत्रालयों से प्राप्त जानकारी को ध्यान में रखते हैं। जहाँ तक मेरे मंत्रालय का सम्बन्ध है, मैं बता चुका हूँ कि हमने पिछले पाँच वर्षों में इस फर्म को न तो काली सूची में दर्ज किया है और न ही कोई लाइसेंस जारी किया है।

**Shri Madhu Limaye:** The hon. Minister is intermingling two issues deliberately, one of issuing licences for the new industries and the other of import

licences. I want to know about the import licences. May I know whether any cases have been filed against this company, if so, the names of the ministries by whom filed and grounds thereof?

**Shri F. A. Ahmed:** We have asked the various ministries to give us the information whether they have issued any licences to this company. That information will be laid on the Table of the House as soon as it is received. So far as my ministry is concerned no cases are pending in the court against this firm.

**श्री एस० एम० कृष्ण :** क्या इस फर्म ने पिछले पाँच वर्षों में नया लाइसेंस प्राप्त करने के लिये आपके मंत्रालय को कोई प्रार्थना पत्र दिया है ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** जहाँ तक मेरे मंत्रालय का सम्बन्ध है इस अवधि के दौरान कोई आवेदन पत्र प्राप्त नहीं हुआ ।

**श्री दो० चं० शर्मा :** क्या इस फर्म को, जो प्रायः अपने नाम बदलती रहती है, कोई आयात लाइसेंस दिये गये हैं ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** मूल प्रश्न केवल 5 वर्ष की अवधि के सम्बन्ध में था और मैंने बता दिया है कि जहाँ तक मेरे मंत्रालय का सम्बन्ध है, ऐसा नहीं किया गया है ।

**Shri Sarjoo Pandey:** When the matter relating to M/s Amin Chand Pyare Lal was raised in this House, many officers and ministers were accused of issuing licences to this firm in contravention of the rules. What action has been taken against those persons.

**Shri F. A. Ahmed :** Those matters were referred to the Sarkar committee which has not so far submitted its report to the Government.

**श्री हेम बहआ :** क्या मंत्री महोदय को पता है कि मेसर्स अमीचन्द प्यारेलाल सरकार के अन्य मंत्रालयों से झूठे नामों और झूठे बहानों पर लाइसेंस प्राप्त करते रहे हैं. यदि हाँ, तो उनके विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** जैसा कि मैंने बताया इस सम्बन्ध में अन्य मंत्रालयों से जानकारी प्राप्त की जा रही है और प्राप्त होते ही सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

**श्री द्वा० ना० तिवारी :** क्या सरकार के पास कोई ऐसी व्यवस्था है जिससे यह पता चल सके कि क्या किसी फर्म ने अपना नाम बदला है अथवा क्या बदले हुए नाम पर उस फर्म को कोई लाइसेंस दिये गये हैं ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** ज्यों ही हमारी जानकारी में कोई मामला लाया जाता है हम उसकी जाँच करते हैं या यदि किसी बेनामी सौदे पर शुबा होता है तो जाँच पड़ताल की जाती है और उसके बाद ही कार्यवाही की जाती है ।

**Shri Ram Charan:** How many application have been received from this firm under the changed name and how many of them have been granted?

**Shri F. A. Ahmed:** If the Hon. Member is in the know of any such case, he may tell us, we shall hold the enquiry.

**श्री बूटा सिंह :** अमीचन्द प्यारेलाल ग्रुप से सम्बन्ध कितनी फर्मों काम कर रही हैं और क्या सरकार उन सभी फर्मों या केवल मेसर्स अमीचन्द प्यारे लाल के विरुद्ध कोई कार्यवाही करना चाहती है ?

**श्री बूटा सिंह :** अमीचन्द प्यारेलाल ग्रुप से सम्बद्ध कितनी फर्म काम कर रही हैं और क्या सरकार उन सभी फर्मों या फ़ैक्टल मेर्स अमीचन्द प्यारे लाल के विरुद्ध कार्यवाही करना चाहती है ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** इनकी एक लम्बी सूची है। यदि माननीय सदस्य चाहें तो मैं इसे सभापटल पर रख दूंगा।

### रूसी सहायता-प्राप्त परियोजनाएँ

296. श्री वेदब्रत बरुआ :

श्री बेणी शंकर शर्मा :

श्री रा० रा० सिंह देव :

श्री श्रीगोपाल साबू :

श्री य० अ० प्रसाद :

श्री रामावतार शास्त्री :

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) जब रूसी प्रधान मंत्री श्री कोसिगिन हाल में भारत आये थे तो क्या उनके साथ रूसी सहायता-प्राप्त कुछ परियोजनाओं के असंतोषजनक कार्य संचालन और कुछ परियोजनाओं में विशाल क्षमता के बेकार रहने की समस्या के बारे में बातचीत की गई थी ;

(ख) क्या रूसी प्रधान मंत्री इस समस्या पर विचार करने और रूसी सहायता प्राप्त परियोजनाओं की क्षमता का बेहतर उपयोग किये जाने के सम्बन्ध में हमारे प्राधिकारियों को परामर्श देने के लिए सहमत हो गये हैं ; और

(ग) यदि हाँ, तो उनके साथ हुई बातचीत और समझौते की मुख्य रूपरेखा क्या है ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ रेड्डी) :**

(क) से (ग) : सोवियत अधिकारियों से मास्को में अक्टूबर, 1967 में भारत में चल रही सोवियत सहायता प्राप्त विभिन्न परियोजनाओं की समस्याओं तथा विशेष रूप से राँची के भारी मशीनी औजार बनाने वाले संयंत्र तथा दुर्गापुर की कोल माइनिंग मशीनरी परियोजना की उपयुक्त क्षमता के बारे में बातचीत हुई थी। श्री कोसीगिन से मास्को में हुई बातचीत इस काम को और आगे बढ़ाने के रूप में थी।

भारत सरकार के निमंत्रण पर सोवियत विशेषज्ञों का एक दल हाल ही में इन दोनों संयंत्रों की समस्याओं की गहराई का अध्ययन करने और उत्पादिता में सुधार करने के लिए विशेष सिफारिशें करने तथा क्षमता का बेहतर इस्तेमाल करने के लिए यहाँ आया है।

**श्री वेदब्रत बरुआ :** जहाँ तक रूसी सहायता का सम्बन्ध है, हम विनिमय के आधार पर काम कर सकते हैं और इस प्रकार वर्तमान स्थिति को जारी रहने से बन्द कर सकते हैं। कुछ इंजीनियरी उद्योगों में 60 से 70 प्रतिशत की क्षमता बेकार रहती है। इन परिस्थितियों में, यदि हम स्थानीय मण्डी में कम कीमत पर भी बेचें या हम बाहर भी कम लागत पर बेचें, तो बेकार क्षमता से होने वाली हानि के अतिरिक्त कितनी और हानि होगी ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** भारी मशीन निर्माण संयंत्र, राँची और कोयला खनन मशीन परियोजना, दुर्गापुर इस्पात संयंत्रों के निर्माण के प्रयोजन के लिये पूंजीगत सामान तैयार करने के लिए स्थापित किये गये थे। मन्दी तथा संसाधनों की कमी के कारण, इस्पात संयंत्र और कोयले के उत्पादन को बढ़ाना संभव नहीं हो सका है जिससे कि इन दोनों कारखानों द्वारा निर्मित सभी उपकरणों को प्रयोग में लाया जा सकता है।

जहाँ तक 1970-71 तक के कार्य का सम्बन्ध है, इन दोनों कारखानों के लिए काफी काम है, और हम बोकारो संयंत्र के लिए अपेक्षित पूँजीगत उपकरणों का निर्माण कर रहे हैं। हमारी चिन्ता यह है कि 1970-71 के बाद के लिये कोई क्रयादेश नहीं है और इस प्रकार के कारखाने हैं जहाँ अन्य 3-4 वर्ष पहले आर्डर मिलने पर ही उपकरण देना संभव हो सकता है, तुरन्त नहीं। अतः हम छानबीन कर रहे हैं।

जिस उद्देश्य से उन्हें स्थापित किया गया है उसके लिए किस सीमा तक उनका उपयोग किया जा सकता है। यदि कहीं निष्कार्य-क्षमता है तो उस निष्कार्य-क्षमता का भी किस सीमा तक विशाखन किया जा सकता है, इस पर भी विचार किया जा सकता है। देश से बाहर निर्यात करने हेतु भी हम किस सीमा तक माल का उत्पादन कर सकते हैं, यह भी हम देख रहे हैं।

**श्री वेदब्रत बरभा :** क्या मैं जान सकता हूँ कि सरकार ने दूसरे योरोपीय देशों तथा अफ्रीका व दूसरे देशों के संदर्भ में, सहायता-प्रायोजनाओं से सम्बन्धित संभरण अथवा व्यापार स्थिति का अंकन किया है ताकि हमारी निष्कार्य-क्षमता का उपयोग हो सके तथा हम पश्चिम की व्यापार शक्तियों के अधीनस्थ न हो जायें क्योंकि इस कारण से ही हमारी मंदी की बुरी अवस्था का हमारे विकास पर प्रभाव पड़ा है ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** इन्हीं उद्देश्यों को लेकर हमने एक दल को आमंत्रित किया था तथा वह हमारी प्रार्थना पर यहाँ आ भी गया है। यह यहीं है और अपना कुछ समय इन दोनों संयंत्रों पर लगायेगा। मैं उनसे एक प्रारम्भिक चर्चा कर चुका हूँ और जब वे लौटेंगे तो हम फिर इस बात पर चर्चा करेंगे कि किस सीमा तक बेकार-क्षमता का उपयोग किया जा सकता है।

**Shri Kanwar Lal Gupta :** Mr. Speaker, I want to put the question to the Hon. Minister that as Shri K. D. Malaviya has been appointed as the Chairman of the Heavy Engineering corporation, had he got some administrative experience or whether this is in regard to rehabilitating the defeated candidates ?

**Shri F. A. Ahmed :** As regards appointments, etc. we do not consider suggestions from outside. If one thinks so, one is mistaken. We have appointed him as the Chairman since he has sufficient experience in the industrial field. When he was a Minister in Oil Ministry here, he did a lot of good work and helped the industry by virtue of his skill and experience.

**Shri Kanwar Lal Gupta :** It is quite wrong that only a defeated Minister becomes the Chairman.

**अध्यक्ष महोदय :** इसका इससे कोई सम्बन्ध नहीं है। अब महिला सदस्या बोलें।

**श्रीमती शारदा मुकर्जी :** मंत्री महोदय ने अभी कहा है कि उत्पादकता बढ़ाने की विभिन्न सम्भावनाओं की गहन जाँच के लिए एक दल आया है। राँची का हैवी इंजीनियरिंग प्लांट एशिया में एक अत्यन्त उन्नत व सर्वश्रेष्ठ सुव्यवस्थित संयंत्र माना जाता है। यह दल क्या यह बतायेगा कि इस संयंत्र से कौन सी मशीन का निर्माण होगा ? क्या हमें कुछ पता है कि हम कौन सी मशीन का निर्माण करने में समर्थ हैं ? क्या यहाँ पधारे हुए इस विदेशी दल पर हम निर्भर हैं कि वह हमें बताये कि किस प्रकार की मशीन का हमें निर्माण करना चाहिए ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** इस दल को दो-तीन उद्देश्यों से बुलाया गया है : एक तो यह कि वर्तमान इकाई की कार्यप्रणाली में त्रुटियों पर काबू पाकर कार्यप्रणाली और कार्यक्षमता में सुधार करने के लिए परामर्श लेना, तथा दूसरा यह कि यदि हमारे यहाँ निष्कार्य-सामर्थ्य

हो तथा बाहर से इस्पात संयंत्रों के लिये अपेक्षित साज-सामान के निर्माण के लिए माँगें न हों तो हम इस दल से सुझाव लें कि साज-सामान को थोड़ा-अधिक घटा-बढ़ाकर हम किस सीमा तक विशाखन कर सकते हैं। क्योंकि यह मशीन उन्होंने ही दी है अतः हमने सोचा कि हमें परामर्श देने के लिए ये ही सर्वोपयुक्त व्यक्ति हैं। इसके अतिरिक्त अपने देश में, युद्ध के समय, ऐसी वस्तुओं के उत्पादन का विशाखन करने का भी उनको अनुभव है। अतः हम उनका परामर्श प्राप्त कर रहे हैं। हम किस विशेष ढंग से इसे उपयोग कर सकते हैं यह हमारे अपने देश की आवश्यकताओं पर निर्भर होगा तथा यदि हमारे पास अतिरिक्त है तो सोवियत रूस तथा अन्य देशों में इस माल के व्यापार की क्या संभावनाएँ हो सकती हैं।

**श्रीमती शारदा मुकर्जी :** इन वस्तुओं के अभिकल्प (नमूने) कौन बनायेगा ? क्या हमारे पास अपने अभिकल्पी हैं या हम रूसी अभिकल्पियों पर निर्भर है ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** कुछ वस्तुओं के लिये तो हमारे अपने अभिकल्पी हैं परन्तु कुछ अत्यन्त उन्नत और आधुनिक वस्तुओं, जिनके बारे में हमें तकनीकी ज्ञान नहीं है, के लिए हम निश्चय ही उनकी सहायता का लाभ लेंगे।

**श्री इन्द्रजीत गुप्त :** सदन को जानकारी देते समय मंत्री महोदय को अधिक सावधान होना चाहिए। उनके पहले उत्तर में उनसे यह सुन कर मैं वास्तव में आश्चर्य-चकित हूँ कि राँची और दुर्गापुर के ये दोनों संयंत्र अपने इस्पात के संयंत्रों के लिए पूंजीगत माल के उत्पादन के लिए अभिकल्पित किये गये थे। क्या मैं उनसे जान सकता हूँ कि क्या यह सत्य नहीं है कि एम ए एम सी की स्थापना इस्पात संयंत्रों के लिए मशीनें प्राप्त कराने के लिये हुई थी न कि कोयला-कानों और कानों की मशीनों के लिये। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच नहीं है कि वह संयंत्र विशेष संकट-ग्रस्त हो गया था, क्योंकि उसे ठेके पर उठा दिया गया था तथा उसकी स्थापना उस समय की गई जब कि इस मंदी से भी बहुत पहले ही यह जान सकता संभव था कि कोयले का उत्पादन और उपभोग डीजल व कोयले के प्रयोग के कारण कम हो जायेगा और परिणामतः आप कानों मशीनें खरीदने के लिये आगे नहीं आयेंगे। इन दोनों विभिन्न संयंत्रों को पूरी तरह एकमुश्त करके आप क्या करने का विचार करते हैं ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** मैं नहीं जानता कि माननीय सदस्य इतना शब्द अन्तर क्यों कर रहे हैं ? जहाँ तक कोयला निकालने का सम्बन्ध है इसका इस्पात के निर्माण से गहरा सम्बन्ध है।  
(व्यवधान)

**श्री कृष्ण मूर्ति :** इस्पात संयंत्र तो कोयले से बिल्कुल भिन्न वस्तु है। वह इन दोनों वस्तुओं में अन्तर नहीं कर सकते !

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** इस्पात के उत्पादन के लिये कोयले की भी आवश्यकता होती है। इस्पात के उत्पादन में . . . . (व्यवधान) यदि माँग कम हो जाती है तो कोयले की माँग भी कम हो जाती है। यह सत्य है कि जहाँ तक कोयला उत्पादन का प्रश्न है वह इस्पात संयंत्रों की आवश्यकताओं के अतिरिक्त होगा। ये सब तत्व ध्यान में रखे जायेंगे। मैंने कहा है कि मंदी के कारण तथा कोयला निकालने व उसके संभरण के लिये स्रोत डूँढने में हमारी असमर्थता के कारण निष्कार्य-सामर्थ्य के उत्पन्न होने का भय है। अतः यह हमारे लिये अनिवार्य हो गया है कि हम निष्कार्य-सामर्थ्य को उपयोग करने की जानकारी प्राप्त करें।

**श्री स्वतंत्र सिंह कोठारी :** एक धारणा है कि उद्योगों में बेकार क्षमता है, और इसका उपयोग किये बिना ही और अधिक क्षमता का योग कर लिया जाता है। क्या मंत्री महोदय बता सकते हैं कि वर्तमान क्षमता का उपयोग किये बिना बेकार क्षमता को किस आधार पर बढ़ाया जाता है ? प्रक्षिप्त मांगों का अनुमान कौन लगाता है ? ऐसा विस्तार क्यों होता है और आगे पूंजी क्यों लगायी जाती है जो कि प्रायः अलाभकारी सिद्ध होती है ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** इन मामलों पर योजना आयोग से भली प्रकार विचार-विमर्श किया जा रहा है। देखना है कितनी बेकार क्षमता पड़ी है जिसका कि उपभोग किया जा सकता है। बहुत संभव है कि माननीय सदस्य ये सोचते हों कि जब पहले ही बेकार क्षमता हमारे पास है तब भी हम नई इकाइयाँ स्थापित करते जा रहे हैं। सरकार की यही नीति है कि जब तक स्थापित हुई इकाइयों का उपभोग न किया जाये तब तक हमें इस बारे में बड़ी गम्भीरता से सोचना चाहिए कि नई इकाइयों का उद्भव होना चाहिए अथवा नहीं।

**श्री मनुभाई पटेल :** क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या इस बेकार क्षमता के होने का कारण यह है कि तीसरा चरण पूरा नहीं हुआ है अथवा क्या यह इस सत्य के कारण है कि कुछ सार्वजनिक उपक्रम इस उपक्रम को क्रय-आदेश नहीं दे रहे हैं ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** जैसा कि मैं कह चुका हूँ कि यह इस कारण है कि रांची के पास सन् 1970-71 के बाद कोई आर्डर नहीं है और इसीलिए हम सम्मत्त रहे हैं कि जब तक आर्डर नहीं आते यह बेकार क्षमता रह सकती है, और यदि अब कोई विशाखन नहीं किया जाता तो इस इंजीनियरी संयंत्र के लिये आगे भी कठिनाई आ सकती है।

**Shri Abdul Ghani Dar :** Will the Minister be pleased to state as to how far of the final scheme which was prepared before the installation of these three big steel factories, has since been implemented; and till now, how much have we gained or lost, if we got a gain, then will it increase if Shri Malaviya is made the Chairman, and if we have suffered a loss, of how many crores if it, and whether there would be some reduction therein? If there was a scheme, then I want to know as to how much of that has been implemented ?

**Shri F. A. Ahmed :** I have already said in reply to an earlier question that these plants have been designed to manufacture capital goods. Through them, capital goods can be provided to one-million-ton steel plants annually. The production has just started and work is in our hands and the capital goods etc. also have started coming out just now.

These are such plants the loss and profit about them cannot be estimated in two or three years but it can be estimated after many years of production whether these earn profit or not. I want to bring to your notice that due to this plant, the things which we used to import previously, are now being produced in our country. A good amount of foreign exchange will be saved and we will be benefited.

**Shri Abdul Gani Dar :** The Hon. Minister has stated that the real loss or profit will be known after few years. I would only like to know whether the annual loss or profit account statement is prepared and whether he is informed about the amount of loss suffered or profit earned by the country.

**Shri F. A. Ahmed:** The annual report of its working has been placed before the House.

**श्री रा० बरआ:** वर्तमान संकेतों के अनुसार कोयले की खपत घट गयी है तथा और घट जायेगी। क्या कोयला खनन मशीनों के निर्माण की क्षमता का उपयोग किसी अन्य उद्योग के लिए मशीनें बनाने के हेतु करने की कोई निश्चित योजना है ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** मैं बता चुका हूँ कि हम इन दोनों कारखानों का उपयोग अन्य किसी प्रयोजन के लिए करने के प्रश्न पर विचार कर रहे हैं।

**श्री कृष्णमूर्ति :** इस बात को देखते हुए कि दक्षिण में छोटे इस्पात कारखाने स्थापित करने की आवश्यकता है . . . . .

**अध्यक्ष महोदय :** मुख्य प्रश्न का दक्षिण से कोई सम्बन्ध नहीं है।

**श्री कृष्णमूर्ति :** इसका सम्बन्ध आपके राज्य से भी है, क्या सरकार ने इस परियोजना पर इस बात के लिए जोर दिया है कि 10 लाख टन क्षमता वाले इस्पात संयंत्र निर्माण के लिए कारखाना स्थापित किया जाए, यदि हाँ, तो इस पर क्या लागत आये ?

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** ये मामले इस्पात मंत्रालय और योजना आयोग के विचारार्थ हैं।

**श्री कार्तिक ओराओं :** वास्तव में, यह परियोजना गड़बड़ में है। शायद सरकार इसकी वस्तुस्थिति के बारे में कुछ भी नहीं जानती। वह इस परियोजना के बारे में सभी प्रकार के स्पष्टीकरण देती रही है।

**अध्यक्ष महोदय :** आपका प्रश्न क्या है ?

**श्री कार्तिक ओराओं :** पूरी क्षमता से उत्पादन आरम्भ करने पर यह भारी मशीन निर्माण संयंत्र 80 हजार टन मशीनें प्रतिवर्ष बनाएगा, अब तक 90% उपकरण लगाये जा चुके हैं आशा है वर्ष 1970-72 तक यह पूरी क्षमता से उत्पादन करने लगेगा, अब यह 15,000 टन तक का उत्पादन कर रहा है जिसमें से 10 हजार टन संरचनात्मक हैं जो इसकी परिधि में नहीं हैं, शेष 5,000 टन में से 50% आयातित पुर्जे हैं, इसका तात्पर्य यह हुआ कि यह कारखाना प्रतिवर्ष केवल 2500 से 3,000 टन मशीनों का निर्माण करता है। सरकार ने इस स्थिति के कारणों की जाँच करने के लिए क्या कार्यवाही की है ? क्या सरकार ने इस प्रश्न पर विचार किया है कि क्या वर्तमान चेयरमैन के स्थान पर भिन्न तथा अधिक शक्तिप्राप्त चेयरमैन की नियुक्ति की जाय अथवा कर्मचारियों को सुव्यवस्थित तथा सुसंगठित किया जाय ? सरकार को बताना चाहिए कि इस स्थिति में सुधार करने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है।

**Shri Shinkre:** Much has been said about the idle capacity. May I know what steps the Government have taken to minimise the high percentage of faulty material and scrap, which is, at present shown useless in the plant, after utilizing the idle capacity.

**श्री फखरुद्दीन अली अहमद :** मैं प्रश्न नहीं सुन सका।

**श्री पे० बेंकटा सुब्बया :** प्रशासन में कार्यकुशलता का अभाव तथा लगातार श्रमिक अशान्ति, बेकार क्षमता के लिए कहाँ तक उत्तरदायी है ? तथा यह पूर्वानुमान करते हुए कि एक गतिरोध

उत्पन्न होने वाला है, अपसरण के लिए अनुदृष्टि आयोजना बनाने के सम्बन्ध में परियोजना अधिकारियों का कल्पना का अभाव किस सीमा तक उत्तरदायी है ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : मैं पहले ही बता चुका हूँ कि 1970-71 के बाद के लिए हमारे पास कोई आदेश नहीं है। इसलिए बुरी व्यवस्था अथवा अच्छी व्यवस्था का प्रश्न नहीं उठता। जहाँ तक वर्तमान उत्पादन का सम्बन्ध है मैं सभा को निसंकोच बता सकता हूँ कि यह परियोजना प्रतिवेदन में निर्दिष्ट लक्ष्य से 30% कम है। इसके कई कारण हैं, श्रम की उत्पादकता भी आश्चानुकूल नहीं सिद्ध हुई। हड़तालें हुईं तथा अन्य श्रमिक सम्बन्धी कठिनाइयाँ उपस्थित हुईं। इसके साथ-साथ प्रशिक्षण प्राप्त श्रमिकों की संख्या भी पर्याप्त नहीं है जिसके लिए हम कदम उठा रहे हैं जिससे परियोजना के परिचालन के लिए पर्याप्त संख्या में प्रशिक्षण प्राप्त व्यक्ति उपलब्ध हो सकें।

### बिड़ला उद्योग समूह की कपास मिलों पर छापे

\*287 श्री विश्वनाथ मेनन :

श्री अ० क० गोपालन :

श्री अनिरुद्धन :

क्या वाणिज्य मंत्री 1 दिसम्बर, 1967 के तारीखित प्रश्न संख्या 413 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) क्या बिड़ला उद्योग समूह की कपास मिलों पर छापे में जब्त किये गये दस्तावेज की सरकार ने इस बीच जाँच-पड़ताल पूरी कर ली है ;

(ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है और इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है, और

(ग) यह जाँच पड़ताल कब तक पूरी होने की सम्भावना है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) : (क) से (ग) दस्तावेजों की अब तक पूर्ण की गयी जाँच-पड़ताल के आधार पर दो सूती कपड़ा मिलों के सम्बन्ध में न्यायालय में आरोप-पत्र दायर किये गये हैं। दूसरों की जाँच-पड़ताल यथाशीघ्र पूरी करने के प्रयत्न जारी हैं।

श्री विश्वनाथ मेनन : क्या मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि जो दस्तावेज पकड़े गये हैं वे किस किस्म के हैं ?

श्री दिनेश सिंह : प्राप्त सूचना के अनुसार, मेरे पास इस समय पकड़े गये दस्तावेजों की लगभग 12,000 मर्दें हैं, यह बताना बड़ा कठिन है कि दस्तावेज किस प्रकार हैं लेकिन इतना अवश्य है कि उनका सम्बन्ध उन आरोपों से है जो बिरला मिलों पर लगाये गये थे।

श्री विश्वनाथ मेनन : देश में जो बिरला साम्राज्य छाया हुआ है उसको दृष्टि में रखते हुए मैं सरकार से आश्वासन चाहता हूँ कि सरकार द्वारा चलाए गये अभियोजन पर बिरला की ओर से डाले गए दबाव का कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

श्री दिनेश सिंह : तथ्यों से यह स्थापित हो चुका है कि और अधिक आश्वासन दिलाने की आवश्यकता नहीं। वास्तव में, उन पर गौर किया जायगा।

**Shri Prem Chand Verma:** I want to know from the Hon. Minister that in view of the results of the investigation so far by what amount, the Birla Group cotton Mills have deceived the Government in the cases of import and export by doing over invoicing and under-invoicing.

**Shri Dinesh Singh:** The House is aware that the investigation which is being conducted at this time against the Birla Mills relates to the work they did against the Textile Control Order. I cannot say anything at once about over-invoicing and under-invoicing that what the result will be. These things came out of the case which are being looked into and they are being investigated.

**Shri Rabi Ray :** I want to know from the Hon. Minister, the Cotton Mills in relation to which investigation is being conducted against Birla, what charges have been established against him ?

**Shri Dinesh Singh:** There is no question of charges against Birla but the charges are against the Mills.

**Shri Madhu Limaye:** When we say that the charges are against any Minister we mean by it charges against the Government.

**Shri Dinesh Singh:** This is the difficulty with us that we cannot say anything in such a simple way in which the hon. Member can. Then the hon. Member will say that he has said a general thing. We have to say according to a particular paper. Charge-sheet have been filed against two Mills There is a long list of charges against them. I am ready to read out if you like.

अध्यक्ष महोदय . वह इसे सभापटल पर रख सकते हैं ।

**डा० रानेन सेन :** सारे भारत में बिरला समूह की कपड़ा मिलों पर एक साथ छापे मारे गये थे, मंत्री महोदय कहते हैं कि केवल दो मिलों के अधिकारी कुछ अपराधों के दोषी पाये गए हैं । जिन दो मिलों की जाँच की जा रही है उनके नाम क्या हैं ?

**श्री दिनेश सिंह :** उनमें से एक का नाम, इंस्टीच्यूट आफ टैक्सटाइल है जो भिवानी में है तथा दूसरे का नाम बिरला काटन स्पिनिंग तथा वीमिंग मिल है जो कि देहली में स्थित है ।

**Shri Sitaram Kesri:** Many books were seized at the time of raids. I want to know whether the Government have any order from the High Court that those books should be returned to them ?

**Shri Dinesh Singh:** Yes, Sir, we got such order from the High Court. But after that we appealed in the Supreme Court and we have got permission again to see those papers.

**Shri Kameshwar Singh:** I want to know from the hon. Minister whether the Government are going to set up a judicial enquiry Commission to investigate the malpractices of Birla Mills in a month or two ? If not, why so ?

**Shri Dinesh Singh:** I have spoken only in regard to what has already taken place. I cannot predict the future.

**Shri Kameshwar Singh:** Are you going to institute any judicial enquiry.

**Shri O. P. Tyagi:** Do Government propose to appoint a Commission to look into the irregularities of all the mills and factories in India and suggest measures for their rectification?

**Shri Dinesh Singh:** This will not serve any useful purpose, in view of the fact there are thousands of mills in India and the turn of the next mill will

come only after one or two years. There are various departments dealing with different types of complaints. This system is working smoothly.

**श्री क० नारायण राव :** इस बात को ध्यान में रखते हुए कि इन दो मिलों के विरुद्ध एक स्पष्ट मामला है, आरोप पत्र किस के समक्ष रखे गये हैं और अन्य क्या कदम उठाये गये हैं ?

**श्री दिनेश सिंह :** 15 दिसम्बर को बिवानी इंस्टीट्यूट आफ टैक्सटाइल्स के सम्बन्ध में अम्बाला में एक स्पेशल मैजिस्ट्रेट की अदालत में एक आरोपपत्र दायर किया गया है। दूसरी मिल के विरुद्ध 19 फरवरी, 1968 को दिल्ली के स्पेशल मैजिस्ट्रेट की अदालत में अत्यावश्यक वस्तुएँ अधिनियम की धारा 5 और भारतीय दंड संहिता की धारा 420 के साथ पठित भारतीय दण्ड संहिता की धारा 120 (ख) के अन्तर्गत एक आरोप पत्र दायर किया गया है।

**Shri K. N. Tiwary:** Have any complaints similar to those relating to Birla mills been received in respect of other mills, if so, what action is being taken in regard thereto?

**Shri Dinesh Singh:** It is difficult to give this information off-hand.

### कपड़े पर से नियंत्रण हटाना

\*288. श्री सु० कु० तापड़िया :

श्री सम्बन्धन :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

(क) क्या कपड़े पर से नियंत्रण हटाने के बारे में इंडियन काटन मिल्स फेडरेशन के प्रतिनिधियों के साथ कोई विचार विमर्श किया गया था,

(ख) यदि हाँ, तो इसका क्या परिणाम रहा; और

(ग) इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या निर्णय किया है ?

**वाणिज्य मंत्री श्री दिनेश सिंह :** (क) प्रतिनिधि मंडल ने सूती कपड़ा उद्योग से सम्बन्धित विभिन्न विषयों पर बातचीत की जिनमें कपड़े के मूल्य तथा उत्पादन नियंत्रण भी शामिल थे।

(ख) तथा (ग) जो प्रश्न उठाये गये थे उन पर विचार हो रहा है।

**श्री सु० कु० तापड़िया :** सूती कपड़ा उद्योग में एक गम्भीर स्थिति उत्पन्न हो गई है और यदि सरकार यथास्थिति शीघ्रता से कार्यवाही नहीं करती तो निकट भविष्य में प्रायः तीस कपड़ा मिलों को शायद काम बन्द करना पड़े। कपड़ा बाजार में अवरोध उत्पन्न हो गया है तथा माल जमा होता जा रहा है। सरकार व कपड़ा उद्योगपतियों द्वारा भविष्यवाणी किये जाने पर भी माँगें नहीं बढ़ी हैं यद्यपि इस वर्ष कृषि-उत्पादन संतोषजनक रहा है। जब माल जमा हो जाता है तो यह स्वाभाविक है कि दरें नीचे जानी चाहिए तथा उपभोक्ता को लाभ पहुंचना चाहिए। परन्तु नियंत्रणों तथा बढ़ते हुए करों के कारण दरें नीचे नहीं आई हैं तथा माँगों व संभरण की सामान्य परस्पर क्रिया नहीं हो पाई है। क्या सरकार माँगों और संभरण सम्बन्धी नियमों को स्वतंत्रता से प्रयुक्त होने

देखो ताकि उपभोक्ता माल के जमा होने का पूरा-पूरा लाभ उठा सकें? क्या आप कपड़ा दरों का अनियंत्रण करेंगे ताकि उपभोक्ताओं को लाभ पहुँच सके।

**श्री दिनेश सिंह :** पूरे सम्मान के साथ यदि मैं माननीय सदस्य से कहना चाहता हूँ कि इस विषय में यह तर्क बहुत ही विचित्र है। माननीय सदस्य ने एकमात्र यह तर्क दिया है कि कपड़े की दरें बहुत ही ऊँची हैं . . . . . (व्यवधान)

**श्री तापड़िया :** बहुत ऊँची नहीं, माल पड़ा है। (व्यवधान)

**श्री दिनेश सिंह :** माननीय सदस्य भली प्रकार जानते हैं कि फेड्रेशन की प्रार्थना दरों में वृद्धि के बारे में थी। वह दरों में कमी के बारे में बात कर रहे हैं। दरों में कमी का कौन स्वागत नहीं करेगा? (व्यवधान) यदि वह हमें इस मामले में ध्यान देने को कहते हैं तो नियंत्रित कपड़े की हमने विशिष्ट दरें निश्चित कर रखी हैं और यदि लोग उसे उस दर से कम पर बेचना चाहते हैं तो मुझे कोई आपत्ति नहीं होगी। मैं इसके कानूनी पहलू पर विचार करूँगा और कोई सूरत निकाल कर लाऊँगा।

**श्री तापड़िया :** मैं उपभोक्ता के बारे में कह रहा हूँ फेड्रेशन के बारे में नहीं। मंत्री महोदय ने किसी दबाव के बारे में कुछ कहा। फेड्रेशन द्वारा दिये गये उन पर दबाव के बारे में मेरी कोई रुचि नहीं है। परन्तु उम दबावों के आगे मंत्री महोदय के समर्पण के बारे में निश्चय ही मुझे चिन्ता है। उन्हें क्यों समर्पण करना चाहिए? यदि वह अनुभव करते हैं कि माल तो है और मिल वाले दरों में वृद्धि की अवैध माँग करते हैं, तो उन्हें मिल मालिकों से ही कहना चाहिए। परन्तु जब कि माल है और वे उसे बेच नहीं सकते तो वे दरों में वृद्धि की माँग क्यों करते हैं?

**अध्यक्ष महोदय :** कृपया अपना प्रश्न कीजिए।

**श्री तापड़िया :** जी, श्रीमान्। क्योंकि सरकार अपना प्रण निभाने में असफल रही है—नियंत्रण करते समय उसने कहा था कि वह हर छः मास बाद दरों में संशोधन करेगी और गुणकों पर हर छः मास बाद विचार करेगी—तथा क्योंकि उसने यह नहीं किया, और क्योंकि निश्चय ही मिल मालिकों पर दबाव है कि वे माल बेचें क्योंकि वेतन देने के लिए उनके पास धनराशि नहीं है—और इससे यह भी संकेत मिलता है कि उपभोक्ता के हितों को ध्यान में रखकर दरें घटाई जा सकती हैं, तो सरकार इसका नियंत्रण एकदम समाप्त क्यों नहीं कर देती?

**श्री दिनेश सिंह :** मैं माननीय सदस्य का अत्यन्त आभारी हूँ कि दरें घटाने के उपक्रम में उन्होंने मुझे अपने सहयोग का प्रण दिया है। मुझे आशा है कि वह अपना प्रण निभायेंगे। शेष के लिये, मैं उनसे प्रार्थना करूँगा कि वे अपने कहे शब्दों को पुनः पढ़ें और मुझे स्पष्ट करने का प्रयत्न करें कि वे मुझे क्या करने को कहते हैं। मैं निश्चय ही देखूँगा कि वह हो रहा है।

**श्री तापड़िया :** अनियंत्रण।

**श्री दामानी :** अभी अभी मंत्री महोदय ने कहा है कि ममला विचाराधीन है। क्योंकि मामला काफी समय से विचाराधीन है, क्या मैं जान सकता हूँ कि निर्णय लेने में कितना समय लगेगा ?

**श्री दिनेश सिंह :** जहाँ तक हमारा सम्बन्ध है, फेडरेशन को हम पहले ही संकेत दे चुके हैं। यदि वे राजी हैं तो हम अभी निर्णय कर सकते हैं।

**Shri Sheo Narain :** The producer says that his stocks are accumulating and the Government is controlling it through its machinery. The dispute is between these two . So that the consumer is benefitted will the Govt. be kind to abolish control?

**Shri Dinesh Singh :** I want to tell the Hon. Member that there is a risk of prices going high, and not low, if control is abolished, and the benefit, about which the Hon. Member is thinking might bring a risk of more loss.

**श्री हेम बहआ :** महोदय, व्यवस्था के प्रश्न पर। क्या एक पत्नी अपने पति के पास आकर कच्छ निर्णय को किसी विशेष संदर्भ में परामर्श दे सकती है ?

**अध्यक्ष महोदय :** माननीय सदस्यों के निजी मामले होते हैं, वह हमारा विषय नहीं है।

#### भारी इंजीनियरिंग निगम, रांची

\*289. **श्री प्रेमचन्द शर्मा :** क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रांची स्थित भारी इंजीनियरिंग निगम ने वर्ष 1962-63 में यह निर्णय किया था कि वह कम वेतन पाने वाले कर्मचारियों के लिये 3388 तथा 4539 क्वार्टर बनायेगा ;

(ख) क्या यह भी सच है कि बावचीत के द्वारा ठेकेदारों को विभिन्न मर्दों पर 2 प्रतिशत 14 प्रतिशत तथा 205 प्रतिशत अधिक दाम की अनुमति दी गई थी और कोई टेंडर नहीं माँगे गए थे ;

(ग) क्या इसके परिणामस्वरूप 7,93,642 रु० का अतिरिक्त व्यय करना पड़ा था ; और

(घ) क्या इन अनियमितताओं के बारे में कोई जाँच की गई है और यदि हाँ तो इसके परिणामस्वरूप क्या कार्यवाही की गई ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) से (ग) : जी, हाँ।

(घ) इस सौदे का उल्लेख लेखा परीक्षा रिपोर्ट (व्यवसायिक) 1966 में किया गया था और इस पर सरकारी उपक्रम समिति द्वारा 19 जनवरी, 1968 की बैठक में विचार किया था। इस मामले की जाँच की जानी चाहिए या नहीं यह प्रश्न तभी उठेगा जबकि सरकारी उपक्रम संबंधी समिति की रिपोर्ट उपलब्ध हो जायेगी।

**Shri Prem Chand Verma:** The Hon. Minister has said that a Committee is looking into it. The issue does not relate to the Committee. The question is that this is an affair of 1962-1963 and has become a very old issue. In this connection, I want to know whether it is a fact that Corporation officials, who approved the rates of the contractors, knew that they should allot to the latter the work of the construction of all the quarters but they deliberately did not place the orders whereas the same orders, after some time, were placed to other contractors, paying them about Rs. 10 lakhs more without any tender and just by mutual talks? Will the Govt. state the names of such officials responsible for it? Audit Report says that Rs. 7 lakh 93 thousand, six hundred and forty-two have been overpaid. I want to know why the Govt. did not take some action for four years? The matter has come to the Committee just now.

**Minister for Industrial Development and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed):** In reply to this question itself we have said that it is correct that such an amount has been overpaid. But I want to tell the Hon. Member that the reason is that the orders to build the quarters were not placed in one lot. According to the figures available with us, it appears that necessity of quarters was 1957 in the year 1962, 3388 in 1963 and 4539 in 1963 again. These quarters were required for those persons whose pay was less than Rs. 1250. In the first instance orders were placed for thousand quarters to the contractors after proper scrutiny of their tenders etc. As told by the Corporation, all the quarters could not be ordered for construction as the total land was not in its possession. Hence they ordered for only one thousand. While these were under construction, another one thousand were also ordered for construction, to those contractors whose rates had already been approved; and the increase in rates was affected on their representation. All the matters have come up in the Audit Report. The Public Accounts Committee is looking into this matter and its last meeting has commenced just on the 19th January. On receipt of its report it will be considered as to what action should be taken. We will have to wait for the Committee's report.

**Shri Prem Chand Verma:** What was the estimate of the quarters whose orders were placed in 1962-63, how much was it and what was the total cost when got ready? I want to know the difference between the cost price and the estimate.

**Shri F. A. Ahmed:** I can tell that two percent tender rate was increased in civil works whereas a fourteen percent increase was made in internal water supply, and similarly there was an increase in electricity also. Thus, there has been more expenditure and it has come up in the Audit Report also.

**Shri Prem Chand Verma:** Of course, the two percent, 14 percent and 205 percent increase has come up in the Audit Report. But I had asked as to how much was the estimate and how much did it cost when the construction was completed; how many lakhs of money had to be paid more?

**Shri F. A. Ahmed:** All the contracts were given by the corporation and they were within their competence. As revealed by the Audit Report that the work was allotted without tenders and the payment of increased rates etc., that is being examined by public undertaking committee and after its report necessary action will be taken.

**Shri Prem Chand Verma:** I have asked about the figures etc.

अध्यक्ष महोदय : स्पष्ट है कि इनके पास आँकड़े नहीं हैं।

श्री स० कुन्दु : क्या मैं जान सकता हूँ कि क्या कुछ वर्ष पूर्व, भारी इंजीनियरिंग निगम ने अन्तर्राष्ट्रीय मंडी में प्रतियोगिता करके सीरिया के एक इस्पात मिल के लिये चार करोड़ रुपए की निविदा प्रस्तुत की थी और सरकारी स्तर पर अनिश्चितता के कारण क्रय-आदेश नहीं प्राप्त हो सका ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : मेरा निवेदन कि इस संदर्भ में यह प्रश्न उत्पन्न ही नहीं होता।

श्री कीर्ति ओराओ : यह बहुत सारी अनियमितताओं में से एक है जो कि भारी इंजीनियरिंग निगम द्वारा की जा रही हैं। यदि सरकार इस प्रोजेक्ट को व्यापारिक ढंग से चलाना चाहती है तो उसका एक ही मार्ग यह है कि सरकार इसकी जाँच कराये और पाँडे आयोग की रिपोर्ट के आधार पर इस सम्बन्ध में पुनर्विचार करे। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या वह भारी इंजीनियरिंग निगम की सही स्थिति जानने के लिये इस आधार पर गम्भीरता से विचार कर रही है या वह इधर उधर के उत्तर ही देना चाहती है ?

श्री फखरुद्दीन अली अहमद : मैं पहले ही कह चुका हूँ कि जहाँ तक इस विशिष्ट मामले का प्रश्न है हम सार्वजनिक निकाय समिति के विवरण की प्रतीक्षा कर रहे हैं तथा ज्योंही वह विवरण प्राप्त होगा अपेक्षित कार्यवाही के लिए निर्णय लिया जायेगा।

**Shri Shiva Chandra Jha:** Mr. Speaker, I want to draw your attention to procedure laid down by you that a Member cannot put more than one supplementary and this is his second.

अध्यक्ष महोदय : जब आप जैसे माननीय सदस्य-गण प्रश्न रख कर अनुपस्थिति हो जाते हैं और सदन में नहीं होते तो दूसरों को अवसर मिल जाता है। क्योंकि प्रश्न रखने के बाद प्रश्न रखने वाले माननीय सदस्य सदन में नहीं बैठते तो दूसरों को भाग्य से अवसर मिल जाता है।

(प्रश्न काल समाप्त)

## प्रश्नों के लिखित उत्तर

### WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

#### राज्य व्यापार निगम के पास गन्धक का स्टॉक

\*271. श्री हिममत्सिंहका : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राज्य व्यापार निगम के पास बड़े परिमाण में गन्धक का स्टॉक पड़ा है और उसका खरीदार कोई भी नहीं है; और

(ख) यदि हाँ, तो राज्य व्यापार निगम के पास गन्धक का यह स्टॉक कब से पड़ा हुआ है और उनकी लागत कितनी है ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी) :

(क) तथा (ख) : राज्य व्यापार निगम के पास विभिन्न पत्तनों में लगभग 4 महीने से 42,000 मे० टन गन्धक का स्टॉक है जिसका मूल्य लगभग 2.5 करोड़ रुपए है। यह कहना

ठीक नहीं है कि खरीदार नहीं है। राज्य व्यापार निगम के पास वर्ष 1968 के लिये इससे भी अधिक मात्रा के लिये विक्रय वचन बढ़ताएँ हैं।

**Smuggling of goods in diesel locomotives imported from  
U. S. A. at D. L. W., Varanasi**

**\*272. Shri Prakash Vir Shastri : Dr. Surya Prakash Puri :  
Shri Ramji Ram : Shri Shiv Kumar Shastri :  
Shri Y. S. Kushwah : Shri Ram Autar Sharma :**

Will the Minister of Railways be pleased to state:

- (a) whether it is a fact that goods were smuggled on a large scale in the diesel locomotives initially imported for Varanasi from U. S. A.;
- (b) whether it is also a fact that these goods were given to high railway officials; and
- (c) the quantity of goods smuggled in this manner and the action taken against the guilty officers,

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha) :**

- (a) In March and April 1964 some undeclared foreign goods were recovered from the cabins of some diesel locomotives imported from U. S. A.
- (b) Some of the goods either belonged to or were meant for some Railway officials.
- (c) The value of the goods seized was estimated at about Rs. 50,000. Action was taken against the officers concerned under the Sea Customs Act by the Customs authorities. An enquiry was also conducted by the Central Bureau of Investigation and on whose report the Central Vigilance Commission advised that no disciplinary action was called for against any of the officers.

**कोकिंग कोयले का निर्यात**

**\*273. श्री क० हाल्दर :** क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बढ़िया किस्म के कोकिंग कोयले का भारी मात्रा में निर्यात करने के उद्देश्य से सरकारी क्षेत्र के सभी इस्पात कारखानों में धटिया किस्म के और मिले-जुले कोकिंग कोयले का उपयोग करने का सरकार का विचार है;

(ख) यदि हाँ, तो इसकी मुख्य बातें क्या हैं; और

(ग) बढ़िया किस्म के कितने और कितने मूल्य के कोकिंग कोयले का निर्यात किया जायेगा ?

**इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय के राज्य मंत्री ( श्री प्रकाश चन्द्र सेठी ) :**

(क), (ख) और (ग) अच्छे किस्म के कोयले की सुरक्षा करने के लिए सरकारी क्षेत्र में लगे हुए इस्पात प्लांट पहले से ही मध्यम श्रेणी के कोकिंग कोयले और ब्लैडेबल कोयले का उत्तम कोकिंग कोयले में मिला कर प्रयोग कर रहे हैं। उत्तम श्रेणी कोकिंग कोयले की एक सीमित मात्रा के निर्यात का प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है। निर्यात किए जाने वाले कोयले की मात्रा और इससे भी कम उसके सम्भावित मूल्य के विषय में कुछ कहना इस समय सम्भव नहीं।

**पूर्वी यूरोपीय बाजार**

**\*275. श्री न० कृ० साल्वे :** क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वी यूरोपीय बाजारों में भारतीय माल को पाकिस्तान से प्रतिस्पर्धा करनी पड़ रही है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस संबंध में सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है।

वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) : (क) पाकिस्तान भी, अन्य विकासशील देशों की तरह पूर्वी यूरोपीय देशों को अपना निर्यात बढ़ाने के विभिन्न उपाय करता रहा है परन्तु उससे अभी तक भारतीय माल की विपण्यता पर कोई गंभीर प्रभाव नहीं पड़ा है।

(ख) व्यापार का निरन्तर पुनर्विलोकन किया जाता है और हमारी प्रतिस्पर्धात्मक क्षमता को और अधिक बढ़ाने सम्बन्धी कारगर उपाय विचाराधीन हैं।

### इस्पात कारखानों द्वारा माल का नहीं बिया जाना

\*276 श्री पी० राममूर्ति :

श्री उमानाथ :

श्री सत्यनारायण सिंह :

क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान स्टील एसोसिएशन आफ इंडिया के सीनियर उप-प्रधान द्वारा दिसम्बर 1967 में हुए संस्था के वार्षिक सम्मेलन में दिए गए इस वक्तव्य की ओर दिलाया गया है जिसमें उन्होंने 1961 में दिए गए क्रयादेशों के विरुद्ध भी इस्पात कारखानों द्वारा माल सप्लाई नहीं किए जाने के मामले का उल्लेख किया था;

(ख) यदि हाँ, तो यह कथन कहाँ तक सत्य है; और

(ग) इस बारे में सरकार ने क्या कार्यवाही की है?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) :

(क) जी, हाँ। वक्तव्य माल के प्रेषण से पूर्व स्टाकिस्टों द्वारा वित्तीय प्रबन्ध करने के संदर्भ में दिया गया था और किसी विशेष मामले का उल्लेख नहीं किया गया था।

(ख) अधिकांश माल के प्रेषण में देरी नहीं होती लेकिन ऐसा पता लगा है कि केवल दुर्लभ किस्मों के माल की सप्लाई में प्रमुख उत्पादकों द्वारा कुछ देरी हुई है।

(ग) सरकार दुर्लभ किस्मों के माल का उत्पादन बढ़ाने के लिए हर सम्भव उपाय कर रही है।

### दुर्गापुर इस्पात कारखाना

\*277. श्री बलराज मधोक :

क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दुर्गापुर इस्पात कारखाने के एक कर्मचारी के घर से काफी बम पकड़े गए हैं;

(ख) क्या यह भी सच है कि उस घर से कुछ आपत्तिजनक कागजात जिनमें साम्यवादी दल का साहित्य तथा ध्वज भी शामिल थे, पकड़े गए थे; और

(ग) यदि हाँ, तो इस कर्मचारी के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है और इस इस्पात कारखाने में तोड़फोड़ के कार्यों को रोकने के लिये क्या उपाय किए जा रहे हैं?

**इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (डा० चन्ना रेड्डी):**

(क) और (ख) जी नहीं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

### आसाम का औद्योगिक विकास

**\*279. श्री लीलाधर कटकी :** श्री बेणी शंकर शर्मा :

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले पाँच वर्षों में आसाम में कितने तथा किस प्रकार के नए उद्योग स्थापित किए गए ;

(ख) क्या राज्य का औद्योगिक विकास अपम-सूची के अनुसार चल रहा है और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ; और

(ग) सरकारी तथा गैर-सरकारी क्षेत्र में निकट भविष्य में इस राज्य में कौन-कौन से नए उद्योग स्थापित करने का विचार है ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद):**

(क) से (ग) जानकारी इकट्ठी की जा रही है और यथा समय सभा-पटल पर रख दी जायगी।

### रेलवे में डीजल के इंजन चलाना

**\*280. श्री नम्बियार :** श्री नायनार :

श्री सत्य नारायण सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि डीजल इंजनों के लागू किए जाने के कारण कोयला उद्योग को संकट पैदा हो गया है ;

(ख) क्या यह सच है कि इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय ने डीजल के इंजन लागू करने में धीमी गति अपनाने का अनुरोध उनके मंत्रालय से किया है ; और

(ग) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में क्या निर्णय किया गया है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाच्चा) :**

(क) डीजलीकरण से अधिकांशतः रेलों में जनित अतिरिक्त यातायात की ही आवश्यकताएँ पूरी होंगी। इसलिए रेलों में कोयले की कुल खपत में कोई खास गिरावट आने की संभावना नहीं है और खपत में ऐसी गिरावट से कोयला उद्योग में कोई संकट नहीं आना चाहिये।

(ख) जी हाँ।

(ग) भाप कर्षण की तुलना में डीजल कर्षण के परिचालन-सम्बन्धी लाभों और पूंजीगत परिव्यय पर होने वाले प्रतिफल तथा अतिरिक्त यातायात के लिए तेजी से क्षमता विकसित करने में इसकी महत्ता को देखते हुए, डीजलीकरण की नीति में कोई संशोधन करना आवश्यक नहीं

समझा गया है। लेकिन उच्च घनत्व वाले क्षेत्रों में यातायात की प्रत्याशित कमी के अनुरूप डी.जलीकरण के कार्यक्रम में उपयुक्त काट-छाँट की जा रही है।

### रेलवे कर्मचारियों के पास से इस्पात की चादरों का पकड़ा जाना

\*281. श्री चपलाकांत भट्टाचार्य : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 30 जनवरी, 1968 को बालीगंज के निकट रेलवे कर्मचारियों के क्वार्टरों से लगभग 25,000 रुपए के मूल्य की इस्पात की लगभग चादरें पकड़ी गई थी;

(ख) क्या चतुर्थ श्रेणी के तीन कर्मचारी जिनमें एक शंटर और एक प्वाइंट्स-मैन है, गिरफ्तार किए गए हैं; और

(ग) क्या यह सच है कि इस्पात की ये चादरें मार्ग में एक माल डिब्बे से चुरा ली गई थीं ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) : (क) जी हाँ, 30-1-1968 की शाम को बालीगंज स्टेशन के पास एक रेलवे क्वार्टर से नरम इस्पात की 2125 चादरें बरामद की गयीं जिनकी कीमत लगभग 25,000 रुपए है।

(ख) इस संबंध में चौथे दर्जे के 3 रेल कर्मचारी गिरफ्तार किए गए हैं।

(ग) अभी तक इस बात की जानकारी नहीं की जा सकी है कि ऊपर बताया गया माल कहाँ से लाया गया।

### मंदी को रोकने का कार्यक्रम

\*284. श्री शिवचन्द झा : श्री क० प्र० सिंह देव :

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने मंदी रोकने के लिये पाँच-सूत्री कार्यक्रम बनाया है; और

(ख) यदि हाँ तो उसका व्यौरा क्या है ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :

(क) और (ख) औद्योगिक उत्पादन में मंदी के प्रभाव को रोकने के लिए उठाए गए पगों में सरकार ने कुछ पग उठाए हैं। इनमें विभिन्न विकास कार्यक्रमों, जिनमें रेलें भी सम्मिलित हैं, का पुनरीक्षण करना है ताकि पूंजीगत वस्तुओं की माँग यथासम्भव पुनः उत्पन्न की जा सके। प्रभावित उद्योगों के उत्पादन क्रम में विविधता लाना, सरकारी तथा गैर-सरकारी दोनों ही क्षेत्रों और अधिक सुदृढ़ बिक्री ढांचा बनाकर निर्यात की मण्डियों में विकास पर बल देना तथा उस सीमा तक आयात पर रोक लगाना जहाँ तक कि देश की स्थापित क्षमता की आवश्यकता पूरी हो सकती है। इसमें ऐसे आयात जिनके लिए स्वीकृति तो दी जा चुकी है किन्तु उसके लिए वचन नहीं दिया गया, का पुनरीक्षण करना और उदार ऋण नीति घोषित करना आदि सम्मिलित हैं।

### European Economic Community

\*290. **Shri Raghuvir Singh Shastri:** Will the Minister of Commerce be pleased to state:

(a) whether Government had initiated any talks for entering into trade agreement with countries which are members of the European Economic Community;

(b) if so, the results thereof; and

(c) the details of the agreement concluded in this regard ?

**The Minister of Commerce (Shri Dinesh Singh):**

(a) to (c) : Talks have been held from time to time over the last several months with representatives of the Commission of the European Economic Community in regard to the possibility of opening negotiations for a comprehensive trade agreement between India and the Community. Our Ambassador for Economic Affairs in Western Europe last month presented a memorandum requesting the Community to initiate, as soon as possible negotiations for concluding such an agreement. Action on the part of the Community on the basis of the request is awaited.

### भारत और नेपाल के बीच व्यापार

291. श्री सीताराम केसरी :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जून, 1966 में भारतीय रुपए के अवमूल्यन के बाद नेपाल सरकार द्वारा लगाए गए प्रतिबन्धों के कारण भारत तथा नेपाल के बीच व्यापार में कोई कमी हुई है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस व्यापार को बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) : (क) जी, नहीं । जून 1966 में भारतीय रुपए के अवमूल्यन के बाद भारत तथा नेपाल के बीच व्यापार के परिमाण में कोई कमी नहीं हुई है । वर्ष 1966-67 के लिये, भारत तथा नेपाल के बीच हुए व्यापार का कुल मूल्य लगभग 31.20 करोड़ रु० रहा, जबकि 1965-66 में 27.15 करोड़ रु० मूल्य का व्यापार हुआ था । फिर भी, 1965-66 में भारत ने नेपाल को 19.66 करोड़ रु० मूल्य का निर्यात किया था, जो 1966-67 में मामूली सा घटकर 19.56 करोड़ रु० मूल्य का रह गया, क्योंकि रुपये के अवमूल्यन के बाद नेपाल ने आयात की कुछ मदों पर सीमा शुल्क बढ़ा दिए थे तथा आयात की कुछ मदों पर अधिप्रभार लगा दिए थे ।

### इंजिनियरी सामान का निर्यात

\*292. श्री स० चं० सामन्त : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इस बारे में कोई अध्ययन किया गया है कि भारत में बनी मशीनों, उपकरणों तथा अन्य सामान का मूल्य अन्य अनेक देशों में बने बढ़िया किस्म के समान माल के मूल्य से अधिक क्यों हैं ;

(ख) क्या सामान की निर्माण लागत कम करने और उसकी किस्म सुधारने के लिए कोई कार्यवाही की गई है अथवा की जाने की सम्भावना है, ताकि भारतीय वस्तुओं के निर्यात से अधिक से अधिक विदेशी मुद्रा अर्जित हो सके; और

(ग) जापान अथवा अन्य देशों में प्रचलित निर्माण सम्बन्धी विचारों और योजनाओं को यहाँ अपनाने में न्यूनाधिक क्या क्या कठिनाइयाँ सामने आ रही हैं?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) जी, हाँ। देश में निर्मित मशीनें तथा उपकरण आयात की जाने वाली मशीनों तथा उपकरणों की तुलना में कई बार मंहगी होती हैं जिनके प्रमुख कारण विकास की प्रारम्भिक अवस्था होना, कच्चे माल के ऊँचे दाम होना, उत्पादन का निम्न स्तर तथा श्रमिकों की कम उत्पादितता होना है। किसी भी अर्थ-व्यवस्था को विकासशील अवस्थाओं में उद्योग का यह एक लक्षण भी होता है।

(ख) ज्यों-ज्यों उद्योग स्थापित होता जाता है त्यों-त्यों इस प्रकार के प्रयत्न किए जाते हैं जिनसे देश में निर्मित मशीनों उपकरणों तथा अन्य उत्पादों के उत्पादन व्यय को कम किया जा सके ऐसे कदम उठाए जा रहे हैं जिनसे इनके निर्यात को प्रोत्साहन मिले, जैसे उत्पादन शुल्क तथा सीमा शुल्क की बाधाओं को हटाया जाना, नकद सहायता आदि विधियों से अतिरिक्त प्रोत्साहनों का दिया जाना, आयात की मात्रा का पुनर्भरण, कई मामलों में इस्पात के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों पर देने की व्यवस्था करना, रेल तथा जलपथों के भाड़े में कमी किया जाना, जहाज पर लादने से पूर्व कड़ा अनिवार्य निरीक्षण तथा किस्म नियंत्रण की व्यवस्था करना।

(ग) विभिन्न उद्योगों के विकास के लिए आवश्यक परिस्थितियाँ प्रत्येक देश में भिन्न-भिन्न होती हैं और इसलिए जापान सरीखे या दूसरे किसी विकसित देश की विधियों को उनके अनुसार अन्य परिस्थितियाँ होने पर उन्हें अपनाना सर्वथा सम्भव नहीं होता। फिर भी उद्योग के विभिन्न क्षेत्रों में जापान सहित अन्य देशों से पर्याप्त तकनीकी सहयोग लिया गया है।

**आयात प्रशुल्क में कमी**

**\*293. श्री गार्डिलिंगन गौड़ :** क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार पाकिस्तान तथा अन्य पड़ोसी देशों के साथ आयात प्रशुल्क कम करने के बारे में बातचीत करने का है जिससे इन देशों के बीच व्यापार का विकास किया जा सके; और

(ख) यदि हाँ, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है और उसका क्या परिणाम निकला है?

**वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) :** (क) तथा (ख) इस समय ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है। फिर भी विकासशील देशों के साथ व्यापार विनिमय को बढ़ाने के लिये द्विपक्षीय आघार पर और संयुक्त राष्ट्र व्यापार तथा विकास सम्मेलन द्वारा नियुक्त किए गए कार्यकारी दलों में से एक के माध्यम से, दोनों ही रूपों में, मार्गेंपायों का पता लगाया जा रहा है।

**रूपये में भुगतान का करार**

\*294. श्री दामानी : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) भारत ने किन देशों के साथ रूपए में भुगतान सम्बन्धी करार किए हैं; और  
(ख) इसकी मुख्य रूपरेखा क्या है?

**वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) :**

(क) बल्गारिया, चेकोस्लोवाकिया, पूर्व जर्मनी, हंगरी, पोलैण्ड, रूमानिया, संयुक्त अरब गणराज्य, सोवियत रूस, यूगोस्लाविया तथा उत्तरी वियतनाम के साथ।

(ख) इसके प्रमुख तत्व हैं; (1) इन देशों से सभी आयातों को भारत से निर्यात द्वारा सन्तुलित किया जायेगा; (2) दोनों ही ओर से परस्पर मित्र राष्ट्र व्यवहार किया जायेगा; (3) वाणिज्यिक तथा गैर-वाणिज्यिक किस्म के सभी भुगतान भारतीय रूपयों में किए जायेंगे; और (4) रूपया लेखों में बकाया राशि को भारतीय माल की खरीद के रूप में प्रयुक्त किया जायेगा।

**सीमेंट नियतन तथा समन्वय संगठन**

\*295. श्री यज्ञ दत्त शर्मा : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सीमेंट नियतन तथा समन्वय संगठन के कार्यों की कोई जाँच कराई है; और

(ख) यदि हाँ, तो उसपर क्या कार्यवाही की गई है?

**औद्योगिक विकास एवं कम्पनी कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :** (क) मामला परीक्षान्तर्गत है।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

**“Switch Trade”**

\*296. **Shri Madhu Limaye:** Will the Minister of Commerce be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 4525 on the 15th December, 1967 and state:

(a) whether Government's attention has been drawn to the letter of Shri Ratnam, Textile Expert in the West German Embassy which was laid on the Table of the House and wherein allegation of "Switch Trade" in regard to textile trade has been made against East European Countries; and

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

**The Minister of Commerce (Shri Dinesh Singh):**

(a) Yes, Sir.

(b) The letter from Shri M. M. Ratnam, Textile Officer to the Ambassador of India to Belgium and Common Market, generally conveyed the impression given to him by some importers in Western Europe that Indian grey cloth bought by Eastern Europe was being diverted to West European countries. In the absence of further information about specific cases no further action on this letter could be taken.

**Expansion to Railway Employees retired prior to April, 1957.**

\*297. **Shri Atal Bihari Vajpayee:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that on the 23rd January, 1967, the then Minister of Railways made an announcement that all the Railway employees who have retired prior to the last April, 1957 would be given pension with effect from the 1st January, 1967;

(b) whether it is also a fact that the said announcement was modified on the 4th February, 1967 to the effect that those employees who were employed on the Railways run by the erstwhile Indian States and retired prior to the 1st April, 1957 would not be given pension and if so, the reasons therefor;

(c) whether any representation in this regard from Jodhpur Railway employees has been received by Government; and

(d) if so, the action Government propose to take in the matter ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):** (a) No announcement was made by the Minister of Railways on 23rd January, 1967 that all railway employees who had retired prior to 1st April, 1957 would be given pension from 1st January, 1967. The Hon'ble Member presumably refers to the orders issued from the Ministry of Railways, dated 23rd January, 1967, sanctioning, subject to the fulfilment of certain conditions, ex-gratia pensions with effect from 1st January, 1967 to railway employees who retired prior to 1st April, 1957.

(b) The order issued on 23rd January, 1967, sanctioning ex-gratia pensions was not modified by the subsequent order of 4th February, 1967. The subsequent order only clarified the Government's intention that the ex-gratia pensions were admissible only to the railway employees who had retired from the Indian (Government) Railways on Contributory Provident Fund System prior to 1st April, 1957.

(c) & (d) A representation on behalf of Jodhpur Bikaner Railway staff was received in November, 1967 from All India Retired Railwaymen's Federation. The Federation was informed of Government's inability to accede to their request that ex-gratia pensions should be sanctioned to retired employees from ex-Princely States or ex-Company Railways, because Government could not bear and liability in respect of those who did not retire from their service.

### कालीकट रेलवे स्टेशन पर पड़े कुटे हुए (बीटन) चावल के बोरे

\*298. श्री सूर्य नारायण : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण रेलवे के जनरल मैनेजर ने मद्रास और केरल राज्यों में कुछ स्टेशन मास्टर्स को हाल ही में अनुरोध दिए हैं कि आंध्र प्रदेश से बुक किए गए कुटे हुए (बीटन) चावलों को न दिया जाये;

(ख) क्या यह भी सच है कि कालीकट रेलवे स्टेशन पर कुटे हुए (बीटन) चावल के लगभग 1300 बोरे पड़े हैं; जिनका कोई दावेदार नहीं है; और

(ग) यदि हाँ, तो यह चावल किन-किन रेलवे स्टेशनों से बुक किए गए थे और सरकार द्वारा उनके भेजने वाले और मंगाने वालों के विरुद्ध क्या कार्यवाही की गई है ?

**रेलवे मंत्री ( श्री चे० मु० पुनाचा ) :** (क) जी हाँ। दक्षिण रेलवे के महाप्रबन्धक ( वाणिज्य ) ने केरल के कुछ स्टेशनों को आंध्र प्रदेश से बुक किए गए कुटे हुए चावल के परेषणों की सुपुर्दगी रोक रखने की हिदायत जारी की थी। इस हिदायत के जारी करने का कारण यह था कि ये परेषण इन स्टेशनों पर दक्षिण राज्य ( चावल निर्यात विनियम ),

आदेश, 1964 के अधीन अपेक्षित उपयुक्त परमिटों के बिना लाये गए थे और जिन परिस्थितियों में वे बुक किए गए थे उनको देखते हुए स्पष्टीकरण आवश्यक था ताकि वैध विनियमों का उल्लंघन न हो।

(ख) और (ग) सिकन्दराबाद स्टेशन से कुटे हुए चावल की बुक की गयी केवल 202 बोरियाँ 23-12-1968 को कालीकट स्टेशन पर लावारिस पड़ी थीं। निर्यातकों या आयातकों के विरुद्ध कोई कार्यवाही करने का औचित्य नहीं था क्योंकि जाँच से पता चला कि यह बुकिंग आंध्र प्रदेश न्यायालय के उस आदेश के अनुसार की गयी थी जिसके द्वारा उक्त दक्षिण राज्य (चावल निर्यात विनियम) आदेश, 1964 का प्रवर्तन रोक दिया गया था।

### हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड

\*299. श्री नोतिराज सिंह चौधरी : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड ने अपनी बेकार पड़ी 20 से 25 प्रतिशत का उपयोग कर लिया है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और इसका कब उपयोग किया जायेगा ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : (क) और

(ख) उद्योगों में निरन्तर मन्दी आ जाने तथा उसके फलस्वरूप मशीनी औजारों की माँग गिर जाने के कारण हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड के लिए मशीनी औजार बनाने वाले एककों की सम्पूर्ण क्षमता का इस्तेमाल कर सकना संभव नहीं है। इस समय प्रयुक्त क्षमता लगभग 55 प्रतिशत है। क्षमता का पूर्ण उपयोग करने के लिये कम्पनी विभिन्न प्रकार के नए मशीनी औजारों का निर्माण करके उत्पादन में विविधता ला रही है। कम्पनी का विचार विदेशी सहयोग से विभिन्न किस्मों के प्रेस तथा छपाई मशीनें बनाने का भी है (वह अपना निर्यात बढ़ाने के लिये भी प्रयत्नशील है) इन उपायों के परिणाम निकलने में कुछ समय लगेगा।

### आन्ध्र प्रदेश से मिर्च का निर्यात

\*300. श्री दशरथ राम रेड्डी : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मिर्च की निर्यात सम्बन्धी माँग के गिरने के कारण आन्ध्र प्रदेश में मिर्च उत्पादकों में फैली गहरी निराशा के सम्बन्ध में सरकार को कोई अभ्यावेदन मिला है; और

(ख) इस मामले में सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है ?

वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) : (क) जी, हाँ।

(ख) श्रीलंका को निर्यात बढ़ाने के प्रयास किए जा रहे हैं और एक अविलम्ब उपाय के रूप में, श्रीलंका को किए जाने वाले निर्यात पर से न्यूनतम मूल्य का प्रतिबन्ध हटा दिया है। संयुक्त राष्ट्र अमरीका तथा पश्चिम एशियाई देशों में भारत सरकार के व्यापार प्रतिनिधियों को, इन देशों द्वारा आयात में वृद्धि करने की सम्भावनाओं का पता लगाने के लिये कहा गया है।

### बेतुल में ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस के ठहरने की व्यवस्था

1834. श्री न० कु० साल्हे : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नई दिल्ली-नागपुर सेक्शन पर ग्रांड ट्रंक एक्सप्रेस गाड़ी बेंतुल नगर पर नहीं रुकती है; और

(ख) यदि हाँ, तो इस स्थान पर गाड़ी न रोकने के क्या कारण हैं?

**रेल मंत्री (श्री चे० सु० पुनाचा):** (क) और (ख) —वर्तमान 15 डाउन /16 अप जी० टी०/वातानुकूल एक्सप्रेस (जो 1-1-1968 से पहले 21 डाउन /22 अप सदर्न/वातानुकूल एक्सप्रेस के रूप में चलती थी) को बेंतुल स्टेशन पर नहीं ठहराया जाता क्योंकि वहाँ से लम्बी दूरी का यातायात बहुत कम होता है। लेकिन 21 डाउन /22 अप दक्षिण एक्सप्रेस गाड़ियाँ (जो 1.1.1968 से पहले 15 डाउन /16 अप जी० टी० एक्सप्रेस के रूप में चलती थीं) पहले की तरह अब भी इस स्टेशन पर रुकती हैं।

### राज्य व्यापार निगम का व्यय

**1835. श्री बाबू राव पटेल :** क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1966-67 को समाप्त होने वाले वर्ष में वेतन तथा सेलिंग एजेंटों की कमीशन तथा व्यापारिक व्यय, विज्ञापन, प्रदर्शनी तथा मेलों, व्यापार व्यय, मनोरंजन, व्याज, लेखा परीक्षा शुल्क का विधि संबंधी व्यय आदि विभिन्न शीर्षकों के अन्तर्गत राज्य व्यापार निगम द्वारा किए गए व्यय का व्यौरा क्या है;

(ख) निगम द्वारा इन खर्चों को एक बड़े शीर्ष के अन्तर्गत इकट्ठा दिखाने के बजाय विभिन्न शीर्षों के अन्तर्गत अलग-अलग दिखाये जाने के क्या कारण हैं ; और

(ग) उक्त अवधि में लगाये गए दौरों के व्यौरे सहित प्रत्येक अधिकारी को यात्रा भत्ते के रूप में, अन्तर्देशीय और विदेश यात्रा के लिये विमान तथा अन्य भाड़े के रूप में तथा अन्य खर्चों के रूप में कितनी धनराशि दी गई ?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) :** (क) 31 मार्च, 1967

को समाप्त हुए वर्ष में राज्य व्यापार निगम ने व्यवस्था, फुटकर, लेखापरीक्षा, मूल्य ह्रास, विविध व्यापारिक मदों, बट्टे खाते तथा संदिग्ध ऋणों के लिये व्यवस्था और कर्मचारियों को बोनस पर कुल 632.6 लाख रुपए व्यय किए। वर्ष 1966-67 के लिये निगम के लाभ-हानि लेखों में वर्गीकृत व्यय की विभिन्न मदों के मोटे-मोटे व्यौरे निम्नलिखित हैं :—

व्यवस्था व्यय	95,49,651.30
निदेशकों को पारिश्रमिक	1,40,460.63
सामान्य व्यय जैसे किराया विद्युत, दरें, लेखन सामग्री डाक टिकटें, टेलीफोन, टेलीप्रिन्टर, किताबें, मरम्मत बैंक प्रभार, यात्रा व्यय, सर्विस गाड़ियाँ और विविध आदि बीमा	42,11,864.58
प्लॉट तथा गोदाम भाड़ा	10,58,633.18
कमीशन तथा पारिश्रमिक	19,83,778.45
बिक्री अभिकर्ताओं पर व्यय विज्ञापन	74,47,354.39
	85,115.15

प्रदर्शनी तथा मेले	1,23,169.41
व्यापार व्यय	4,54,355.50
मनोरंजन	82,168.88
व्याज	93,34,364.70
कानूनी व्यय	61,696.61
लेखा परीक्षा व्यय	37,872.76
बिक्री कर	36,034.72
विनिमय में अन्तर	1,059.57
शाखाओं को उपदान	5,14,993.55
अवमूल्यन से हानि	1,06,05,536.24
विकास छूट, बट्टे खाते डाले हुए मूल्य ह्रास तथा परि- सम्पत्तियाँ आदि	3,84,126.29
किए गए विविध प्राविधान	1,71,43,681.91
योग	..... 6,32,55,917.82

(ख) राज्य व्यापार निगम अपने लाभ-हानि लेखों में विभिन्न शीर्षकों के व्यय का वर्गीकरण कम्पनी अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार करता है।

(ग) ऐसा विचार है कि इस जानकारी को संकलित करने में लगने वाला समय तथा व्यय इससे प्राप्त होने वाले परिणामों के अनुरूप नहीं होगा।

#### राज्य व्यापार निगम

1836. श्री बाबूराव पटेल : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) राज्य व्यापार निगम ने ज्वायंट रीजनल मैनेजर ग्रेड 1100-1600 रुपए में कितने व्यक्ति नियुक्त किए हैं प्रत्येक मामले में नियुक्त तिथि क्या है तथा प्रत्येक को कितना अतिरिक्त धन मिला है और वह इस समय किन पदों पर हैं; और

(ख) पहले वह जिन पदों पर थे उनका व्यौरा क्या है प्रत्येक को क्या वेतन मिलता था तथा किन विशेष अर्हताओं के कारण उनको वर्तमान पद मिला?

वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) : (क) तथा (ख) जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

#### केलों का निर्यात

1837. श्री बाबू राव पटेल : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) इस को भेजे गए केलों के साथ गए अधिकारियों की यात्रा पर राज्य व्यापार निगम द्वारा किए गए व्यय का पूरा व्यौरा क्या है;

- (ख) इन केलों के निर्यात से कितनी राशि प्राप्त हुई ;
- (ग) क्या यह सच है कि इस सौदे में भारी घाटा आया था और ४००० मामलों में सड़े केलों का नीलाम करना पड़ा था और यदि हाँ तो उससे कितनी हानि हुई थी ;
- (घ) इसके लिये कौन अधिकारी जिम्मेदार है ; और
- (ङ) राटर्डम स्थित प्रतिनिधि को इस समय सब मिला कर कुल कितना वेतन मिलता है और उन्हें आणविक शक्ति आयोग में सबसे पहले मिलने वाली उपलब्धियों का व्यौरा क्या है ?
- वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी):** (क) अधिकारी को भेजन पर कुल 2,720,80 रुपए व्यय किए गए।

(ख) लगभग 1.92 लाख रुपए।

(ग) केलों की पूर्णतः जलगाँव डिस्ट्रिक्ट फ्रूट सेल्स सोसाइटीज कोऑपरेटिव फेडरेशन लिमिटेड और गुजरात स्टेट कोऑपरेटिव फ्रूट एण्ड वेजीटेबल मार्केटिंग फेडरेशन लिमिटेड द्वारा की गयी थी। लदान से पूर्व गुण नियंत्रण का कठोर पालन किया जाता है। केले के लगभग 4,000 मामलों में निर्यात की अनुमति नहीं दी गयी क्योंकि वे विशेष विशिष्टियों के अनुरूप नहीं थे। ये केले सहकारी संगठनों द्वारा स्वदेशी बाजारों में खपतके लिये दे दिए गए। इस सौदे से राज्य व्यापार निगम को कोई हानि नहीं हुई।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

(ङ) राज्य व्यापार निगम के राटर्डम स्थित प्रतिनिधि की उपलब्धियाँ इस समय ये है : 1200 रुपए वेतन और 585 रुपए प्रति माह नियमानुसार वैदेशिक भत्ता। जब यह अधिकारी आणविक शक्ति आयोग में था तब उसकी उपलब्धियाँ ये थीं : 720 रुपए प्रति माह वेतन तथा 200 रुपए क्षेत्रीय तथा व्यवस्था भत्ता (श्रीसतन) और उस समय विद्यमान नियमों के अनुसार मंहगाई भत्ता, मकान किराया भत्ता।

#### मोटर गाड़ियों की माँग

**1838. श्री नीति राज सिंह चौधरी :** क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1967 में यात्री कारों, जीपों और व्यापारिक गाड़ियों की कुल राष्ट्रीय माँग कितनी थी और 1968 में माँग कितनी होगी ;

(ख) 1967 में देश में इनकी कुल स्थापित क्षमता की कितनी थी और वास्तविक निर्माण कितना हुआ था और 1968 में कितना उत्पादन होने की संभावना है ; और

(ग) देश में इस समय विभिन्न मोटर गाड़ियों की बिक्री मूल्य क्या है और ऐसी आयातित गाड़ियों का मूल्य क्या है ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद):** (क) वर्ष 1967 में कारों, जीपों तथा वाणिज्यिक गाड़ियों की आवश्यकता का कोई ठीक-ठीक अनुमान नहीं लगाया गया था। फिर भी उस वर्ष जीपों और वाणिज्यिक गाड़ियों का वास्तविक उत्पादन माँग पूरी करने से कहीं अधिक हुआ था। हाँ, कारों का उत्पादन माँग से कम रहा।

मोटर गाड़ी तथा सम्बद्ध उद्योगों की विकास परिषद के अनुसार विभिन्न किस्मों की मोटर-गाड़ियों की मांग 1968 में निम्न प्रकार थी :

कारें		38,000 संख्या	
जीपें तथा स्टेशन वैगन	निर्धारित नहीं की गई		
वाणिज्यिक गाड़ियाँ		36,000 संख्या	
(ख) स्थापित क्षमता	1967 में वास्तविक उत्पादन	1968 में अनुमानित उत्पादन	
	संख्या	संख्या	संख्या
कारें	35,500	33,339	36,000
जीपें	10,000	5,561	8,000
वाणिज्यिक गाड़ियाँ	56,400	31,462	40,000

(ग) भारत में इन गाड़ियों की कारखाने से चलते समय के चालू खुदरा विक्रय मूल्य निम्न प्रकार है:

गाड़ी	मूल्य (₹०)
हिन्दुस्तान एम्बासेडर	14,982
फिएट कार	13,566
स्टैन्डर्ड कार	13,206
टी० एम० बी० ट्रक १६५" डब्ल्यू० बी० चेसीज	35,220
बैडफर्ड ट्रक १६७" डब्ल्यू० बी०	31,221
डाज ट्रक चेसीज १६५" डब्ल्यू० बी०	34,427
ली लैण्ड ट्रक चेसीज १६३" डब्ल्यू० बी०	45,187
स्टैन्डर्ड १-टन ट्रक	16,576
जीप	15,840
जीप ट्रक एफ० सी० 150	19,621

उपर्युक्त मूल्यों में पूरी गाड़ियों पर दिया जाने वाला उत्पादन शुल्क तथा अधिभार शामिल नहीं है ।

इसी प्रकार की गाड़ियों के तटागत मूल्य के बारे में जानकारी इसलिए उपलब्ध नहीं है कि ऐसी गाड़ियों के निर्मित .....

### सिलापठार उत्तरी लखीमपुर से गौहाटी तक सीधी रेलगाड़ी

1839. श्री बि० ना० शास्त्री क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि क्या आसाम मेल गाड़ी के साथ मिलने के लिए सिलापठार उत्तरी लखीमपुर से गौहाटी तक एक सीधी रेल-गाड़ी चालू करने का कोई प्रस्ताव है ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) : जी नहीं ।

**राज्य व्यापार निगम द्वारा नियुक्त किये गये वितरण अभिकर्ता**

1840. श्री जुगल मण्डल : क्या वाणिज्य मंत्री राज्य व्यापार निगम द्वारा नियुक्त किये गये वितरण अभिकर्ताओं के सम्बन्ध में 24 नवम्बर, 1967 के अतारंकित प्रश्न संख्या 1852 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

- (क) क्या इस बीच जानकारी एकत्र कर ली गई है; और
- (ख) यदि नहीं, तो यह सभा पटल पर कब तक रख दिया जायेगा ?

**वाणिज्य मंत्री (श्री बिनेश सिंह):**

(क) तथा (ख) : एक विवरण (अंग्रेजी में) संलग्न है जिसमें राज्य व्यापार निगम द्वारा, 1962 से 1967 के बीच, विदेशों से आयात के लिए जो विक्रय अथवा वितरण अभिकर्ता नियुक्त किये गये हैं उनके नाम और उनकी नियुक्ति जिन वस्तुओं के सम्बन्ध में की गई है उनके नाम दिये गये हैं। (पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 220/68)

**बिहार में सीमेंट के कारखाने**

1841. श्री वि० ना० शास्त्री : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :—

- (क) क्या यह सच है कि 1964-65 में बिहार राज्य में सीमेंट के दस कारखाने स्थापित करने की मंजूरी दी गई थी ;
- (ख) यदि हाँ, तो उनमें से कितने कारखाने सरकारी क्षेत्र में और कितने कारखाने गैर-सरकारी क्षेत्र में स्थापित किये गये थे ;
- (ग) गैर-सरकारी क्षेत्र में कारखाने स्थापित करने के लिए कितने लाइसेंस जारी किये गये तथा किन किन पार्टियों को जारी किये गये ;
- (घ) क्या गैर-सरकारी क्षेत्र में कारखाने स्थापित हो गये हैं; और
- (ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) से (ङ) : 1 अप्रैल, 1964 से 31 मार्च, 1965 की अवधि में केवल मेसर्स राम-बहादुर ठाकुर एण्ड कम्पनी, नई दिल्ली को 20 फरवरी, 1965 को पालमू गोला क्षेत्र, हजारी बाग (बिहार) में 4,00,000 मी० टन वार्षिक क्षमता के सीमेंट कारखाने की स्थापना के लिए एक आशयपत्र जारी किया गया था। यह कारखाना गैर-सरकारी क्षेत्र में था। चूंकि पार्टी इस योजना को लागू करने के लिए कोई कारगर कदम नहीं उठा सकी इसलिए यह आशय-पत्र 23 अगस्त, 1965 को रद्द कर दिया गया था।

**कोयला खान विकास निगम**

1842. श्री वि० ना० शास्त्री : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने उत्पादन बढ़ाने के लिये कुछ कोयला खानों के मालिकों को कोयला खान विकास निगम के माध्यम से कुछ राशि दी है अथवा मंजूर की है;

(ख) यदि हाँ, तो 1967-68 में कितनी राशि निर्धारित की गई तथा दी गई है; और

(ग) इसका क्या परिणाम निकला है ?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय के राज्यमंत्री (प्रकाश चन्द्र सेठी)

(क) नहीं, महोदय ।

(ख) और (ग) प्रश्न उत्पन्न नहीं होते ।

### कोयले के निर्यात

1843. श्री वि० ना० शास्त्री :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या वर्ष 1968-69 में विदेशों को कोयले का निर्यात करने का कोई प्रस्ताव है; और

(ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी): (क) तथा (ख) : जी, हाँ। 1968 में 1,60,000 टन कोयला श्रीलंका को तथा लगभग 3 लाख टन बर्मा को निर्यात किया जायेगा। हांगकांग को 4000 टन कोयला निर्यात किया जा चुका है और उसे शीघ्र ही 5,000 टन और निर्यात किया जायेगा। सूडान, सिंगापुर तथा संयुक्त अरब गणराज्य से कुछ पूछताछें हुई हैं और उन पर विचार किया जा रहा है।

### सिबसागर-सोनारी- रोड पर रेलवे का उपरि-पुल

1844. श्री वि० ना शास्त्री : : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम में पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के सिमालुगुरी जंक्शन के निकट सिबसागर-सोनारी रोड पर एक रेलवे का उपरि-पुल बनाने की माँग है; और

(ख) यदि हाँ, तो उपरि-पुल के कब तक बन जाने की संभावना है ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० सी० एम० पुनाचा) :

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) : (क) इस ऊपरी पुल के बारे में रेल प्रशासन के पास असम सरकार से कोई माँग नहीं आयी है।

(ख) सवाल नहीं उठता ।

### अधिमान्य मुल्क पद्धति

1845. श्री वीरेन्द्र कुमार शाह : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल के संयुक्त राष्ट्र व्यापार तथा विकास सम्मेलन में प्रशुल्क की एक सामान्य अधिमान्य पद्धति निकाली गई थी;

(ख) यदि हाँ, तो इसमें तथा प्रशुल्क की राष्ट्रमण्डलीय पद्धति में कितना अन्तर है;

(ग) जहाँ तक राष्ट्रमण्डलीय देशों का सम्बन्ध है, क्या प्रशुल्क अधिमानों की हाल में निकाली गई इस सामान्य पद्धति के अपनाये जाने से उन पर राष्ट्रमण्डलीय पद्धति लागू नहीं होगी;

(घ) यदि हाँ, तो क्या इससे राष्ट्रमण्डलीय सदस्य देशों को अपने पारस्परिक व्यापार के सम्बन्ध में यदि कोई हानि होती है तो कैसी और कितनी हानि होती है; और

(ङ) इन हानियों को न होने देने के लिए, विशेषतः भारत के अन्य राष्ट्रमण्डलीय देशों के साथ होने वाले व्यापार के सम्बन्ध में, यदि कोई कार्यवाही की गई है तो क्या ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) : (क) विकसित देशों को विकासशील देशों के निर्मित तथा अर्धनिर्मित माल के निर्यात को अधिमान-व्यवहार देने के प्रश्न पर द्वितीय संयुक्त राष्ट्र व्यापार तथा विकास सम्मेलन की प्रमुख समितियों में से एक समिति में अभी विचार हो रहा है।

(ख) तथा (ग) प्रश्न नहीं उठते।

#### रेल-सड़क परिवहन

1846. श्री बीरेन्द्र कुमार शाह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि : (क) क्या यह सच है कि वर्ष 1967-68 में सड़क परिवहन रेल-परिवहन से अधिक का माल ढोता रहा है जिसका मुख्य कारण उसका अधिक सुविधाजनक तथा कार्यकुशल होना है;

(ख) क्या और अधिक यातायात को आकर्षित करने की दृष्टि से रेलवे ने यातायात आरम्भ करने में कोई मार्केट अनुसंधान किया है; और

(ग) यदि हाँ, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) : (क) देश में जैसे-जैसे सड़कों का जाल फैलता जा रहा है और सड़क ट्रकों का उत्पादन बढ़ता जा रहा है, वैसे वैसे स्वभावतः कुछ ऊँची दर वाली वस्तुओं का परिवहन रेलों से न होकर सड़क के जरिये हो रहा है क्योंकि सड़क से माल ले जाने में कुछ अन्तर्निहित लाभ हैं। 1967-68 का वर्ष असाधारण वर्ष रहा है। इस वर्ष औद्योगिक गतिविधियों की तेजी कुछ कम हो गयी है। अतः 1967-68 में रेल के भाड़ा यातायात के न बढ़ने का कारण यह नहीं है कि सड़क से उत्तरोत्तर माल ढोया जा रहा है। इस वर्ष सड़क परिवहन में कोई असाधारण विकास नहीं हुआ है।

रेल परिवहन के मुकाबले सड़क परिवहन में कुछ अन्तर्निहित लाभ है, अतः परिवहन की इन दोनों प्रणालियों की कुशलता की तुलना करना अयथार्थ होगा। कुछ किस्म के यातायात के लिए सड़क परिवहन बेहतर होता है, लेकिन दूसरे तरह के यातायात के लिए रेलें ही अधिक उपयुक्त होती हैं।

(ख) रेलों ने प्रत्येक क्षेत्र में एक विपणन और विक्रय संगठन स्थापित किया है। यह

संगठन विपणन सम्बन्धी अनुसंधान और रेल संचालन के उन सभी पहलुओं पर ध्यान देने के लिए जिम्मेदार है जिनका उपभोक्ताओं की संतुष्टि से सम्बन्ध होता है।

(ग) विपणन और विक्रय संगठन सहित रेल प्रशासनों द्वारा किये गये प्रयासों के फल-स्वरूप कुछ लाभ हुए हैं लेकिन, यह कहना स्वभावतः कठिन है कि विपणन सम्बन्धी अनुसंधान से प्रत्यक्ष रूप से कितना लाभ हुआ और अन्य उपायों से कितना लाभ हुआ है। इसके अलावा विपणन सम्बन्धी अनुसंधान एक निरन्तर प्रक्रिया है। कुछ वर्षों के बाद ही इसके लाभ का अनुमान लगाया जा सकता है।

### रेलवे में चोरियाँ

1847. श्री बीरेन्द्रकुमार शाह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेल परिवहन के लोकप्रिय न होने का एक कारण यह है कि उसमें मार्ग में बड़े पैमाने पर चोरियाँ होने के समाचार मिलते रहते हैं;

(ख) क्या यह भी सच है कि ऐसे भी मामले हुए हैं, जब वर्षा ऋतु में खाद्यान्न ले जाने के लिये खुले डिब्बों का प्रयोग किया गया, और उड़ीसा से अन्य स्थानों को मँगनीज अयस्क बन्द डिब्बों में भेजा गया था; और

(ग) यदि हाँ, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेल मंत्री (श्री जे० मु० पुनाचा) : (क) यद्यपि परिवहन के दौरान रेलों में उठाईगीरी की घटनाएँ होती रहती हैं, फिर भी इस आशय की कोई रिपोर्ट नहीं मिली है कि ये घटनाएँ बहुत बड़े पैमाने पर घटित होती हैं। रेलों पर यातायात के विकास पर उठाईगीरी के भय का बुरा प्रभाव अवश्य पड़ता है, लेकिन जहाँ तक अनुमान लगाया जा सकता है, पिछले दो वर्षों में रेल यातायात में बढ़ोतरी न होने का यह मुख्य कारण नहीं रहा है—इसका मुख्य कारण तो वर्तमान आर्थिक मन्दी है।

(ख) जी, हाँ। यह तथ्य है कि ऐसे कई अवसर आये जबकि वर्षा ऋतु में अनाज ले जाने के लिए खुले माल-डिब्बों का उपयोग किया गया। ऐसा 1966 और 1967 में अनाज के भारी आयात के कारण करना पड़ा; इस दौरान रेलों को अभाव और सूखाग्रस्त क्षेत्रों में तत्काल और बड़े पैमाने पर आयात अनाज के परिवहन की व्यवस्था करनी पड़ी थी। आयात मुख्यतः मद्रास और काण्डला में संकेन्द्रित थे और आयात अनाज देश के एक छोर से दूसरे छोर तक बिहार और पूर्वी उत्तर प्रदेश के दूरस्थ विपत्तिग्रस्त क्षेत्रों में पहुँचाया गया। मद्रास और काण्डला से पूर्वी उत्तर प्रदेश तथा बिहार के दूरस्थ क्षेत्रों को किये गये ये संचलन अनियोजित और अयुक्त थे, क्योंकि इन विपत्तिग्रस्त क्षेत्रों के लिये युक्तियुक्त बन्दरगाह कलकत्ता और विशाखापत्तनम थे; लेकिन ये बन्दरगाह विभिन्न कारणों से इन भारी आयातों को न सम्हाल सके। ये संचलन पूरे वर्ष, और यहाँ तक कि वर्षा ऋतु के दौरान भी, करने पड़े। यद्यपि ये संचलन अनियोजित और अयुक्त थे, फिर भी विपत्तिग्रस्त क्षेत्रों को शीघ्र अनाज पहुँचाने के लिये ये आवश्यक थे। इन संचलनों से उत्पन्न परिस्थितियों में, ढके माल-डिब्बों के अतिरिक्त कुछ हद तक खुले माल-डिब्बों का उपयोग भी जरूरी हो गया। यदि ऐसा न किया जाता, तो अपेक्षित मात्रा में अनाज विपत्तिग्रस्त क्षेत्रों में उस तेजी से और यथासंभव कम समय में पहुँचाना संभव न होता जिसमें कि वह पहुँचाया गया।

यह तथ्य है कि उड़ीसा से मैंगनीज अयस्क के परिवहन के लिए बन्द माल-डिब्बों का उपयोग किया गया था। निर्यात अयस्क का यह संचलन दक्षिण-पूर्व रेलवे के स्टेशनों से कलकत्ता और विशाखापत्तनम बन्दरगाहों को किया गया था जहाँ आयात अनाज, रसायनिक खाद और अन्य यातायात के संचलन के लिए बन्द माल-डिब्बों की आवश्यकता थी। यह एक सामान्य परिचालन-पद्धति है कि किसी दिशा से वापसी लदान के लिए जिस किस्म के माल-डिब्बों की आवश्यकता हो, वहाँ उसी किस्म विशेष के माल-डिब्बों में लदान किया जाय।

(ग) पारवहन के दौरान माल की चोरी और उठाईगीरी रोकने के लिए अनेक उपाय अपनाये गये हैं। इनमें से कुछ ये हैं:—सभी महत्वपूर्ण गाड़ियों में पहरे की व्यवस्था करना, ज्ञात उठाईगीरों का पता लगाने के लिए सादी पोशाक में रेल सुरक्षा दल के कर्मचारियों को लगाना, प्रभावित षण्डों, याडों, शेडों व प्लेटफार्मों तथा अन्य महत्वपूर्ण स्थलों पर गश्त की व्यवस्था करना। लेकिन मजबूरी की हालत में खुले माल-डिब्बों में अनाज का ढोना पूरी तरह रोक नहीं जा सकता।

### रेल सड़क परिवहन

1848. श्री वीरेन्द्र कुमार शाह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि वर्ष 1952 से लेकर 1959 तक की अवधि में अमरीका में रेल परिवहन को सड़क परिवहन के सामने मात खानी पड़ी थी और उसे नुकसान उठाना पड़ा था लेकिन अपनी व्यवस्था को पुनर्गठित करने पर उसे वर्ष 1960 से फिर कामयाबी हासिल हो गई और तब से लेकर आज तक उसे काफी लाभ हो रहा है; और

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार का विचार भारतीय रेलवे में भी उसी तरह की कार्यवाही करने का है ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) : (क) यह सच है कि 20वीं शताब्दी के छठे दशक के मध्य के लगभग अमरीकी रेलों के यातायात में गिरावट आने लगी थी। इसका मुख्य कारण यह था कि एक ओर तो रेलों को सड़क तथा जल-मार्गीय परिवहन से अनियंत्रित प्रतिस्पर्धा करनी पड़ी और दूसरी ओर उन्हें कठोर विनियमों के अधीन काम करना पड़ता था। 1961 के बाद सरकार द्वारा कतिपय उपाय करने के कारण स्थिति में कुछ सुधार हुआ और साथ ही रेलों ने भी अपनी स्थिति में सुधार करने के लिए कुछ उपाय किए।

रेलों द्वारा जो उपाय किए गये उनमें से कुछ हैं: परिवहन की गति बढ़ाना, अधिक भारी गाड़ियाँ चलाना और बन्द परिपथ संचलन द्वारा अधिकाधिक ब्लाक गाड़ियों में माल ढोना। उन्होंने आधुनिक ढंग के उपस्कर एवम् स्वचल यंत्रों को अपनाया है। अनेक वस्तुओं के लिए वे विशेष डिब्बों की व्यवस्था करती हैं। पिगी-बैंक और कंटेनरों द्वारा वे समेकित परिवहन की व्यवस्था करती हैं। एक प्रमुख उपाय जो उन्होंने किया है, वह है अलाभकर यात्री गाड़ियों की संख्या में कमी। कुछ रेलों का कार की निर्धारित क्षमता से कम यातायात स्वीकार नहीं करतीं। इन उपायों के फलस्वरूप अमरीकी रेलों को अब परिमित लाभ हो रहा है।

(ख) यद्यपि भारत की परिस्थितियाँ अमेरिका से बहुत भिन्न हैं, तो भी भारतीय रेलों में बेहतर कार्य प्रणाली तथा ऐसी नवीन प्रणालियाँ अपनाने का हर प्रयास किया जा रहा है जो

हमारी आवश्यकताओं के अनुरूप और हमारे वित्तीय साधनों तथा तकनीकी सामर्थ्य के भीतर हैं। परिवहन नीति और समन्वयन समिति की रिपोर्ट के अनुसार परिवहन में समन्वयन लाने के उपाय भी निकाले जा रहे हैं।

### Export of Railway Wagons and Equipment

1849. **Shri Nihal Singh** : Will the Minister of Commerce be pleased to state:

(a) the number of Railway wagons and other Railway equipment exported to foreign countries during the last five years and the details there of;

(b) the amount of foreign exchange allotted to the exporting firms for import of raw materials for manufacturing the aforesaid items and the quantity thereof; and

(c) the amount of foreign exchange earned from the aforesaid exports ?

**The Deputy Minister of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi):**

(a) and (c). **Export of Railway Wagons**

Country	No. of wagons	Coaches/Bogies	Value	Remarks
East Africa	727		Rs. 3.22 (crores)	480 wagons supplied. 247-order under execution.
Hungar	500	33	Rs. 2.55 (crores)	Under execution.
Cylon	40		Rs. 31 lakhs	-do-
Burma	14		Rs. 7.45 lakhs.	-do-
-do-		33	Rs.59 lakhs.	-do-
South Korea	1100		Rs. 8.5 crores	Under execution
Thailand		2	Rs. 47, 130/-	-do-

### Export of other equipments

	Value in lakh				
	1962-63	1963-64	1964-65	1965-66	1966-67
Rly. track Materials	53.46	42.75	56.10	18.94	12.66
Train lighting & signalling equipment	0.41	4.14	3.61	2.01	4.74
<b>Total:</b>	<b>53.87</b>	<b>46.89</b>	<b>59.71</b>	<b>20.95</b>	<b>17.40</b>

(b) Import licence for non-indigenous materials and components for replenishment only is allowed at 20% of f. o. b. value for export production of wagons and signalling equipment 40% for lighting equipment and 5% for track materials. Slight increases may be allowed where technical circumstances so warrant.

### Railway Pass Holders

1850. **Shri Ram Singh Agarwal** : Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that more than 50 percent Ist class Railway passengers are passholders, from whom no fare is charged;

(b) if so, the percentage of those class passengers who travelled on Ist class tickets after paying for the fare during the years 1966 and 1967;

(c) the income from third class passengers and the amount being spent on the first and second class travel, separately during the above years; and

(d) the annual number of passengers travelling in each class during the years 1966 and 1967?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):** (a) & (b) The information is not available as no statistics are maintained of the actual number of passengers travelling on Railway passes.

(c) The income from Third class passengers during the last two financial years is given below:—

1965-66 . . . . .	Rs. 1,91,53,42,000
1966-67 . . . . .	Rs. 2,02,20,24,000

Information for calendar years 1966 & 1967 is not available.

Expenses in respect of each class of passenger traffic cannot be segregated with any accuracy as expenses are not booked and maintained by each class of travel.

(d) The number of passengers who travelled in each class during the last two financial years is given below:—

	A.C.	First class	Second class	Third class	Total
1965-66	225,300	69,151,400	11,898,600	2,000,928,300	2,082,203,600
1966-67	238,200	78,173,800	12,231,700	2,099,972,700	2,190,616,400

Information for calendar years 1966 & 1967 is not available.

#### Indian Films

**1851. Shri Baswant:** Will the Minister of Commerce be pleased to state;

(a) the names of countries from which films are imported;

(b) the number of the Indian Films sent abroad by the National Film Archives during the year 1967;

(c) the name of country in which there is a good demand of Indian films; and

(d) the steps taken to make Indian films popular in foreign countries?

**The Deputy Minister of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi);**

(a) The more important countries are the U. K., U.S.A., and U.S.S.R.

(b) 34 Feature Films and 17 Short-Films.

(c) The U. K., East Africa, North Africa, West Africa, Sudan, Mauritius, Fiji, West Indies, Iran, Middle East Countries, Persian Gulf countries, Ceylon, Burma, Singapore and Malaysia

(d) Besides participation in International Film Festivals and holding of Indian Films Weeks abroad, consortium of producers concerned has been formed for intensive export effort in Malaysia and Singapore. Dubbing plant

is being installed by the Indian Motion Pictures Export Corporation. Overseas offices of the S. T. C. are rendering on-the-spot facilities to Indian Motion Pictures Export Corporation for promotion of exports in their regions.

### भारतीय तेल निगम के लिये बैरल

1852. श्री मधु लिमये :

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री 24 नवम्बर, 1967 के तारांकित प्रश्न संख्या २५० के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1963-64 में प्रतिरक्षा मंत्रालय तथा पेट्रोलियम मंत्रालय ने यह माँग की थी कि चूँकि बैरल बनाने की क्षमता अपर्याप्त है इसलिए क्षमता बढ़ाने की मंजूरी दी जानी चाहिए;

(ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ;

(ग) इस समय कितनी क्षमता अप्रयुक्त पड़ी है और इस समय बैरलों का कितना निर्माण होता है;

(घ) इसके उत्पादन का विस्तार किन परिस्थितियों के कारण हुआ क्या इस बारे में जाँच की गई है; और

(ङ) यदि हाँ, तो उसके क्या परिणाम रहे ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद): (क) तथा (ख) तेल कम्पनियों तथा बैरल निर्माताओं के प्रतिनिधियों के बीच दिसम्बर, 1963 तथा अप्रैल, 1964 में हुई बैठकों के परिणामस्वरूप यह पता चला है कि तेल बैरल उद्योग की उस समय की कुल निर्धारित क्षमता लगभग 3,000 मी० टन प्रति मास थी और इसलिए पेट्रोल उद्योग तथा अन्य उपभोक्ताओं की उस समय की 4,700 मी० टन प्रति मास की आवश्यकता को तब तक पूरा नहीं किया जा सकता था जब तक कि विद्यमान क्षमता को बढ़ाया न जाता अथवा नई क्षमता उत्पन्न नहीं की जाती। इन परिस्थितियों में पेट्रोल तथा रसायन मंत्रालय ने ऐसे कदमों को उठाने के लिए अनुरोध किया जिनसे विद्यमान निर्माताओं की निर्धारित क्षमता को बढ़ाने हेतु पुनरीक्षण को शीघ्र ही अन्तिम रूप दिया जा सके ताकि बैरलों की उचित संभरण दर का सुनिश्चय किया जा सके।

(ग) तेल बैरल निर्माण की कुल आँकी गई वर्तमान क्षमता एक पाली के आधार पर 67,778 मी० टन है। 1966 में 45,846 मी० टन तेल बैरलों का उत्पादन बताया गया था और 1967 में यह उत्पादन लगभग 46,500 मी० टन था।

(घ) तथा (ङ) : तेल बैरल निर्माण करने वाले एककों की क्षमता का पुनर्निर्धारण करने के अतिरिक्त उल्लिखित उत्पादन क्षमता के विस्तार से संबंधित कोई अन्य जाँच पड़ताल नहीं की गई है।

### रेल कर्मकारियों के लिये नया वेतन आयोग

1853. श्री यज्ञदत्त शर्मा :

श्री रा० स्व० विद्यार्थी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या राष्ट्रीय भारतीय रेल कर्मचारी संघ ने दिसम्बर, 1967 के अन्तिम सप्ताह में भागलपुर में हुई अपनी वार्षिक बैठक में यह माँग की थी कि सभी रेल कर्मचारियों के लिये नया वेतन आयोग तुरन्त बनाया जाना चाहिए;

(ख) यदि हाँ, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) उस संघ ने और क्या क्या माँगें की हैं तथा उन पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

**रेलवे मंत्री (श्री सी० एम० पुनाचा):** (क) भागलपुर में दिसम्बर, 1967 में नेशनल फेडरेशन आफ इंडिया रेलवेमैन की कोई वार्षिक बैठक नहीं हुई।

(ख) और (ग) सवाल नहीं उठता।

**कोचीन मद्रास मेल में कोचीन से कलकत्ता को तथा कलकत्ता से कोचीन को एक बोगी का लगाना**

1854. श्री विश्वनाथ मेनन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का विचार कोचीन-मद्रास डाकगाड़ी तथा मद्रास-हावड़ा डाकगाड़ी पर कोचीन से कलकत्ता तथा कलकत्ता से कोचीन के लिये प्रतिदिन एक बोगी जोड़ने का है;

(ख) क्या इस सम्बन्ध में सरकार को अभ्यावेदन मिले हैं; और

(ग) यदि हाँ, तो सरकार का किस तारीख से ये सुविधाएँ उपलब्ध कराने का विचार है ?

**रेल मंत्री (श्री सी० एम० पुनाचा):** (क), (ख) और (ग) : इस प्रस्ताव की जाँच की जा रही है।

**पालम हवाई अड्डे पर भारतीय कुटीर उद्योग एम्पोरियम से विदेशी मुद्रा का गुम हो जाना**

1855. श्री भगवान दास :

श्री एस्थोस :

श्री सत्य नारायण सिंह

श्री चक्रपाणि :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 10 जनवरी 1968 को पालम हवाई अड्डे में भारतीय कुटीर उद्योग एम्पोरियम से कुछ विदेशी मुद्रा गुम हो गई थी;

(ख) यदि हाँ, तो कुल कितनी राशि गुम हुई थी;

(ग) क्या सरकार ने इस मामले की जाँच की है; और

(घ) यदि हाँ, तो उसके क्या परिणाम निकले हैं ?

**वाणिज्य उप-मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरैशी):** (क) जी, हाँ।

(ख) 603.90 रु० के मूल्य की कुल राशि गुम थी।

(ग) मामले की सूचना हवाई अड्डा अधिकारी को दे दी गई थी तथा दिल्ली छावनी सदर बाजार पुलिस थाने में शिकायत दर्ज करा दी गई थी।

(घ) पुलिस अधिकारियों ने सूचना दी है कि अपराधियों का पता नहीं लग सका अतः पुलिस अधिकारियों ने मामले को 'लापता' कह कर खत्म कर दिया है।

**संयुक्त राष्ट्र व्यापार तथा विकास सम्मेलन से अफेशियाई देशों का उठ कर बाहर चले जाना**

1856. श्री मणिभाई जे० पटेल :

श्री दी० चं० शर्मा :

श्री स० मो० बनर्जी :

श्री क० प्र० सिंह देव :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या संयुक्त राष्ट्र व्यापार तथा विकास सम्मेलन से भारत के प्रतिनिधि उस समय सम्मेलन से उठकर बाहर चले गये थे जब दक्षिण अफ्रीका के नेता सम्मेलन में भाषण देने के लिए खड़े हुए थे ;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) क्या कुछ अन्य देशों के प्रतिनिधि भी सम्मेलन से बाहर उठ कर चले गये थे ; और

(घ) यदि हाँ, तो उन देशों के नाम क्या हैं ?

वाणिज्य उप-मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) : (क) से (घ) भारत भी अन्य कुछ

देशों के साथ सम्मेलन कक्ष से उस समय उठ कर बाहर चला गया जब 2 फरवरी, 1968 को दक्षिण अफ्रीका के प्रतिनिधिमंडल का नेता उत्तर देने के अपने अधिकार का प्रयोग करते हुए बोलने के लिए खड़ा हुआ। 22 फरवरी, 1968 को जब दक्षिण अफ्रीका के प्रतिनिधि मंडल के नेता सामान्य वक्तव्य देने के लिए खड़े हुए तो भारत फिर अन्य कुछ देशों सहित सम्मेलन कक्ष से उठ कर बाहर चला गया। बाहर चले जाने के बाद सचिवालय द्वारा लगाये गये हिसाब से पता चला कि उस समय कुल अठ्ठाईस देशों को छोड़कर शेष सभी देश बाहर चले गए थे। भारतीय प्रतिनिधिमंडल का बाहर चले जाना दक्षिण अफ्रीका की जातीय पृथक्करण नीति का विरोध प्रकट करने की भारत की नीति और अन्य समान-विचार वाले देशों के साथ एकता बनाये रखने की भारत की इच्छा के अनुरूप था।

**काफी के थोक मूल्य**

1857. श्री प० गोपालन :

श्री अ० क० गोपालन :

श्री गणेश घोष :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि काफी के थोक मूल्य के मामले में छोटे उत्पादकों तथा बड़े उत्पादकों में असमानता है ; और

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

वाणिज्य उप-मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) :

(क) जी नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

कापी का मूल्य

1858, श्री प० गोपालन :

श्री अ० क० गोपालन :

श्री गणेश घोष :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जब कि काफी के एक छोटे उत्पादक को अपनी उपज के लिए प्रति किलोग्राम लगभग 3 रुपये मिलते हैं उपभोक्ता को खुले बाजार से अपनी आवश्यकता पूरी करने के लिए प्रति किलोग्राम 10 रुपये देने पड़ते हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो इस अन्तर को दूर करने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

वाणिज्य उपमंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी):

(क) जी, नहीं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

पटसन का मूल्य

1859. श्री देवकी नन्दन पादोदिया :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में हाल में हुई एक गोष्ठी में यह सुझाव दिया गया था कि पटसन के मूल्य में बार-बार होने वाले उतार-चढ़ाव को कारगर ढंग से रोकने के उद्देश्य से एक सुरक्षित भण्डार बनाया जाना चाहिए ;

(ख) क्या उस गोष्ठी में सरकार से यह भी अनुरोध किया गया था कि उसे किसानों को बढ़िया किस्म के उर्वरक, बीज, औजार आदि देकर देश में कच्चे पटसन के उत्पादन की ओर विशेष ध्यान देना चाहिए; और

(ग) क्या उस गोष्ठी में दिये गये सुझावों पर विचार किया गया है, और यदि हाँ, तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

वाणिज्य उप मंत्री (मोहम्मद शफी कुरेशी) :

(क) गोष्ठी में दिये गये सुझावों में एक यह भी था कि सुरक्षित भण्डारों का उपयोग, जो कि पहिले रखे जाते थे और अब भी रखे जाते हैं, कच्चे पटसन के मूल्य-स्तरों को नियंत्रित करने तथा उनमें तीव्र उतार-चढ़ाव को रोकने के लिए किया जाना चाहिए ।

(ख) जी, हाँ ।

(ग) ये सुझाव नये नहीं है और सरकार पहिले ही इसी ढंग की कार्यवाही कर रही है ।

## तिलहनों का आयात

1860. श्री नायनर : श्री ज्योतिर्मय बसु :

श्री अ० क० गोपालन :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1965-66 तथा 1966-67 में कुल कितने मूल्य के तथा कितनी मात्रा में तिलहनों का आयात किया गया ;

(ख) किन-किन देशों से तथा कितने-कितने मूल्य का, देश-वार आयात किया गया ; और

(ग) कृत्रिम कमी को रोकने के लिये क्या-क्या प्रयत्न किए गए हैं ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) :

(क) तथा (ख) : एक विवरण (अंग्रेजी में) संलग्न है। (पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 221/68)

(ग) इस प्रकार की कृत्रिम कमी के विषय में हमें कोई जानकारी नहीं है।

## कपास का उत्पादन

1861. श्री स्वतंत्र सिंह कोठारी : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इस वर्ष कपास की फसल संतोषजनक है ;

(ख) यदि हाँ, तो कपास की माँग की तुलना में वह कैसी है ;

(ग) वर्ष 1967-68 तथा 1968-69 में कितनी कपास आयात की जायेगी ; और

(घ) आयात को समाप्त करने के लिये सरकार ने क्या प्रयत्न किए हैं ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) :

(क) तथा (ख) : 1967-68 में भारतीय कपास की फसल का अभी तक सरकारी तौर पर कोई अनुमान नहीं लगाया गया। फिर भी सामान्य रूप में आशा है कि पिछले वर्ष से यह लगभग 20 प्रतिशत अधिक होगी। फिर भी इस वर्ष में होने वाले कपास के उत्पादन से उद्योग की माँग पूरी नहीं होगी।

(ग) 1967-68 में कपास की लगभग 9.76 लाख गाँठें आयात किए जाने की संभावना है। 1968-69 के वर्ष के लिए अभी तक कोई अनुमान नहीं लगाया गया।

(घ) देश में कपास का अधिकतम उत्पादन करने के लिये जो उपाय किए गए हैं उनमें से कुछ ये हैं :—

1. पैकेज कार्यक्रम, जिसमें उर्वरकों का अधिकतम उपयोग, भारक कीटों एवं रोगों पर नियंत्रण के उपाय, चावल की परती जमीन पर कपास उगाना, आदि शामिल हैं, पर कार्य हो रहा है और उन्हें और अधिक गहन किया जा रहा है।

2. जिन क्षेत्रों में पानी की पूर्ति सुनिश्चित होती है, उनमें आवश्यक खाद, बीज आदि उपलब्ध करके लम्बे रेशे वाली कपास का उत्पादन अधिकतम करने का विशेष कार्यक्रम बनाया गया है।

3. सरकार ने निम्नतम समर्थन मूल्य निश्चित कर दिए हैं जिन पर यदि कपास उपलब्ध हो गई तो सरकार कपास खरीदने को तैयार रहेगी।

**Handloom and Powerloom Industry****1862. Shri G. C. Dixit :**Will the Minister of **Commerce** be pleased to state:

(a) the conclusions arrived at by the Ashoke Mehta Committee about the handloom and powerloom industry;

(b) whether Government have accepted the recommendations made by the Committee;

(c) if so, the details thereof; and

(d) if not when Government propose to consider them ?

**The Deputy Minister of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi) :**

(a) to (d) ; Government's decision on the recommendations of the Powerloom Enquiry Committee have already been laid on the Table of the House on 25th July, 1966.

**जन कपड़ा योजना****1863. श्री क० हल्दर :**

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार तथा सूती कपड़ा उद्योग के प्रतिनिधियों के बीच जन कपड़ा योजना पर बातचीत असफल रही है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या भारतीय सूती मिल संघ ने सरकार को इस बारे में कोई अन्य प्रस्ताव पेश किए हैं;

(घ) यदि हाँ, तो उनकी मुख्य बातें क्या हैं; और

(ङ) उन पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी):**

(क) से (ङ) : भारतीय सूती कपड़ा मिल संघ के प्रतिनिधियों ने सूती कपड़ा उद्योग में सम्बन्धित विभिन्न मामलों पर सरकार के साथ हाल ही में हुई बातचीत में, अन्य बातों के साथ-साथ यह सुझाव दिया कि कुल उत्पादन में नियंत्रित कपड़े के अनूपात को घटाकर 10 प्रतिशत कर दिया जाये। उन्होंने यह भी सुझाव दिया कि इस 10 प्रतिशत कपड़े को बिना हानि तथा लाभ के आधार पर बेचा जाये। मिलों द्वारा तैयार किए गए शेष 90 प्रतिशत कपड़े के सम्बन्ध में उद्योग ने कहा कि उत्पादन शुल्क का इस प्रकार समंजन करना चाहिये कि सरकार को इस समय जितना राजस्व मिलता है उतना मिलता रहे।

मामला सरकार के विचाराधीन है।

**लौह तथा मँगनीज अयस्क का जहाज पर लादे जाने से पूर्व निरीक्षण****1864. श्री हरदयाल देवगुण :**

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) लौह तथा मँगनीज अयस्क को खानों से निर्यात करने वाले पत्तनों तक ले जाने में

उन्हें मार्ग में तथा बाद में जहाज में लादने में खराब होने से बाचाने के लिए खनिज तथा धातु व्यापार निगम ने क्या उपाय किए हैं।

(ख) निर्यात किए जाने वाले खनिजों पर जहाज में लादने से पूर्व का निरीक्षण तथा किस्म नियंत्रण कब लागू किया जाता है;

(ग) क्या १ जनवरी, 1968 के बाद अधिकारियों के ध्यान में कुछ मामले लाये गए हैं कि किस्म नियंत्रण तथा निरीक्षण संबंधी आवश्यकताओं का पूरी तरह पालन नहीं किया गया था; और

(घ) यदि हाँ, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है?

**वाणिज्य उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी):**

(क) से (घ) : एक विवरण संलग्न है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 222/68]

लौह तथा मैंगनीज अयस्कों के लदान पूर्व निरीक्षण के संबंध में लोक सभा में 27-2-68 को पूछे जाने वाले अतारांकित प्रश्न संख्या 1864 के भाग (क) से (घ) के उत्तर में निर्दिष्ट विवरण।

### 1. लौह अयस्क

(क) लौह अयस्क जैसे थोक माल को खानों से लदान पत्तनों तक ले जाने में यह सुनिश्चित करने के लिये उचित सावधानी रखी जाती है कि उसमें रेत, पत्थर, रोड़ी आदि जैसी अन्य वस्तुओं के मिल जाने से वह खराब न हो जाये। अधिकांश माल रेल से भेजा जाता है जब कि कुछ मामलों में वह सड़क से भी भेजा जाता है। यह सुनिश्चित करने के लिये कि माल डिब्बों तथा सड़क परिवहन की गाड़ियों में रेत, पत्थर, रोड़ी न हों, सावधानी रखी जाती है। इसी प्रकार इस बारे में भी सावधानी रखी जाती है कि लदान-स्थल तथा प्राप्ति-स्थल के गोदाम इस प्रकार की वस्तुओं से रहित हों। अंत में लदान से पूर्व यह सुनिश्चित करने की कार्यवाही की जाती है कि स्टीमरों के डेक के नीचे खराब करने वाला ऐसा सामान न हो।

(ख) लौह अयस्क के निर्यात के संबंध में लदान पूर्व निरीक्षण और गुण नियंत्रण को लदान के स्टेशन/उतराई स्थल, पत्तनों पर खनिज तथा धातु व्यापार के प्लेटों और अयस्क को जहाज पर लदान के समय लागू किया जाता है।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

### 2. मैंगनीज अयस्क

(क) खनिज तथा धातु व्यापार निगम को मैंगनीज अयस्क का संभरण प्रमुखतः जहाज तक निःशुल्क आधार पर किया जाता है और इसलिये अयस्क के गुण के मामले में खनिज तथा धातु व्यापार निगम का संबंध संभरणकर्त्ताओं द्वारा उसके जहाज पर लादे जाने के समय ही है। यह सुनिश्चित करने का दायित्व संभरणकर्त्ताओं का है कि लदान होने तक अयस्क की किस्म खराब न हो। रेल तक निःशुल्क आधार पर खनिज तथा धातु व्यापार निगम द्वारा प्राप्त की गई सप्लाई के मामले में रेल पर चढ़ाने से पहले तथा पत्तनों पर उतारने के बाद अयस्क की किस्म का

विश्लेषण किया जाता है और इस प्रकार निर्यात से पहले अयस्क की किस्म सुनिश्चित कर ली जाती है।

(ख) निर्यात (गुणनियंत्रण तथा निरीक्षण) अधिनियम, 1963 के उपबंधों के अनुसार लदान के समय लदान-पूर्व निरीक्षण तथा गुण नियंत्रण लागू किए जाते हैं।

(ग) जी, नहीं।

(घ) प्रश्न नहीं उठता।

**खनिज तथा धातु व्यापार निगम द्वारा अयस्कों की खरीद**

**1865. श्री हरदयाल देवगुण :**

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या खनिज तथा धातु व्यापार निगम निर्यात के लिये अयस्कों को सभी संभरण-कर्त्ताओं से तदर्थ आधार पर अथवा केवल कुछ चुने हुए संभरणकर्त्ताओं से ही लेता है;

(ख) क्या खनिज तथा धातु व्यापार निगम को प्राप्त होने वाली समूची सप्लाई को निर्यात के पत्तनों पर भेजने से पूर्व काँटों पर तोला जाता है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

**वाणिज्य उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी):**

(क) से (ग) : तीन विवरण संलग्न हैं जिनमें अपेक्षित जानकारी दी गयी है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या ए०टी० 223/68]

**पूना में स्टेशन मास्टर्स तथा सहायक स्टेशन मास्टर्स की बैठक**

**1866. श्री रवि राय :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि स्टेशन मास्टर तथा सहायक स्टेशन मास्टर हाल ही में एक विशेष अधिवेशन में पूना में मिले थे;

(ख) यदि हाँ, तो उनकी मुख्य मांगें क्या हैं; और

(ग) क्या उनकी माँगों को जनता का समर्थन होने के कारण उन माँगों पर पुनर्विचार करने का प्रस्ताव है?

**रेलवे मंत्री (श्री सी० एम० पुनाचा):**

(क) पता चला है कि इस तरह का अधिवेशन हाल में पूना में हुआ था।

(ख) और (ग) : इस अधिवेशन में स्टेशन मास्टर्स और सहायक स्टेशन मास्टर्स द्वारा की गयी माँगों के बारे में हमें अभी तक कोई पत्र प्राप्त नहीं हुआ है।

**मैसूर राज्य में रेलवे फाटकों पर निचले/उपरी पुल**

**1867. श्री क० लक्ष्मण :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मैसूर राज्य में 1967-68 में रेलवे फाटकों पर कितने निचले तथा उपरी पुल बनाने का काम शुरू किया गया है;

(ख) क्या सरकार ने इनके लिये कोई धन दिया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा):**

- (क) आठ।
- (ख) जी हाँ।
- (ग) सवाल नहीं उठता।

**रेलवे ठकेदार**

1868. श्री क० लक्ष्मण कया रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) रेलवे ठकेदारों के कदाचारों को रोकने तथा कार्यकुशलता बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ;
- (ख) क्या ठकों के बारे में बढ़ते हुए भ्रष्टाचार को रोकने के लिये सरकार ने कोई एजेंसी बनाई है ; और
- (ग) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा):**

(क) इस बात का ध्यान रखा जाता है कि ठेका उन्हीं ठकेदारों को दिया जाय जिनमें अनेक वित्तीय और तकनीकी योग्यता हो। ठेका सदा ठेके की मानकीकृत शर्तों के अनुसार ही निष्पादित किया जाता है जिनमें रेल प्रशासनों को इस बात का पर्याप्त अधिकार रहता है कि यदि ठेके में कोई अवाञ्छनीय बात देखने में आये या ठेके में काम की प्रगति संतोषजनक न हो, तो वे ठेके को निर्धारित या समाप्त कर सकते हैं। जब कभी कोई तकनीकी या वित्तीय कदाचार दिखायी देता है, तो ठेकेदार का नाम उन ठेकेदारों की सूची में डाल दिया जाता है जिनके साथ मामले के गुण-दोष के आधार पर थोड़े समय के लिये या अधिक समय के लिये कारोबार करने पर रोक लगा दी गयी है।

(ख) रेल प्रशासनों के तकनीकी निरीक्षण कर्मचारी काम के स्तर की अच्छी तरह जाँच करते हैं। किए गए काम की मात्रा की जाँच नक्शा और भुगतान कार्यालयों में भी की जाती है। इसके अलावा चौकसी शाखा के कर्मचारी-कार्य-स्थल पर किए गए काम की नमूना-जाँच करते हैं। भुगतान और नक्शा कार्यालयों में काम की जाँच की जाती है, कभी-कभी उसकी नमूना-जाँच की जाती है।

(ग) व्यौरा ऊपर भाग (क) और (ख) के उत्तर के अनुसार है।

**हिन्दुस्तान मोटर्स**

1869. श्री ज्योर्मिय वसु :

**श्री गणेश घोष :**

**श्री भगवान दास :**

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

- (क) क्या हिन्दुस्तान मोटर्स और इंग्लैण्ड की कार निर्माताओं की फर्म के बीच हुआ सहयोग करार अब भी वैध है ;
  - (ख) क्या इस करार का नवीकरण किया जाने वाला है ;
  - (ग) क्या हिन्दुस्तान मोटर्स ने किसी और सहयोग करार के लिये आवेदन पत्र दिया है ;
- और
- (घ) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

- (क) जी नहीं।
- (ख) नहीं। फर्म ने इसके नवीकरण के लिए आवेदन नहीं किया है।
- (ग) जी, नहीं।
- (घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

#### सवारी डिब्बे

1870. श्री ज्योतिर्मय बसु :

श्री गणेश घोष :

श्री मुहम्मद इस्माइल :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) 1964-67 में कितने सवारी डिब्बे निर्यात के लिये बनाये गए; और
- (ख) वास्तव में कितने डिब्बे निर्यात किए गए ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा)**

(क) और (ख) : रेलों के उत्पादन कारखानों को निर्यात के लिए अभी तक कोई आर्डर नहीं मिला है। लेकिन, मेसर्स जेसप एण्ड क० लि० कलकत्ता, को 1965 में बर्मा से मीटर लाइन के 33 सवारी डिब्बों के लिए आर्डर मिले थे जिनमें से 10 सवारी डिब्बे अभी तक बनाये जा चुके हैं और फरवरी, 1968 के अन्त तक 4 सवारी डिब्बों को जहाज से भेजे जाने की संभावना है।

#### नारियल जटा के निर्यात पर पौंड स्टर्लिंग के अवमूलन का प्रभाव

1871 श्रीमती सुशीला गोपालन :

श्री अ० क० गोपालन :

श्री विश्व नाथ मेनन :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि नारियल जटा के निर्यात पर स्टर्लिंग के अवमूलन का क्या प्रभाव पड़ा ?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरैशी) :**

पौंड स्टर्लिंग के अवमूलन से नारियल जटा के निर्यात पर कुप्रभाव पड़ने की संभावना नहीं है। नारियल जटा के निर्यातों की समीक्षा के पश्चात् 7 फरवरी 1968 से नारियल जटा के धागे पर से निर्यात-शुल्क 25 प्रतिशत मूल्यानुसार से घटाकर 15 प्रतिशत कर दिया गया है, तथा नारियल जटा के अन्य उत्पादों पर से निर्यात शुल्क बिल्कुल समाप्त कर दिया गया है।

#### नारियल जटा मजदूरों के लिये कल्याण योजना

1872. श्रीमती सुशीला गोपालन :

श्री अब्राहम :

श्री यशपाल सिंह :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या नारियल जटा बोर्ड ने नारियल जटा मजदूरों के कल्याण के लिए एक व्यापक कल्याण योजना प्रस्तुत की है;
- (ख) क्या सरकार ने इस योजना पर विचार किया है; और
- (ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

**वाणिज्य उप-मंत्री (मोहम्मद शफी कुरैशी):**

- (क) जी, हाँ।
- (ख) जी, हाँ।
- (ग) प्रश्न नहीं उठता।

**निषिद्ध मर्दों के आयात के लिये लाइसेंस**

1878. श्रीमती सुशीला गोपालन : श्री प० गोपालन :

श्री एस्थोस :

क्या वाणिज्य मंत्री 1 दिसम्बर, 1967 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2666 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विशेष पुलिस संस्थान ने निषिद्ध मर्दों के आयात के लिये लाइसेंस जारी करने के बारे में जाँच पूरी कर ली है; और

(ख) यदि हाँ, तो उसका व्योम क्या है ?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरैशी):**

- (क) जी, नहीं।
- (ख) प्रश्न नहीं उठता।

**तम्बाकू के निर्यात पर स्टर्लिंग के अवमूल्यन का प्रभाव**

1874. श्रीमती सुशीला गोपालन : श्री प० गोपालन :

श्री नायनार :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पाँड के अवमूल्यन से आंध्र प्रदेश से तम्बाकू के निर्यात पर प्रभाव पड़ा है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या प्रभाव पड़ा है; और

(ग) इस मामले में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी):**

(क) विपणन मौसम हाल ही में प्रारम्भ हुआ है तथा वास्तविक निर्यात एक महीने के पश्चात् ही प्रारम्भ होगा—तम्बाकू को पुनः सुखाने तथा क्रमनिर्धारण के पूरा हो जाने के पश्चात्। इस कारण आंध्र प्रदेश से तम्बाकू के निर्यात पर पाँड के अवमूल्यन के प्रभाव का इतना शीघ्र अनुमान नहीं लगाया जा सकता।

(ख) तथा (ग) : प्रश्न नहीं उठते।

**पटसन पर निर्यात शुल्क**

1875. डा० रानेन सेन : श्री धीरेश्वर कलिता :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कृषि मूल्य आयोग ने कच्चे पटसन सम्बन्धी अपने नवीनतम प्रतिवेदन में सिफारिश की है कि पटसन निर्माताओं पर निर्यात शुल्क का पटसन उद्योग तथा पटसन उत्पादकों पर क्या प्रभाव पड़ा है; इसका निरन्तर पुनर्विलोकन करते रहना चाहिए ;

(ख) क्या सरकार ने इन सिफारिशों पर विचार किया है; और

(ग) यदि हाँ, तो उन पर क्या निर्णय किया गया है ?

**वाणिज्य उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी):**

(क) 1967-68 के मौसम की पटसन सम्बन्धी मूल्य नीति पर अपने प्रतिवेदन में कृषि मूल्य आयोग ने अन्य बातों के साथ-साथ, यह भी कहा है कि इस उद्योग की विदेशी मुद्रा अर्जित करने की क्षमता पर तथा देश में पटसन उगाने वाले कृषकों पर निर्यात शुल्क के प्रभाव का निरन्तर पुनर्विलोकन करते रहना वांछनीय होगा।

(ख) तथा (ग) : निर्यात निष्पादन तथा निर्यात शुल्कों के प्रभाव का निरन्तर पुनर्विलोकन करते रहने की सरकार की सामान्य नीति है। पटसन के माल की कुछ किस्मों पर निर्यात शुल्क 7 फरवरी 1968 से कम कर दिया गया है।

**दिल्ली और कलकत्ता के बीच तीव्र गति से चलने वाली  
गाड़ी का चलाया जाना**

1876. श्री यशपाल सिंह : श्री स० मो बनर्जी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने मई, 1968 से दिल्ली और कलकत्ता के बीच तीव्र गति से चलने वाली एक रेलगाड़ी चलाने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार का विचार अन्य लाइनों पर भी ऐसी रेलगाड़ियाँ चलाने का है?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० म० पुनाचा):**

(क) इस प्रस्ताव के तकनीकी व्योरो को अंतिम रूप दिया जा रहा है इसलिए अभी इस गाड़ी के चलाये जाने की कोई तारीख नहीं बतायी जा सकती।

(ख) अभी नहीं।

**रूस को रेल के डिब्बों का निर्यात**

1877. श्री यशपाल सिंह : श्री चेंगलराया :

श्री रघुवीर सिंह शास्त्री : श्री विश्वनाथ :

श्री क० प्र० सिंह देव :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेल के माल डिब्बों के निर्यात के बारे में रूस की सरकार के साथ कोई करार किया गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) :** (क) रेल के माल डिब्बों के निर्यात के बारे में रूस के साथ कोई करार नहीं हुआ है परन्तु जनवरी, 1968 में अपनी भारत यात्रा के दौरान रूस के प्रधान मंत्री श्री ए० एन० कोसीगिन ने वाणिज्य मंत्री को आश्वासन दिया कि भारत 1975 तक रूस को जितने भी रेल के माल डिब्बे बेच सकता है, रूस उन्हें खरीदने को तैयार है। सोवियत रूस के वैदेशिक व्यापार मंत्री श्री पोतोलीचेव द्वारा, जब वे द्वितीय संयुक्त राष्ट्र व्यापार तथा विकास सम्मेलन के संबंध में यहाँ आये, इस आश्वासन की पुनः पुष्टि की गई। वार्ताएं अब भी जारी हैं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

### Manufacture of Tractors in Punjab

**1878. Shri Nihal Singh;**

Will the Minister of **Industrial Development and Company Affairs** be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No.1771 on the 24th November, 1967 and state:

(a) whether the proposal with regard to the manufacture of tractors in Punjab has since been examined;

(b) whether the factory would be set up in collaboration with some foreign firm and if so, the details thereof; and

(c) when the manufacture of tractors would be started ?

**The Minister of Industrial Development & Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) ;**

(a) Wheeled agricultural tractors and power tillers have been exempted from the licensing provisions of the Industries (Development & Regulation) Act, 1951 with effect from the 7th February, 1968. The Punjab State Industrial Development Corporation have accordingly been informed that it is not now necessary for them to seek an industrial licence for the establishment of a new industrial undertaking for the manufacture of agricultural tractors. They have, however, been advised to furnish full technical specifications of the tractor proposed to be manufactured by them so that the scheme could be examined further.

(b) Foreign collaboration in the form of a consultancy agreement for implementing the scheme is envisaged. However, name of the proposed collaborator has not been indicated.

(c) It is not possible to indicate at this stage the likely date by which the proposed factory would go into production.

### Trade Agreement with Poland

**1879. Shri Nihal Singh:**

**Shri Vishwa Nath Pandey:**

Will the minister of **Commerce** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a trade agreement has been signed recently between India and Poland;

(b) if so, the goods likely to be exchanged under the agreement; and

(c) the other terms of the agreement ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Commerce (Shri Mohd Shafi Qureshi);**

(a) No new Agreement has been signed, as the current Trade Agreement which was signed on 18th December 1963 is valid till the 31st December, 1968. However, in the discussions concluded in New Delhi on 10-1-1968 the lists of goods to be exchanged between India and Poland during 1968 have been finalised.

(b) The principal items of export from India to Poland during 1968 are traditional items like tea, Coffee, Pepper, Deoiled cakes, Tobacco, Jute products etc., in addition to the manufactured goods like Railway wagons, Trucks, Textile Machinery, Steel pipes and tubes, Machine Tools, Wire ropes, wire cloth, Auto ancillaries and Rayon tyre cord. Poland will supply Fishing Vessels, High pressure gas cylinders, Rolled steel products including Tool and alloy steel, Machine Tools, Fertilisers, Zinc and various chemicals etc.

(c) Does not arise.

**Cost and Price Structure of New Industries**

1880. **Shri Nihal Singh:** Will the Minister of Commerce be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 1670 on the 24th November, 1957 and state:

(a) whether the recommendations of the Tariff Commission in regard to the cost and price structure of new industries have since been considered by Government; and

(b) if so, the details thereof ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi):**

(a) & (b): The recommendations of the Tariff Commission Review Committee referred to in Unstarred Question No. 1670 dated 24.11.67 are still under consideration of the Government.

**Accident to Madras-Mangalore Mail**

1881. **Shri Nihal Singh:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Madras-Mangalore Mail met with an accident at Ambattur railway station on the 13th January, 1968;

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

(c) the causes of the accident; and

(d) the extent of loss of life and property as a result thereof ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) Yes.

(b) & (d) In this accident one person was killed and another 41 injured of whom 11 were hurt grievously.

The cost of damage to railway property has been estimated at approximately Rs. 18, 600/-

(c) The Additional Commissioner of Railway Safety, Bangalore, has held a statutory enquiry into this accident. According to his provisional finding, the accident was due to the failure of the railway staff.

**सामान का निर्यात**

1882. श्री रामगोपाल शलवाले : श्री कंवर लाल गुप्त

श्री ना० स्व० शर्मा : श्री शारदा नन्द :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में भारत द्वारा कितने माल का निर्यात किया गया;

(ख) इस अवधि में विदेशों से कितना तथा कितने मूल्य का माल आयात किया गया;

(ग) अवमूल्यन से पहले भारत, द्वारा कितने तथा कितने मूल्य के माल का आयात तथा निर्यात

किया गया था; और

(घ) निर्यात बढ़ाने के लिये सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है ?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी):**

(क) से (ग) : एक विवरण सभा पटल पर रखा जाता है।

(घ) एक अन्य विवरण भी सभा पटल पर रखा जाता है जिसमें अवमूल्यन के बाद की अवधि में सामान्य रूप से निर्यात को बढ़ाने के लिये किए गए उपायों का व्यौरा दिया गया है।

(पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 224/68)

**New Halting Stations and Platforms in Delhi**

†1883. **Shri Ram Gopal Shalwale: Shri Kauwar Lal Gupta:**  
**Shri N.S. Sharma: Shri Sharda Nand:**  
**Shri R. S. Vidyarthi:**

Will the Minister of Railways be pleased to state the names of places in or around Delhi where new halting stations, platforms and new railway lines are proposed to be constructed ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha) :**

Two projects of Avoiding Lines in Delhi Area so as to bye-pass the congested yards at New Delhi and Delhi Junctions have been sanctioned. The position of each is as follows:—

(i) **Goods Avoiding Lines between Tughlakabad and Sahibabad including the Second Yanuna Bridge, (BG. 19.73 Kms. double line track).**

No new halt stations and new platforms have been provided on this project. The project has already been opened for goods and passenger traffic.

(ii) **Delhi Avoiding Lines and Connected Traffic Facilities (BG. 17.67 Kms. single track and re-grading and re-aligning of 8.90 Kms. existing track).**

This project is still under construction and is expected to be completed by 31-12-1968. New halt stations and platforms (BG) would be provided at Moti Bagh and Brar Square. Patei Nagar which at present is a MG station will be remodelled to handle both BG and MG traffic, thus two new passenger platforms would be provided along with provision of one passenger platform in the existing Safdarjang station. In addition to the above, it is proposed to provide one additional suburban platform at New Delhi railway station and the work is in progress.

**Reversion of Railway employees in Varanasi:**

†1884. **Shri Hukam Chand Kachwai:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that many employees in the Head Train Examiner grade (Rs. 250-380) at Varanasi on the North-East Railway have been reverted without issuing them any charge-sheets;

(b) if so, the reasons therefor ;

(c) whether it is also a fact that the appeals filed by the persons affected have not so far reached the higher officers; and

(d) if so, the reasons therefor ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha);**

(a) to (d) : Information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

**Placing of Orders for Railway Materials  
on Private Establishments.**

1885. **Shri Hukam Chand Kachwai :** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Railways have placed orders with some private business establishments and traders for supplying material for wagons, cast iron sleepers and Steel Castings etc.

(b) if so, the names of such business establishments and the details in regards to the material, separately; and

(c) whether these business establishments and traders had themselves approached his Ministry for supplying the said material or his Ministry invited certain establishments for the supply of the material ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha) :**

(a) Yes.

(b) The number of such orders in each year runs into thousands. The details asked for have to be obtained from 13 Railways/Production Units. The time and effort involved will not be commensurate with the results that may be achieved. However, details in respect of purchases valued over Rs. 5,000/- in each case are published in the Indian Trade Journal issued weekly by the Department of Commercial Intelligence and Statistics, Calcutta, Ministry of Commerce.

(c) No. As per extant rules, orders are placed only after inviting tenders.

#### **Export of Cotton Textiles**

**1886. Shri Hukam Chand Kachwai:** Will the Minister of Commerce be pleased to refer to reply given to Unstarred Question No. 5422 on the 22nd December, 1967 and state:

(a) the names of the Companies, loading firms and traders in the private sector which exported cloth during the year 1967 and the places where they are situated;

(b) the names of the textile mills, amongst those which exported textile cloth during 1967 in Madhya Pradesh and the districts where they are situated;

(c) the names of the countries to which the cloth manufactured in Madhya Pradesh was exported and the quantity thereof; and

(d) the extent to which the cloth is likely to be exported from Madhya Pradesh during the current year ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi) :**

(a) to (d): Information in the form asked for is not available. Collection of this information will not be commensurate with the time and labour involved.

#### **Import of Woollen Cloth**

**1887. Shri Hukam Chand Kachwai:** Will the Minister of Commerce be pleased to state;

(a) the imports of woollen cloth since January, 1967 together with the names of countries from which it was imported;

(b) the quantity imported by the public and private sectors respectively;

(c) the revenue earned as a result of import duties on the above;

(d) the amount of foreign exchange provided by Government to the importers in private sector for its imports;

(e) the steps Government propose to take to encourage imports in the private sector; and

(f) the quantity of woollen cloth likely to be imported during the years 1967-68 and 1968-69 ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi) ;**

(a) to (f): The import of woollen cloth is banned.

No licence has been issued during the year 1967 for import of Woollen cloth the import of which is banned as there is adequate capacity in the country. However, there were nominal imports of around 18,500 metres which relate to either relief consignments or gifts or imports by embassies or unauthorised imports. An import duty of Rs. 1, 16,16,135 was collected on these imports. At present there is no proposal to allow imports of woollen cloth in the future.

#### **Panna Diamond Mines**

**1888. Shri Hukam Chand Kachwai :** Will the Minister of Steel, Mines and Metals be pleased to state:

(a) the value of diamonds auctioned in Panna District, Madhya Pradesh during 1966-67;

(b) the varieties of diamonds mined during the year 1966-67;

(c) the number thereof in each variety separately and the total value thereof; and

(d) the amount paid to the persons engaged in mining the diamonds and amount left with Government ?

**The Minister of Steel, Mines and Metals (Dr. Channa Reddy) :**

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

#### **मुगलसराय रेलवे यार्ड से सूती कपड़े की गांठों की चोरी**

**1889. श्री न० कु० साठवे :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मुगलसराय में रेलवे यार्ड से हाल में ६ लाख रुपए के मूल्य की सूती कपड़े की लगभग 200 गांठें चुराई गई थीं;

(ख) क्या इस मामले में कोई जांच की गई है; और

(ग) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :**

(क) सम्भवतः माननीय सदस्य का आशय कपड़े की उन गांठों की चोरी से है जो अप्रैल, 1967 में वाडी बन्दर (बम्बई) से वाराणासी के पास मडुआडीह को बुक की गयी थीं। अभी तक कपड़े की गांठों की ठीक-ठीक कीमत मालूम नहीं है।

(ख) जी हाँ। रेलवे बोर्ड की केन्द्रीय अपराध व्यूरो और पंजाब रेलवे पुलिस की अपराध जांच एजेंसी द्वारा इस मामले की जांच की गयी है।

(ग) अब तक 12 व्यक्ति गिरफ्तार किए गए हैं और लगभग बत्तीस हजार रुपए की कीमत की 18 गांठें और कुछ खुले कपड़े, बिक्री के उन्नीस हजार छः सौ रुपए (पाँच-पाँच हजार के तीन बैंक ड्राफ्ट और चार हजार छः सौ रुपए के नोट) बरामद हुए हैं। पुलिस की जांच पड़ताल अभी जारी है।

#### **बिड़ला सार्थ समूह**

**1890. श्री न० कु० साठवे :**

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) कितने और कौन-कौन से भूतपूर्व सरकारी अधिकारियों ने बिड़ला सार्थ समूहों में कन्ट्रैक्टमैनों के रूप में तथा अन्य प्रकार से काम कर रहे हैं;

(ख) क्या उन्होंने सरकार से बिड़ला उपक्रमों में काम करने की अनुमति माँगी थी;

(ग) क्या सरकार ने इन अधिकारियों को इस उद्योग-समूह में काम करने की अनुमति दी थी; और

(घ) यदि हाँ, तो उसके क्या कारण हैं?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) केवल प्रथम श्रेणी के अधिकारियों को सेवा-निवृत्ति से दो वर्षों के अन्दर वाणिज्यिक प्रतिष्ठानों में काम करने के लिए सरकार की अनुमति प्राप्त करने की आवश्यकता होती है। औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्रालय में न तो किसी प्रथम श्रेणी के अधिकारी ने सेवा-निवृत्ति के दो वर्षों के अन्दर किसी भी बिड़ला उद्यम में सेवा करने के लिए अनुमति माँगी है और न किसी को इसके लिए अनुमति ही दी गयी है।

(ख) से (घ) : प्रश्न ही नहीं उठते।

### इजिप्शियन कपास का आयात

1891. श्री पी० राममूर्ति :

श्री रामानी :

श्री विश्वनाथ मेनन :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इजिप्शियन कपास भेजने वाले पोत वाणिकों (शिपर्स) ने भारत को गिजा 45 किस्म की कपास कम बेचने का निर्णय किया है।

(ख) यदि हाँ, तो कितना कम और उसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार ने इस मामले पर संयुक्त अरब गणराज्य के साथ बातचीत की है; और

(घ) यदि हाँ, तो उसके क्या परिणाम निकले ?

**वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) :** (क) जी, हाँ। परन्तु गिजा 45 में हुई कमी अन्य बाजारों पर भी लागू की गयी है।

(ख) कमी की मात्रा भिन्न-भिन्न पोत वाणिकों (शिपर्स) के सम्बन्ध में भिन्न-भिन्न थी और उन्हें आबंटित कपास उगाने वाले इलाकों में गिजा 45 के उत्पादन में हुई गिरावट पर निर्भर थी।

(ग) तथा (घ) : जी, हाँ। जनवरी 1968 में भारतीय व्यापार प्रतिनिधिमंडल की संयुक्त अरब गणराज्य की यात्रा के दौरान इस प्रश्न पर बातचीत की गयी थी। पूर्वी भारत रुई संघ और भारतीय रुई संघ के प्रतिनिधियों की काहिरा में हुई बातचीत में सहयोजित किया गया था। इस बातचीत के दौरान सं० अ० गणराज्य के प्राधिकारियों ने खेद प्रकट किया कि उन्हें गिजा 45 के उत्पादन में अप्रत्याशित गिरावट आ जाने के कारण यह कमी करने के लिये विवश होना पड़ा। उन्होंने ये निश्चित आश्वासन दिए कि प्रत्येक पोतवाणिक अपने सब बाजारों को समान रूप में कम माल देगा।

**New Railway Lines on North-Eastern Railway**

†1892. **Shri Mohan Swarup**: Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

- (a) whether Government propose to construct new railway lines on the North-Eastern Railway; and  
 (b) if so, the details thereof?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha)**:

- (a) No.  
 (b) Does not arise.

**ताम्र प्राक्षिक (कौपर पाइराइट्स) शोधक संयंत्र**

1893. **श्री मोहन स्वरूप** :

क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि इंदलथाल, चित्रदुर्ग जिले में ताम्र प्राक्षिक (कौपर पाइराइट्स) शोधक संयंत्र स्थापित किया जा रहा है;  
 (ख) यदि हाँ, तो उसपर कितना धन व्यय होगा; और  
 (ग) इस संयंत्र में उत्पादन आरम्भ होने पर इसमें कितना उत्पादन होगा ?

**इपात, खान तथा धातु मंत्री (डा० ए० चन्ना रेड्डी)**:

- (क) नहीं, महोदय।  
 (ख) और (ग) : प्रश्न उत्पन्न नहीं होते।

**कोटा लाइसेंस**

1894. **श्री मोहन स्वरूप** :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार का ध्यान कुछ व्यापार संघों द्वारा दिए गए इस सुझाव की ओर दिलाया गया है कि कोटा लाइसेंस के न्यूनतम मूल्य को १००० तक बढ़ाने संबंधी शर्तों को उदार बनाया जाना चाहिये जिससे थोड़े मूल्य के लाइसेंस धारियों की बड़ी संख्या को लाभ हो सके; और  
 (ख) यदि हाँ, तो इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी)**:

- (क) जी, हाँ।  
 (ख) सुझाव पर विचार किया गया है किन्तु विदेशी मुद्रा की अत्यधिक कमी के कारण कोटा लाइसेंसों के न्यूनतम मूल्य को 1000 रुपए तक बढ़ाना संभव नहीं समझा गया।

**चीनी मिलों की मशीनरी के निर्माताओं का सार्थ समूह**

1895. **श्री मोहन स्वरूप** : **श्री बे० कृ० दास कौशरी** :

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि चीनी मिलों की मशीनरी के निर्माताओं का सार्थसमूह बना है; और

(ख) यदि हाँ, तो इसका कार्यक्षेत्र क्या है और इसमें प्रतिवर्ष विदेशी मुद्रा की कितनी व्ययत होने की आशा है ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद):**

(क) 24-1-68 को नई दिल्ली में हुई इंजीनियरिंग एसोसियेशन आफ इण्डिया के चीनी मशीन प्रभाग के अध्यक्ष ने प्रभाग की दूसरी वार्षिक बैठक के अवसर पर अपने भाषण में इसका उल्लेख किया था कि चीनी मशीन निर्माताओं के लिए विदेशी खरीदारों को चीनी मिल की मशीनों का सम्भरण करने के लिये अपना एक सार्थकसमूह (कन्सोर्टियम) बना लेना श्रेयस्कर होगा। जहाँ तक सरकार को पता है कि इस प्रकार का कोई भी सार्थक समूह अभी तक नहीं बना है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

### दिल्ली के चारों ओर रिंग रेलवे

1896. श्री बलराज मधोक :

श्री रामगोपाल शालवाले :

श्री कंवर लाल गुप्त :

श्री ना० स्व० शर्मा :

श्री शारदा नन्द :

श्री रा० स्व० विद्यार्थी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली में रिंग रेलवे का कार्य निर्धारित समय के अनुसार नहीं हो रहा है ; और

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा):**

(क) स्वीकृत परियोजना का नाम "दिल्ली परिहार लाइनें और सम्बन्धित यातायात सुविधाएँ" है। इस परियोजना के निर्माण का काम संतोषजनक ढंग से आगे बढ़ रहा है।

(ख) सवाल नहीं उठता।

### पटेल रोड, दिल्ली पर उपरि पुल

1897. श्री बलराज मधोक : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि नजफगढ़ रोड पर स्थित सब बस्तियों को केन्द्रीय सचिवालय तथा दिल्ली के अन्य भागों से मिलाने वाली पटेल सड़क पर उपरि पुल बनाने के सम्बन्ध में प्रारम्भिक कार्य अभी आरम्भ नहीं किया गया है ; और

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा):**

(क) प्रारम्भिक कार्य शुरू कर दिया गया है।

(ख) सवाल नहीं उठता।

### विदेशी कम्पनियाँ

1899. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पहली पंचवर्षीय योजना के प्रारम्भ से लेकर अब तक किन-किन औद्योगिक उपक्रमों में विदेशी कम्पनियों को आधी से अधिक पूंजी लगाने की अनुमति दी गई है ; और

(ख) इनमें से प्रत्येक उपक्रम में विदेशी कम्पनियों को कितने प्रतिशत तक पूंजी लगाने की अनुमति दी गई है ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) और (ख) : आधी से अधिक विदेशी साझे की वे कम्पनियाँ जिन्हें 1951 से 1968 (20 फरवरी, 1968 तक) पूंजी जारी किए जाने की अनुमति दी गई थी के नाम धन राशि जिसकी अनुमति दी गई थी विदेशी भाग का प्रतिशत तथा विदेशी अंशधारियों के नाम बताने वाला एक विवरण (अंग्रेजी के उत्तर के साथ) संलग्न है। (पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या ए० टी० 225-68)

**उड़ीसा में बुनकरों की सहकारी समितियाँ**

**1900. श्री चिन्तामणि पाणिग्रही :**

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उड़ीसा सरकार को उड़ीसा में बुनकरों की एपैक्स तथा प्राइमरी सहकारी समितियों को छूट की बकाया राशि देनी अभी बाकी है ;

(ख) यदि हाँ, तो कुल कितनी राशि है ; और

(ग) बुनकरों की एपैक्स तथा प्राइमरी सहकारी समितियों को छूट की बकाया राशि का भुगतान करने के लिये क्या कदम उठाये गए हैं ?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) :**

(क) से (ग) : जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

**पटसन उद्योग में संकट**

**1901. श्री हिम्मत सिंह :**

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पटसन उद्योग की संकटमय स्थिति के बारे में सरकार को भारतीय पटसन मिलों की संख्या की ओर से कोई ज्ञापन प्राप्त हुआ है, जिसमें पटसन के माल पर निर्यात शुल्क कम किए जाने की माँग की गई हो ;

(ख) यदि हाँ, तो पटसन मिलों की संस्था ने क्या माँगें प्रस्तुत की हैं ; और

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

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) :**

(क) तथा (ख) : भारतीय पटसन मिलों की संस्था ने समय-समय पर कई ज्ञापन दिए हैं जिनमें, अन्य विषयों के साथ-साथ, बोरों तथा विशिष्ट माल पर निर्यात शुल्क हटाने तथा हेसियन पर निर्यात शुल्क कम करने का अनुरोध किया गया है।

(ग) सरकार की निर्यात निष्पादन पर निरन्तर निगरानी रखने की सामान्य नीति के अनुरूप तथा शुल्क कम करने के अनेक अनुरोधों के संदर्भ में, पटसन के माल की कुछ किस्मों पर 26 मई, 1967 से और फिर 7 फरवरी, 1968 से निर्यात शुल्क कम कर दिए गए।

## अल्यूमिनियम का आयात

1902. श्री हिम्मत सिंह : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अल्यूमीनियम के आयात के कारण अल्यूमीनियम के देशीय निर्माताओं को इसकी माँग कम होने के कारण क्षमता से कम काम करने पर विवश होना पड़ा है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) सरकार ने आयात को नियंत्रित करने के लिये क्या कार्यवाही की है ताकि घरेलू उद्योग पूर्ण क्षमता से काम कर सके; और

(घ) 1967 में अल्यूमिनियम का कितना निर्यात किया गया है और किन-किन वस्तुओं का निर्यात किया गया है और भारतीय अल्यूमीनियम उद्योग ने इस वर्ष क्षमता से कितना कम काम किया ?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (डा० चन्ना रेड्डी):

(क) नहीं, महोदय ।

(ख) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ग) देशी उत्पादन में कमी की सीमा तक, मुख्यतः बिजली की तारें तथा संवाहक उन उद्योगों के लिये जो कि प्राथमिकता सूची में शामिल हैं, विद्युत् श्रेणी अल्यूमीनियम का ही निर्यात करने की आज्ञा है। तकनीकी विकास महानिदेशालय आयात लाइसेंस की छानबीन करता है जो कि अन्य बातों के अतिरिक्त देशीय प्राप्यता का ध्यान भी रखता है।

(घ) जनवरी-अक्टूबर 1967 के दौरान विभिन्न रूपों में एल्यूमीनियम धातु तथा सीमिस के आयात की सूचना संलग्न विवरण में दी हुई है। (पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 226/68) एल्यूमीनियम की प्रतिष्ठापित क्षमता जो कि जनवरी 1967 में 93,300 टन थी, सितम्बर, अक्टूबर 1967 में 113,300 टन तक चली गयी। वर्ष के दौरान वास्तविक उत्पादन 96,400 टन के स्तर का था। सब प्रदावकों ने आमतौर पर लगभग अपनी क्षमता पर काम किया। विद्युत् शक्ति के सीमित मात्रा में प्राप्त होने के कारण उत्पादन में थोड़ी सी गिरावट आ गई।

दक्षिण रेलवे में निर्माण कार्यों के इंजीनियरी सहायक निरीक्षक

1903. श्री नम्बियार :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण रेलवे के निर्माण-कार्यों के इंजीनियरी सहायक निरीक्षकों को जो वैकल्पिक पद दिए जा रहे हैं वे जे-तकनीकी हैं तथा उनका किसी भी तरह से उनके अनुभव और अर्हता के साथ कोई सम्बन्ध नहीं है;

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

(ग) दक्षिण रेलवे में निर्माण-कार्यों के ऐसे इंजीनियरी सहायक निरीक्षकों की कुल संख्या कितनी है ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) जी हाँ।

(ख) ऐसे तकनीकी पद उपलब्ध नहीं हैं जहाँ उनके अनुभव और अर्हताओं का उपयोग किया जा सके।

(ग) 54

कानपुर स्टेशन पर कुलियों को लाइसेंस देने की नई योजना

1904. श्री नम्बियार :

श्री अनिरुद्धन :

श्री भगवान दास : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे अधिकारियों ने कानपुर रेलवे स्टेशन पर कुलियों को लाइसेंस देने की नई योजना चालू की है;

(ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है तथा लाइसेंस फीस कितनी है;

(ग) क्या यह सच है कि पुरानी योजना में लाइसेंस फीस २ रुपये थी तथा चिकित्सा, आदि की अन्य सुविधायें उसमें शामिल थीं; और

(घ) यदि हाँ, तो नई योजना में इन सुविधाओं को शामिल न करने के क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा):

(क) और (ख) कानपुर रेलवे स्टेशन पर भारिकों के लिए लाइसेंस देने की हाल में कोई नयी योजना नहीं बनायी गयी है लेकिन 1-12-62 से ठेकेदार द्वारा भारिक सप्लाई करने की प्रणाली के बदले स्थायीकरण योजना के अन्तर्गत रेलवे बिना मध्यवर्ती ठेकेदार के भारिकों को लाइसेंस देती है। फिलहाल वसूल की जाने वाली लाइसेंस फीस प्रति भारिक 2 रु० 34 पैसे मासिक है।

(ग) 1-11-1962 से पहले लाइसेंस प्राप्त भारिक एक ठेकेदार के मातहत थे जिसने प्रति भारिक २ रु० मासिक लाइसेंस फीस लगा रखी थी। उस समय उन्हें केवल एक आनुषंगिक लाभ यह था कि यदि काम करते समय भारिकों को चोट आ जाती थी तो प्रधान जमादार द्वारा प्राथमिक चिकित्सा की व्यवस्था की जाती थी।

(घ) वर्तमान योजना के अन्तर्गत लाइसेंस प्राप्त भारिक अधिक उदार सुविधा के पात्र हैं और रेलवे अस्पतालों और दवाखानों में उनको निःशुल्क बहिरंग चिकित्सा की सुविधा दी जाती है।

डाउन लालगोला सवारी गाड़ी के तीसरे दर्जे के डिब्बे पर हमला

1905. श्री चपलाकन्त भट्टाचार्य : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 24 जनवरी, 1968 को पूर्व रेलवे में डाउन लालगोला सवारी गाड़ी के तीसरे दर्जे के डिब्बे पर एक सशस्त्र दल ने हमला किया था;

(ख) क्या वे लोग कुछ सवारियों के जेबरात तथा अन्य सम्पत्ति छीन कर ले गये थे; और

(ग) यदि हाँ, तो उस मामले में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० सु० पुनाचा) :**

(क) न तो ऐसी कोई घटना नोटिस में आयी है और न ही सरकारी रेलवे पुलिस ने इस सम्बन्ध में कोई मामला दर्ज किया है।

(ख) और (ग) : सवाल नहीं उठता।

#### स्ट्रक्चरल स्टील की बिक्री

**1906. श्री देवकी नन्दन पाटोदिया : (श्री सु० कु० तापड़िया)**

क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड ने लगभग 7000 टन इस्पात के ढांचों को १०० रुपये प्रति टन की छूट देकर बेचने के लिए हाल ही में एक सौदा किया था;

(ख) क्या यह भी सच है कि यह सौदा कुछ चुनी हुई फर्मों के साथ किया गया था और अपने मूल्य 100 रुपये प्रति टन कम करने के हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड के इरादों के बारे में कोई पूर्व घोषणा या प्रचार नहीं किया गया था;

(ग) हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड ने इस बारे में अपनी तसल्ली कैसे की कि उससे सबसे अधिक दाम मिल रहे हैं; और

(घ) यह सौदा करने में सामान्य प्रतिक्रिया का पालन न करने का कारण तथा औचित्य क्या था ?

**इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० सी० सेठी) :**

(क) और (ख) : हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड ने संरचनात्मक इस्पात का कोई ऐसा सौदा नहीं किया। स्पष्ट है कि प्रश्न का संकेत हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड द्वारा राउरकेला में जमा "आफ ग्रेड" प्लेटों के विक्रय के बारे में किये गये प्रबन्ध की ओर है। हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड ने यह फैसला किया था कि 31 मार्च 1968 से पहले किये जाने वाले प्रेषणों पर प्रथमतः उन स्टाकिस्टों उपभोक्ताओं को 100 रुपये प्रति टन की छूट दी जाये जो पहले बाजार-भाव पर आफ-ग्रेड प्लेटें खरीदते रहे हैं। अतः 200 से अधिक उपभोक्ताओं को परिपत्र जारी किये गये। यह भी फैसला किया गया था कि ऐसे स्टाकिस्टों/उपभोक्ताओं की आवश्यकताओं की पूर्ति के बाद बचे माल को अन्य दुकानदारों और उपभोक्ताओं को दिया जाय।

(ग) और (घ) : कई बातों जैसे अवहृद्ध पूंजी पर ब्याज की हानि, पैसे के आवागमन में वृद्धि, इस माल के स्टाक करने से जो स्थान घिरा हुआ था उसको दूसरे कामों में लाये जा सकने आदि को ध्यान में रखते हुए हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड ने यह निश्चय किया कि आफ-ग्रेड प्लेटों के बारे में यह प्रस्ताव व्यापारिक दृष्टि से लाभप्रद था।

#### इकोनॉमिक एण्ड रिसर्च फाउण्डेशन

**1907. श्री देवकी अन्दन पाटोदिया :**

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इकोनॉमिक एण्ड रिसर्च फाउण्डेशन ने अपने अध्ययन पत्र (स्टैंडी नोट) में कहा है कि भारत में प्रमुख कम्पनियाँ अलाभकर विकास के दौर से गुजर रही हैं, जो देश में औद्योगिक प्रगति के भविष्य के लिए शुभ लक्षण नहीं है;

(ख) क्या इस पत्र में यह भी बताया गया है कि यद्यपि चोटी की 200 कम्पनियों की बिक्री में 1965 में 14 प्रतिशत वृद्धि हुई, उनका शुद्ध लाभ लगभग 5 प्रतिशत कम हो गया; और

(ग) यदि हाँ, तो इसके बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) और (ख) : जी हाँ। फाउंडेशन ने अपनी अध्ययन टिप्पणी में यह कहा है कि चोटी की 200 कम्पनियों की बिक्री १९६४ में 2,613 करोड़ रुपये से बढ़कर 1956 में 2998 करोड़ रुपये हो गई। किन्तु वास्तविक लाभ 125 करोड़ रुपये से घट कर 115 करोड़ रुपये रह गया। और यह भी कहा गया है कि यद्यपि बड़ी कम्पनियाँ आकार में तो बढ़ रही हैं किन्तु लाभ की दृष्टि से इनका विकास अलाभप्रद था।

(ग) यद्यपि उन 200 कम्पनियों, जिनका फाउंडेशन ने अध्ययन किया था, की बिक्री बढ़ी और लाभ घटा, फिर भी यह नहीं सिद्ध होता कि देश में काम कर रही सभी कम्पनियों की यही स्थिति है। रिजर्व बैंक आफ इंडिया ने 1965-66 में गैर-सरकारी तथा गैर-वित्तीय सरकारी लिमिटेड कम्पनियों की बहुत बड़ी संख्या में अर्थात् 133 कम्पनियों के सम्पूर्ण रूप से कार्य-संचालन का अध्ययन किया है। इस अध्ययन के अनुसार पिछले वर्ष की तुलना में इन कम्पनियों की बिक्री में 10.1 प्रतिशत की वृद्धि हुई। कुल पूंजीगत विनियोजन की दृष्टि से लाभ 9.9 प्रतिशत और बिक्री के आधार पर लाभ 9.4 प्रतिशत था। बिक्री में 10 प्रतिशत की वृद्धि तथा लगभग 10 प्रतिशत का लाभ कम नहीं कहा जा सकता।

#### **ऊनी कपड़ा मिल, बोकानेर**

1908. श्री देवकी नन्दन पाटोदिया : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बोकानेर में सरकारी ऊनी कपड़ा मिल में उत्पादन आरम्भ हो गया है;

(ख) यदि हाँ, तो उसका उत्पादन लक्ष्य क्या है ;

(ग) यह मिल अपना माल कब निर्यात करना शुरू कर देगी; और

(घ) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक है, तो देरी के क्या कारण हैं ?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (मोहम्मद शफी कुरेशी) :**

(क) जी, नहीं।

(ख) तथा (ग) : प्रश्न नहीं उठते।

(घ) राजस्थान सरकार से जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

#### **राष्ट्रीय कोयला विकास नियम**

1909. श्री योगेन्द्र शर्मा : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोयले पर मूल्य नियंत्रण तथा उसके वितरण पर से नियंत्रण हटाने के समय राष्ट्रीय कोयला विकास निगम को प्रोत्साहन देने के लिए जिससे निजी कोयला

खान मालिकों के मूल्य बढ़ाने के प्रयास को विफल किया जा सके तैयार की गई योजनाओं को अभी तक कार्यान्वित नहीं किया गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

**इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (श्री प्रकाश चन्द्र सेठी)**

(क) और (ख) कोयले पर से मूल्य और वितरण नियंत्रण हटाने के समय राष्ट्रीय कोयला विकास निगम को प्रोत्साहन देने के लिये कोई ऐसी योजना तैयार नहीं की गई थी। इसलिये ऐसी किसी योजना को क्रियान्वित करने का प्रश्न ही नहीं उठता।

### नये मिश्रित इस्पात कारखाने

**1910 श्री योगेन्द्र शर्मा :** क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने नये मिश्रित इस्पात कारखानों तथा वर्तमान मिलों के विस्तार के लिए लाइसेंस जारी करना स्थगित करने का निर्णय किया है; और

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

**इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० सी० सेठी):**

(क) और (ख) : व्यावहारिक अर्थशास्त्री अनुसंधान की राष्ट्रीय परिषद् इस्पात और मिश्र-इस्पात की पुनरीक्षित अनुमानित माँग पर विचार कर रही है। यह रिपोर्ट शीघ्र ही प्राप्त होने की संभावना है। इस रिपोर्ट के प्राप्त हो जाने और इसका अध्ययन कर लेने के पश्चात् ही मिश्र-इस्पात के लिए औद्योगिक लाइसेंस देने के प्रश्न पर विचार किया जायगा।

### रेल के माल डिब्बों का निर्यात

**1911. श्री शिवचन्द्र झा :**

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत को रेल के माल डिब्बों के निर्यात के लिए विदेशों से क्रयादेश मिले हैं।

(ख) यदि हाँ, तो प्रति वर्ष कितने क्रयादेश मिले और ये क्रयादेश किन-किन देशों से मिले हैं; और

(ग) इससे भारत को अनुमानतः कितनी विदेशी मुद्रा की आय होगी ?

**वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह):**

(क) जी, हाँ।

(ख) तथा (ग) : ये संविदाएँ वर्षवार आधार पर नहीं की जाती अपितु संविदा में उल्लिखित अवधि के अन्तर्गत कुल संभरण के लिए की जाती है जो प्रत्येक संविदा में भिन्न-भिन्न होती है।

देश	डिब्बों की संख्या	मूल्य	टिप्पणी
पूर्वी अफ्रीका	727	3.22 करोड़ रुपये	480 डिब्बे भेज दिये गये 247 भेजे जा रहे हैं
हंगरी	500	2 55 करोड़ रुपये	कार्यान्वित किये जा रहे हैं
श्रीलंका	40	31 लाख रुपये	—वहीं—
बर्मा	14	7.45 लाख रुपये	—वहीं—
दक्षिण कोरिया	1100	8.5 करोड़ रुपये	—वहीं—

### भारत का भू-तत्वीय सर्वेक्षण

#### 1912. श्री शिवचन्द्र झा :

क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार ने हाल ही में भारत का भू-तत्वीय सर्वेक्षण कराया है;  
 (ख) यदि हाँ, तो देश में किन-किन खनिजों को अभी तक नहीं निकाला गया है तथा वे किस-किस राज्य में हैं; और  
 (ग) इन खनिजों को निकालने के लिये सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (श्री डा० चन्ना रेड्डी)

- (क) हाँ, महोदय ।  
 (ख) भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण द्वारा अभी तक देश में किये गये खनिज के अनुसंधानों के फलस्वरूप विभिन्न खनिज निक्षेपों का पता चला है। प्रत्येक राज्य में प्राप्त हुए अधिक महत्वपूर्ण खनिज निक्षेप ये हैं :—

**आंध्र प्रदेश :** एस्त्रैस्ट्स, पाराइट्स, कोयला, ताँबा-सीसा-अयस्कों, लोहा अयस्कों, चूना पत्थर और अभ्रक ।

**आसाम :** तेल तथा प्राकृतिक गैस, कोयला, सिलिमैनाइट और चूना पत्थर ।

**बिहार :** एपाटाइट, कोयला, ताँबा अयस्क, लोहा अयस्कों, अभ्रक, कायनाइट, पायराइट्स

**गुजरात :** एकोदिज, मैंगनीज अयस्कों, चूना पत्थर, तेल और प्राकृतिक गैस, जिप्सम, फ्लोराइट ।

**हिमाचल प्रदेश :** स्लेट्स, नमक और चूना पत्थर ।

**जम्मू और कश्मीर :** कोयला, लिग्नाइट, जिप्सम और चूना पत्थर ।

**केराला :** लोहा अयस्को, मिट्टी, इलमैनाइट, मोनाजाइट ।

**मध्य प्रदेश :** कोयला, कोरन्डम, चूना पत्थर, फ्लोराइट, सिलिमैनाइट, अग्नि मृत्तिकाएँ, डोलोमाइट, मैंगनीज, एकोदिज, कच्चा लोहा, हीरा ।

**महाराष्ट्र :** एकोदिज, मैंगनीज अयस्कों, चूना पत्थर, मिट्टी, कोयला, डोलोमाइट, लोहा अयस्कों

**मैसूर :** लोहा अयस्कों, मैंगनीज अयस्कों, एकोदिज, चूना पत्थर, क्रोमाइट, मिट्टी, सोना, मैंगनीसाइट, पायराइट ।

**उड़ीसा :** लोहा अयस्कों, मैंगनीज अयस्कों, क्रोमाइट, डोलोमाइट, चूना पत्थर, वैनाडी फ़ैरस मैंगनीटाइट, कोयला ।

**पंजाब :** चूना पत्थर, शीशा रेत ।

**राजस्थान :** एमेराल्ड, सीसा-जस्ता अयस्कों, ताँबा अयस्कों, जिप्सम, स्टेटाइट, पायराइट, फ्लोराइट, चाँदी, अभ्रक, चूना पत्थर, बैटोनाइट, फुलर्स अर्थ, लिग्नाइट, राक-फास्फेट, शीशा रेत ।

**उत्तर प्रदेश :** चूना पत्थर, डोलोमाइट, जिप्सम, शीशा रेत, अग्नि मृत्तिकाएँ, कोयला, मैंगनी-साइट, राक-फास्फेट ।

**पश्चिमी बंगाल :** कोयला; रेत, बोलक्रेमाइट ।

**गोआ :** मैंगनीज और कच्चा लोहा ।

**हरियाणा :** कच्चा लोहा और चूना पत्थर ।

**दिल्ली :** मिट्टी और सिलिका रेत ।

**मनीपुर :** चूना पत्थर ।

**पांडीचेरी :** चूना पत्थर ।

**मद्रास :** स्कोदिज, कच्चा लोहा, मैंगनीसाइट, लिग्नाइट, चूना पत्थर और मिट्टी ।

(ग) देश में बड़े खनिजों जैसे कच्चा लोहा, कोयला, ताँबा, सीसा, जस्ता और फास्फेट आदि के विदोहन के लिए राज्य के स्वामित्व में राष्ट्रीय खनिज विकास निगम, राष्ट्रीय कोयला विकास निगम, नेवेली लिग्नाइन निगम, हिन्दुस्तान जिंक लि०, भारत एल्यूमिनियम कम्पनी तथा हिन्दुस्तान कापर लि० जैसी निकाएँ स्थापित की हैं । राज्य सरकारें, जिनमें से कुछ ने इस प्रयोजन के लिए इस प्रकार की निकायों की स्थापना की है, दूसरे खनिजों का विदोहन कर रही हैं ।

#### संयुक्त राष्ट्र व्यापार तथा विकास सम्मेलन :

1913. श्री चेंगलराया नाइडू :

श्री दीवीकन :

श्री एस्थोस :

श्री पी० राममूर्ति :

श्री अब्राहम :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि संयुक्त राष्ट्र व्यापार तथा विकास सम्मेलन में भाग लेने वाले प्रतिनिधियों ने यह शिकायत की है कि उनके सामान की सुरक्षा के लिये पर्याप्त व्यवस्था नहीं की गई;

(ख) क्या यह भी सच है कि सम्मेलन में स्थित विभिन्न जलपान-गृहों पर इन प्रतिनिधियों से अत्यधिक कीमतें ली गई हैं; और

(ग) यदि हाँ, तो सरकार ने इस मामले में क्या कार्यवाही की है और उसके क्या परिणाम निकले ?

**वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) :** (क) जी, नहीं, इसके विपरीत संयुक्त राष्ट्र व्यापार तथा विकास सम्मेलन के प्रतिनिधियों ने वहाँ की व्यवस्था की प्रशंसा की है क्योंकि उनकी कोई हुई वस्तुओं को, जिनमें कुछ बहुमूल्य वस्तुएँ शामिल थीं, ढूँढ़ कर उनके मालिकों को वापिस लौटा दिया गया ।

(ख) तथा (ग) : विज्ञान भवन में केफेटेरिया तथा रेस्तरां में कीमतें उचित हैं । शुरू

में कुछ मर्दों की कीमतों के बारे में एक शिकायत प्राप्त हुई थी परन्तु उस मामले का सन्तोषजनक रूप से समाधान कर दिया गया।

### चेकोस्लोवाकिया को भारतीय प्रतिनिधि मंडल

1914. श्री चेंगलराया नायडू :

श्री रघुबीर सिंह शास्त्री :

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल में भारत से कोई प्रतिनिधिमंडल चेकोस्लोवाकिया गया था; और  
(ख) यदि हाँ, तो उसके सदस्य कौन थे और किन-किन विषय पर विचार-विमर्श किया गया तथा उसे अपनी यात्रा में क्या सफलताएँ मिलीं ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :

(क) जी हाँ।

(ख) प्रतिनिधि मण्डल में निम्नलिखित व्यक्ति सम्मिलित थे :—

1. श्री एन० सुब्रह्मण्यम, विशेष सचिव, औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्रालय।

2. श्री कै० बी० राव, सलाहकार, योजना आयोग।

3. डा० बी० डी० कालेलकर, महानिदेशक, तकनीकी विकास।

4. श्री वी० कृष्ण मूर्ति, वरिष्ठ उप-मुख्य .. .. . विकल्स लिमिटेड।

प्रतिनिधिमंडल द्वारा जिन विषयों पर बातचीत की गई वे थे, चेकोस्लोवाकिया सरकार की प्रेशकश कि वह ऐसी इंजीनियरी की अपरम्परागत वस्तुओं के आयात की सम्भावनाओं का पता लगाये जो व्यापारिक समझौते के अन्तर्गत वस्तुओं में अतिरिक्त होंगी, चेक सहायता से सरकारी या गैर-सरकारी क्षेत्र में स्थापित संयंत्रों की क्षमता का पूरा उपयोग किये जाने की सम्भावनाओं की खोज, निर्मित उत्पादों जैसे मशीनी औजार, बायलरों के हिस्से तथा वाल्व इत्यादि के भारत से निर्यात में सहायता करना।

कार्यकारीदल की प्रथम बैठक होने के कारण दोनों प्रतिनिधि मण्डलों में बातचीत अधिकतर सिद्धान्तों पर और एक दूसरे के विचारों को जानने तक ही सीमित थी।

### उत्तर रेलवे पर सब-ओवरसियर, मिस्त्री और ड्राफ्ट्समैन

1915. श्री म० ला० सौधी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे में ग्रेड-एक के लगभग 230 सब ओवरसियर मिस्त्रियों को निम्न ग्रेडों में तकनीकी नौकरियों की पेशकश की गई है;

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

(ग) क्या सरकार का विचार इनको स्थायी मिस्त्रियों के रूप में नियुक्त करने का है ?

रेलवे मंत्री (श्री के० मु० पुनाचा) :

(क) और (ख) : कुछ कामों के पूरा हो जाने के कारण उत्तर रेलवे पर 85 सबओवरसियर मिस्त्री और 23 ड्राफ्ट्समैन फालतू हो गये थे। उन्हें गैर-तकनीकी पदों पर लगाया गया है क्योंकि उनके लिए तकनीकी पद उपलब्ध नहीं थे।

(ग) रेल पथ मिस्त्रियों के संवर्ग के पदों पर नियुक्ति केवल पदोन्नति द्वारा की जाती है।

## उद्योगों पर मंदी का प्रभाव

1916 श्री म० ल० सौधी :

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1966-67 में भारत में आई मन्दी का छोटे और बड़े पैमाने के कितने उद्योगों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है; और

(ख) बिहार और पश्चिम बंगाल के आँकड़े अलग-अलग क्या हैं तथा उत्पादन और मूल्य के रूप में विभिन्न उद्योगों में वस्तुतः कितनी कमी हुई है ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :

(क) और (ख) मन्दी का उद्योग के बहुत बड़े भाग पर थोड़ा-बहुत असर अवश्य पड़ा है, यद्यपि इसका प्रभाव कुछ उद्योगों पर औरों की अपेक्षा अधिक रहा है। ऐसी स्थिति में छोटे तथा बड़े पैमाने के प्रभावित एककों की ठीक-ठीक संख्या बता सकना तथा उत्पादन और उसके मूल्य के आँकड़े दे सकना व्यावहारिक नहीं है।

## निर्यात योग वस्तुओं के मूल्यों में कमी

1917, श्री नायनार :

श्री चक्रपाणि :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निर्यात योग्य कुछ वस्तुओं के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य गिरने के कारण वर्ष 1967-68 में निर्यात कम हुआ है;

(ख) यदि हाँ, तो किन-किन वस्तुओं के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य गिरे हैं और कितने; और

(ग) इस स्थिति का मुकाबला करने के लिए सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

वाणिज्य उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी)

(क) तथा (ख) : 1967-68 में कुछ वस्तुओं के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों में गिरावट आई किन्तु उससे इन वस्तुओं के निर्यातों के कुछ मूल्यों में कोई कमी नहीं हुई। कुछ अन्य वस्तुओं के मामले में उनके अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों और निर्यात के कुल मूल्यों, दोनों में गिरावट आई। तुलनात्मक एकक मूल्यों सम्बन्धी दो विवरण (अंग्रेजी में) संलग्न हैं। फिर भी, अप्रैल-नवम्बर, 1967 में, कुछ वस्तुओं के एकक मूल्यों में गिरावट के बावजूद उनके कुल निर्यात में 1966 की उसी अवधि की तुलना में 7 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

(ग) एक और विवरण भी (अंग्रेजी में) सभा पटल पर रखा जाता है जिसमें अवमूल्यन के बाद की अवधि में सभी निर्यात में वृद्धि करने के लिए सरकार द्वारा किये गये उपायों का व्यौरा दिया गया है। (पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 227-68)

## हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची

1918. श्री नायनार :

श्री चक्रपाणि :

श्री मोहम्मद इस्माइल :

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन, रांची में १० सप्ताह से अधिक समय तक कोई स्थायी चेंजरमैन नहीं रहा ;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या भारतीय लेखा परीक्षा तथा लेखा सेवा का एक कनिष्ठ अधिकारी उक्त अवधि में चेयरमैन के रूप में काम करता रहा था; और

(घ) यदि हाँ, तो उसके क्या कारण हैं ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) और (ख) : श्री टी० आर० गुप्त के त्यागपत्र देने के फलस्वरूप अध्यक्ष का पद 7 अक्टूबर, 1967 से खाली हो गया था।

(ग) और (घ) : जब कि इस पद पर किसी अन्य व्यक्ति की नियुक्ति करने के प्रश्न पर सरकार द्वारा विचार किया जा रहा था तो अन्तरिम व्यवस्था के रूप में कम्पनी के वित्तीय सलाहकार तथा मुख्य लेखाधिकारी, जो भारतीय लेखा परीक्षा तथा लेखा सेवा के वरिष्ठ अधिकारी हैं, को इस पद का प्रभारी बना दिया गया था।

**नारियल जटा बोर्ड कर्मचारी संस्था**

1919: श्री एस्थोस :

श्री अब्राहम :

श्री चक्रपाणि :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को नारियल जटा बोर्ड कर्मचारी संस्था से उनकी संस्था को मान्यता प्रदान करने के सम्बन्ध में कोई ज्ञापन मिला है; और

(ख) यदि हाँ, तो उस पर सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

**वाणिज्य उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी) :**

(क) नारियल जटा बोर्ड कर्मचारी संस्था ने संयुक्त परामर्श तथा अनिवार्य पंचनिर्णय योजना के प्रयोजनों के लिए मान्यता प्राप्त करने के लिए आवेदन-पत्र दिया था।

(ख) संस्था को सूचित किया गया कि वह मान्यता प्राप्त करने की पात्र नहीं है क्योंकि संयुक्त परामर्श व्यवस्था की योजना सांविधिक बोर्डों के कर्मचारियों पर लागू नहीं होती।

**दुर्गापुर इस्पात कारखाना**

1920. श्री रमानी :

श्री अब्राहम :

श्री सत्यनारायण सिंह :

क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दुर्गापुर इस्पात कारखाने में आगामी दो वर्षों के लिए नई भर्ती बन्द कर दी गई है; और

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

**इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (डा० चन्ना रेड्डी) :**

(क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

**बानापुर फास्ट पैसेन्जर ट्रेन के साथ शयन डिब्बे लगाना**

1921. श्री गोपाल साबू :

श्री बेणी शंकर शर्मा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि पूर्वी रेलवे की साहबगंज लूप लाइन पर भागलपुर एक

महत्वपूर्ण व्यापार केन्द्र होने के कारण प्रतिदिन सैकड़ों यात्री आती बार दानापुर फास्ट पैसेंजर ट्रेन से और जाती बार दिल्ली एक्सप्रेस गाड़ी से भागलपुर और कलकत्ता के बीच यात्रा करते हैं;

(ख) क्या यह सच है कि दानापुर फास्ट पैसेंजर ट्रेन के साथ कोई भी शयन डिब्बा नहीं लगाया जाता, जिससे यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है; और

(ग) यदि हाँ, तो तीसरी श्रेणी में यात्रा करने वाले स्थानीय व्यवितियों की सुविधा के लिये दानापुर फास्ट पैसेंजर ट्रेन के साथ तीन टायर वाला शयन डिब्बा लगाने के लिए क्या कार्यवाही की गयी है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :**

(क) जी हाँ। भागलपुर और कलकत्ता के बीच सभी गाड़ियों से प्रतिदिन लगभग 100 यात्री यात्रा करते हैं।

(ख) और (ग) इस समय 327-328 हावड़ा-दानापुर तेज सवारी गाड़ियों में कोई शयन-यान नहीं लगाया जाता। एक निश्चित कार्यक्रम के आधार पर शयन-यानों का निर्माण किया जा रहा है। जब अधिक शयन-यान उपलब्ध होंगे, तब 327 अप/328 डाउन हावड़ा-दानापुर तेज सवारी गाड़ियों में शयन-यान लगाने के प्रश्न पर विचार किया जायेगा।

**रेलवे बोर्ड अधिकारियों के कमरों को सुसज्जित करना**

1922. श्री बाबूराव पटेल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत पाँच वर्षों में वर्षवार नई दिल्ली में रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष, सदस्यों, अतिरिक्त सदस्यों, निदेशकों और अधिकारियों के कमरों को सुसज्जित करने पर कुल कितना धन व्यय किया गया है;

(ख) कमरों को सुसज्जित करने का काम किन-किन ठेकेदारों अथवा कम्पनियों ने किया था;

(ग) इस काम के लिये सुसज्जित करने वाला जो सामान आयात किया गया उसपर कितना धन व्यय हुआ;

(घ) क्या ठेका देने से पहले टेंडर माँगे गये थे; और

(ङ) क्या सरकार ने इस सम्बन्ध में बचत करने के लिए कोई योजनाएँ बनाई हैं ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :**

(क) एक विवरण संलग्न है जिसमें स्थिति बतायी गयी है। (पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 228-68)

(ख) वातानुकूलन : मेसर्स वोल्टास लिमिटेड एण्ड एयर कंडीशनिंग कार्पोरेशन प्राइवेट लिमिटेड—उत्तर रेलवे के माध्यम से।

फर्निचर : मेसर्स स० कर्मसिंह एण्ड सन, नयी दिल्ली-1

गलीचे : सेण्ट्रल काटेज इंडस्ट्रीज एपोरियम, नयी दिल्ली।

लोहे की अलमारी : मेसर्स गाडरेज एण्ड बायक मेन्यूफैक्चरिंग कम्पनी प्राइवेट लिमिटेड।

(ग) विदेश से मंगाया गया कोई साज सामान इस्तेमाल नहीं किया गया

(घ) वातानुकूलक और लोहे की अलमारियाँ महानिदेशक, संभरण और निबटान के चालू धर ठेकों के आधार पर खरीदी गयीं। जहाँ तक फर्निचर का सम्बन्ध है, हर साल स्थानीय फर्मों

से टेंडर माँगे जाते हैं, और जिस टेंडरदाता की दर न्यूनतम होती है, उसे एक वर्ष के लिए फर्निचर सप्लाई करने और मानक मरम्मत करने का ठेका दिया जाता है। जो सामान सेण्ट्रल काटेज इंडस्ट्रीज एम्पोरियम के माध्यम से खरीदे गये, उनके लिए कोई टेंडर नहीं माँगा गया।

(इ) फर्निचर पर होने वाले खर्च को यथासम्भव कम से कम रखा जा रहा है।

#### साइकिलों के रिमों का निर्माण

1923. श्री बाबूराव पटेल : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में साइकिलों के रिमों के निर्माण के लिए हरियाणा सरकार के माध्यम से जिन प्रयोजकों और उनके विदेशी सहयोगकर्ताओं ने एक योजना प्रस्तुत की थी, उनके नाम क्या हैं;

(ख) इस प्रस्ताव को किन कारणों से स्वीकार नहीं किया जा सका था;

(ग) क्या यह सच है कि प्रायोजकों ने मशीनें अब तनजानिनयाँ भेज दी हैं; और

(घ) गत तीन वर्षों में प्रतिवर्ष साइकिलों के कितने रिमों का आयात किया गया और उनपर कितनी राशि खर्च हुई ?

#### औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद)

(क) और (ख) : मार्च, 1967 में सरकार को हरियाणा सरकार के जरिये नैरोबी, केन्या निवासी श्री बिहारी लाल सैनिक जो भारतीय मूल के एक अंग्रेजी राष्ट्रिक से हरियाणा में साइकिलों के रिम बनाने का एक कारखाना स्थापित करने के बारे में एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ था। इस प्रस्ताव के बारे में सरकार की स्वीकृति पार्टी को 7 फरवरी 1968 को भेज दी गई थी।

(ग) पार्टी से मशीनों को हटा कर तनजानिया ले जाने के बारे में कोई भी सूचना नहीं मिली है।

(घ) गत तीन वर्षों में आयात किए गए रिमों की मात्रा तथा मूल्य निम्न प्रकार हैं—

वर्ष	मात्रा (किलोग्राम)	मूल्य (रुपया)
1964-65	कुछ नहीं	—
1965-66	2	10
1966-67	53	385

#### पुन्नूरुन्नी रेलवे फाटक पर दुर्घटना

1924. श्री मणिभाई जे० पटेल : श्री अदिचन :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 29 जनवरी, 1968 को दक्षिण रेलवे के पुन्नूरुन्नी रेलवे फाटक पर एर्णाकुलम से कोचीन तेल शोधन कारखाने को कर्मचारियों को ले जा रही विशेष कर्मचारी गाड़ी एक यात्री बस से टकरा गई थी;

(ख) यदि हाँ, तो इस दुर्घटना में कितने व्यक्ति हुताहुत हुए;

(ग) क्या इस दुर्घटना के कारणों का पता लगाने के लिये कोई जाँच की गई है; और

(घ) यदि हाँ, तो उसका क्या परिणाम निकला तथा उस पर क्या कार्यवाही की गई है ?

**रेल मंत्री (श्री सी० एम० पुनाचा):**

- (क) जी हाँ।
- (ख) इस दुर्घटना में ७ व्यक्ति मारे गए और ३६ को चोटें पहुँचीं।
- (ग) जी हाँ।
- (घ) जाँच समिति की रिपोर्ट को अभी अन्तिम रूप नहीं दिया गया है।

**कम्पोजिट टेक्सटाइल मिल्स का विस्तार**

**1925: श्री सु० कु० तापड़िया :** क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या कम्पोजिट टेक्सटाइल मिल्स के सीमान्त विस्तार के लिये कपड़ा आयुक्त द्वारा दी गई अनुमति को सरकार ने रद्द कर दिया है;
- (ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;
- (ग) कपड़ा आयुक्त द्वारा दी गई अनुमति के परिणामस्वरूप कितने मूल्य की मशीनों का निर्माण हुआ है; और

(घ) सरकार द्वारा अनुमति रद्द किए जाने के कारण उपरोक्त में से कितने मूल्य की मशीनें अभी बेची नहीं जा सकी हैं ?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी)**

(क) तथा (ख) : रुई की जो कमी पड़ गई है उसके फलस्वरूप सीमान्त विस्तार योजना का आस्थगन कर दिया गया था। कम्पोजिट मिल्स को, जिन्होंने करघों की सीमान्त विस्तार योजना के अन्तर्गत कारगर उपाय किए हैं, अब 31-12-1968 तक उसकी क्रियान्विति को पूरा करने की अनुमति दी जा रही है।

(ग) तथा (घ) : जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

**मिश्रित सूती कपड़ा मिल्स का विस्तार**

**1926: श्री सु० कु० तापड़िया :**

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) मिश्रित सूती कपड़ा मिल्स के सीमान्त विस्तार के बारे में सरकार की क्या नीति है;

(ख) क्या लोगों और सहकारी समितियों को नए विद्युत्-चालित करघे लगाने की अनुमति दी जायेगी; और

(ग) यदि हाँ, तो आगामी दो वर्षों में कितने विद्युत्-चालित करघे लगाने की अनुमति दी जायेगी ?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी)**

(क) वर्तमान मिली-जुली मिल्स को, जिन्हें अपनी करघा क्षमता 10% तक बढ़ाने की अनुमति दी गई थी उस विस्तार को ३१ दिसम्बर, 1968 तक कार्यान्वित करने की इजाजत दे दी गई है।

(ख) जी, हाँ।

(ग) राज्यों/संघ राज्य-क्षेत्रों को कुल 1,05,080 शक्ति-चालित करघे वितरित किए गये हैं जिन्हें उनके स्वनिर्णय के अनुसार सहकारी तथा गैर-सहकारी क्षेत्रों में चौथी पंचवर्षीय योजना की अवधि में संस्थापित किया जायेगा।

## मंदा

1927. श्री सु० कु० तापड़िया :

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार ने देश में आई मन्दी की मात्रा का अनुमान लगाया है ;  
 (ख) विभिन्न उद्योगों में जमा माल पिछले वर्ष जमा हुए माल की तुलना में कितना अधिक है ; और  
 (ग) माल की खपत तथा पूंजी विनियोजन को बढ़ाने के लिए सरकार क्या कार्यवाही कर रही है ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) जी, हाँ ।

(ख) मन्दी ने देश में उद्योग के विस्तृत ढांचे को प्रभावित किया है यद्यपि कुछ क्षेत्र दूसरों की अपेक्षा अधिक प्रभावित हुए हैं। इसलिए उद्योग के सभी क्षेत्रों का इस प्रकार का अध्ययन, जैसा कि सुझाव दिया गया है, करना और उसे मन्दी के साथ सम्बद्ध करना कठिन है।

(ग) उपभोग तथा विनियोजन को बढ़ाने के लिए सरकार द्वारा उठाए गए पगों में विभिन्न विकास कार्यक्रमों का पुनरीक्षण करना है ताकि पूंजीगत वस्तुओं की माँग यथासम्भव पुनः उत्पन्न की जा सके। प्रभावित उद्योगों के उत्पादन क्रम में विविधता लाना सरकार तथा गैर-सरकारी दोनों ही क्षेत्रों में और अधिक सुदृढ़ बिक्री ढांचा बनाकर निर्यात की मण्डियों विकास पर बल देना तथा उस सीमा तक आयात पर रोक लगाना जहाँ तक कि देश की स्थापित क्षमता की आवश्यकता पूरी हो सकती है। इसमें ऐसे आयात जिसके लिए स्वीकृति तो दी जा चुकी है किन्तु उसके लिए बचन नहीं दिया गया, का पुनरीक्षण करना और उदार ऋण नीति घोषित करना आदि सम्मिलित है।

**हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड, भोपाल**

1928. श्री सु० कु० तापड़िया :

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार ने हैवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड, भोपाल के लिये एक नया सभापति नियुक्त किया है ;  
 (ख) उसकी नियुक्ति किन शर्तों पर की गई है ; और  
 (ग) वर्तमान सभापति को औद्योगिक प्रबन्ध में, पिछला अनुभव कितना है तथा इस क्षेत्र में उनकी पूर्व योग्यता क्या है ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) और (ख) : श्री एस० स्वायम्भू को० हैवी इलेक्ट्रिकल्स (इण्डिया) लिमिटेड, भोपाल में 7 अक्टूबर, 1967 से अध्यक्ष और प्रबन्ध निदेशक नियुक्त किया गया है। उन्हें उस पद का स्वीकृत वेतन क्रम जो 3,000-125-3,500 रु० मासिक है मिलता है।

(ग) श्री स्वायम्भू केन्द्रीय जल एवम् विद्युत् आयोग के एक स्थायी अधिकारी हैं और दिसम्बर, 1963 से कम्पनी में प्रतिनियुक्त पर रखे गए हैं। वह हैवी इलेक्ट्रिकल्स प्लांट, भोपाल में तकनीकी निदेशक, चीफ इंजीनियर तथा महाप्रबन्धक जैसे विभिन्न पदों पर काम कर चुके

हैं। वह योग्यता प्राप्त विद्युत् इंजीनियर हैं जिन्हें इस उद्योग की समस्याओं का 25 वर्ष से भी अधिक समय का अनुभव है।

#### नायलोन और रेशमी धागे का आयात

1929. श्री प्रेम चन्द वर्मा : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि राज्य व्यापार निगम ने नायलोन और रेशमी धागे के आयात के लिये किसी विदेशी फर्म के साथ ठेका किया था और ठेके के अनुसार माल भारतीय जलयान के द्वारा भेजा जाना था ;

(ख) क्या यह भी सच है कि माल को वस्तुतः एक विदेशी जलयान के द्वारा भेजा गया था जिसके परिणामस्वरूप 1,24,719 रुपए के मूल्य की विदेशी मुद्रा खर्च करनी पड़ी ;

(ग) क्या इस मामले की कोई जाँच की गई है, और

(घ) यदि हाँ, तो उसका क्या परिणाम निकला और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) : (क) तथा (ख) : इस समय राज्य व्यापार निगम पश्चिमी जर्मनी, अमेरिका, जापान तथा इटली से नायलोन/क्युप्रेमनियम धागे का उधार आयात कर रहा है। अमेरिका तथा इटली में संभरकों के साथ राज्य व्यापार निगम द्वारा की गई संविदाओं के अनुसार टन भार के आधार पर कम से कम 50 प्रतिशत माल भारतीय जलयानों द्वारा तथा शेष माल उधार देने वाले देश के जलयानों द्वारा भेजा जायेगा। पश्चिमी जर्मनी तथा जापान से आयात होने वाला माल भारतीय जलयानों और/अथवा पश्चिमी जर्मनी तथा जापान के जलयानों द्वारा भेजा जायेगा। इस पर अमल किया जा रहा है। पश्चिमी जर्मनी के संभरकों द्वारा भूल से एक खेप एक तीसरे देश के जलयान द्वारा भेज दी गई थी। इसको नियमित रूप देने के लिये पश्चिमी जर्मनी की सरकार के साथ पत्राचार किया जा रहा है ताकि हमको विदेशी मुद्रा की कोई हानि न हो।

(ग) तथा (घ) : प्रश्न नहीं उठते।

#### हैवी इलेक्ट्रिकल्स, भोपाल

1930. श्री प्रेम चन्द वर्मा : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हैवी इलेक्ट्रिकल्स, भोपाल को 19 अगस्त, 1963 को 5,000 पाँड की दर से प्रति रेक्टिफायर सैट खरीदने का एक प्रस्ताव (कोटेशन) प्राप्त हुआ था जिसकी मियाद अक्तूबर, 1963 तक थी ;

(ख) क्या अन्तिम तिथि तक क्रयादेश नहीं दिया जा सका था और उसकी पुष्टि वास्तव में केवल फरवरी, 1964 में करवाई गई थी जब प्रति सैट भाव 5295 पाँड हो गया था ; और

(ग) यदि हाँ, तो क्या सरकार ने इस विलम्ब के सम्बन्ध में जाँच की है जिसके परिणाम-स्वरूप 4425 पाँड की अतिरिक्त विदेशी मुद्रा खर्च करनी पड़ी और यदि नहीं तो उसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :

(क) से (ग) : विद्युत् रेलवे के कई एककों का निर्माण करने के लिये 15 रेक्टिफायरों की आवश्यकता थी। हैवी इलेक्ट्रिकल्स (इण्डिया) लिमिटेड की तकनीकी पृष्ठताछ के उत्तर में

इंग्लैण्ड की एक कम्पनी मेसर्स एसोसियेटेड इलेक्ट्रिकल्स इण्डस्ट्रीज लिमिटेड से दिनांक 9 अगस्त 1963 का एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ था जो 30 सितम्बर 1963 तक मान्य था और इसमें इंग्लैण्ड के बन्दरगाह पर जहाज तक निशुल्क पहुँचाने सहित 5,600 पाँड प्रति सैट मूल्य उद्धृत किया गया था। बाद में अनुरोध करने पर इस प्रस्ताव की मान्यता की तिथि बढ़ाकर १० अक्टूबर १९६३ तक कर दी गयी थी।

आर्डर देने से पूर्व भारतीय कम्पनी को तकनीकी विकास के महानिदेशालय से इस वस्तु के देश में उपलब्ध न होने के कारण आयात की अनुमति प्राप्त करनी थी। यह जनवरी, 1964 में प्राप्त हुई। रेलवे से इनके आयात की स्वीकृति फरवरी, 1964 में प्राप्त हुई थी।

इसी बीच मेसर्स एसोसियेटेड इलेक्ट्रिकल इण्डस्ट्रीज लिमिटेड ने इसका उद्धृत मूल्य 5,000 पाँड प्रति सैट से बढ़ाकर 6000 पाँड प्रति सैट कर दिया और इसे बातचीत के द्वारा घटाकर 5,295 पाँड प्रति सैट करवा लिया गया। इसे इंग्लैण्ड में मंजूरी पंचाट की दृष्टि से उचित समझा गया था और रेलवे ने भी इसे स्वीकार कर लिया था।

#### रेलवे माल-डिब्बों की कुल खरीद में कमी

1931. श्री प्रेमचन्द वर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे माल-डिब्बों की खरीद बहुत कम संख्या में की गई है और वर्ष 1965-66 के अन्त में 23 करोड़ टन के अनुमानित यातायात के बदले केवल 20 करोड़ 4 लाख टन का आयात हुआ था ;

(ख) क्या वर्ष 1967-68 में यातायात और भी गिर गया था और यदि हाँ, तो कितना ; और

(ग) क्या मोटर परिवहन दरों की तुलना में भाड़े की दरें अधिक होने के कारण ही यह कमी हुई है और यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) : (क) 1965-66 में रेल द्वारा कुल 20 करोड़ ३० लाख मीट्रिक टन प्रारंभिक माल का लदान किया गया जब कि 21 करोड़ 50 लाख मीट्रिक टन माल के लदान की क्षमता बनायी गयी थी जिसमें अत्यधिक व्यस्त काल में की जाने वाली माँगों को पूरा करने के लिए कुछ आरक्षित क्षमता भी शामिल है।

(ख) यातायात के वर्तमान रुख से मालूम होता है कि 1965-66 की तुलना में चालू वर्ष, अर्थात् 1967-68 में लगभग २ प्रतिशत कम लदान होगा।

(ग) जी नहीं। लेकिन देश में आम मंदी के कारण माँग में कमी की वजह से यातायात में गिरावट आयी है। श्रमिक अशान्ति, नागरिक उपद्रवों और अभूतपूर्व सूखे के कारण स्थिति और भी बिगड़ गयी।

#### Textile Industry

1932. Shri Raghuvir Singh Shastri: Will the Minister of Commerce be pleased to state :

(a) whether Government are aware that Textile Industry is facing a great crisis at present; and

(b) if so, the steps proposed to be taken by Government to remove the difficulties of the Textile Industry ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi) :**

(a) Yes, Sir. Government are aware that certain units of the textile industry are facing financial or other difficulties.

(b) These arise from a variety of causes which would differ from mill to mill, but generally speaking, these are due to the combined operation of inflationary pressures on the costs of production accompanied by a recession in demand. Steps to improve average yield of cotton, securing larger supplies and arranging for the more orderly marketing of cotton, affording better credit terms for modernisation and rehabilitation, provision for direct intervention in the management of mills considered economically viable but threatened with closure, as well as, grant of some increase in the multiplier price of controlled cloth in April last are among the measures which have been taken from time to time to deal with the situation. Government are watching the situation and any other justifiable measures would also be taken as and when considered necessary.

**Railway Lines from Bhind to Etawah: Sheopura to Sawai Madhopur and Bhind to Orai**

\*1933. **Shri Y. S. Kushwah:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether any proposal for the construction of Railway lines from Bhind to Etawah, Sheopur to Sawai Madhopur and Bhind to Orai is under consideration; and

(b) whether any survey has been made regarding these lines?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) No, Sir.

(b) A preliminary traffic survey for a broad gauge link between Bhind and Etawah (about 34 Kms.), was carried out in 1952, which revealed this line would be unremunerative. Hence the proposal for its construction was not pursued. For the other two proposed lines, viz. Sheopur-Sawai Madhopur and Bhind-Orai, no investigations have been carried out in the past.

**Production at Bhilai**

1934. **Shri Y. S. Kushwah:** Will the Minister of Steel Mines and Metals be pleased to state:

(a) The quantum of goods produced at the Bhilai Steel Plant, Madhya Pradesh;

(b) the value of exports during 1966-67, countrywise; and

(c) the particulars and quantities of goods produced in the above plant, left over as a surplus after meeting the requirements of the country, and which could not be exported?

**The Minister of State in the Ministry of Steel, Mines & Metals (Shri P. C. Sethi):**

(a) & (b): The quantum of goods produced at the Bhilai Steel Plant and the value of exports during 1966-67 are given below:

(Quantity in thousand tonnes)  
(Value in million rupees)

Product	Saleable Production		Exports during 1966-67	
	Quantity	Value (Approx).	Quantity	Value
Pig Iron	549	164.7	158	41.4
Semis	602	336.8	—	—
Finished steel	726	515.1	30	15.0
<b>Total Iron &amp; Steel.</b>	<b>1877</b>	<b>1016.6</b>	<b>188</b>	<b>56.4</b>

(c) Closing stock of various products in Bhilai as on 31-3-66 and 31.3.67 are as follows:

Product	Saleable Closing Stock as on	
	31.3.66	31.3.67
Pig Iron	34840	87629
	7039	25330
Finished steel	10250	63691
<b>Total Iron &amp; Steel</b>	<b>52129</b>	<b>176650</b>

Increase in stock during the year is partly due to sales not matching the quantity produced.

#### निर्यात संबर्धन कार्यक्रम

1935 : श्री अंबचेजियान : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अखिल भारतीय निर्यातक मंडल ने 31 जनवरी, 1968 को बम्बई में हुई अपनी बैठक में केन्द्रीय सरकार को यह सुझाव दिया है कि वह चालू वर्ष में निर्यात को बढ़ाने के लिए पूरी कोशिश करे।

(ख) क्या उसने निर्यात को बढ़ाने के लिए सरकार को कुछ उपायों का भी सुझाव दिया है ; और

(ग) यदि हाँ, तो उनका व्यौरा क्या है और उन्हें कार्यान्वित करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी):

(क) से (ग) : अखिल भारतीय निर्यातक मंडल की 31 जनवरी, 1968 को बम्बई में हुई बैठक में दिये गये कथित सुझावों में से सरकार को अभी तक कोई सुझाव प्राप्त नहीं हुआ।

#### कच्चे रेशम पर आयात शुल्क

1936. श्री अंबचेजियान : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय रेशम संस्था ने अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में भारतीय रेशम उत्पादों को प्रतियोगात्मक बनाने के लिए सरकार को कोई प्रस्ताव भेजे हैं;

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार ने इन प्रस्तावों पर विचार किया है; और

(ग) यदि हाँ, तो प्रस्तावों का व्यौरा क्या है और इन पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

**वाणिज्य उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी):**

(क) से (ग) : भारतीय रेशम संस्था ने गत मास नई दिल्ली में हुए अपने वार्षिक सम्मेलन में अनेक प्रस्ताव पास किये, जिनमें से अधिक महत्वपूर्ण प्रस्ताव निम्नलिखित हैं :—

- (1) भारत में कच्चे रेशम का उत्पादन बढ़ाना;
  - (2) अधिक उत्पादकता के लिये रेशम-कीट प्रजातियों की किस्म सुधारना तथा अधिक उत्पादक प्रजातियाँ तैयार करना;
  - (3) कच्चे रेशम पर से आयात शुल्क को हटाना;
  - (4) निर्माता-निर्यातकों में वितरण के लिये केन्द्रीय रेशम बोर्ड द्वारा आयातित तथा स्वदेशी रेशम के समीकरण भण्डार रखे जाना;
  - (5) निर्यात के लिए रेशमी वस्त्रों पर वायुयान भाड़े को घटाना, तथा
  - (6) विदेशी बाजारों में भारतीय रेशम का कारगर प्रचार करना।
- उपर्युक्त प्रस्तावों पर जो हाल ही में सरकार को प्राप्त हुए थे, विचार किया जा रहा है।

**इजरायल के वाणिज्य मंत्री का वक्तव्य**

1937 : श्री अंबचेजियान

श्री दीवीकन :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान समाचार-पत्रों में प्रकाशित हुए इस आशय के समाचार की ओर दिलाया गया है कि इजरायल के वाणिज्य मंत्री ने यह कहा है कि उनकी सरकार भारत को उर्वरक, कीटनाशी दवाइयाँ और कृषि के काम में आने वाली मशीनें बेच सकती है;

(ख) क्या यह सच है कि उन्होंने यह भी कहा है कि उनकी सरकार भारत से लोहा, इस्पात, रबड़ आदि खरीदने के लिये तैयार है; और

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

**वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) :**

(क) तथा (ख) : जी, हाँ।

(ग) इजरायल के साथ व्यापार करने पर कोई विशिष्ट प्रतिबन्ध नहीं है और इजरायल से प्राप्त किन्हीं प्रस्तावों पर सम्बन्धित भारतीय पक्षों द्वारा सामान्य प्रकार से विचार किया जा सकता है।

**सोनायली में रेलगाड़ी के रुकने की व्यवस्था**

1938 . श्री सीताराम केसरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कटिहार जिले में सोनायली स्टेशन पर यात्री गाड़ी रुकने की व्यवस्था के लिए माँग की जा रही है;

(ख) यदि हाँ, तो इस बारे में क्या कार्यवाही की गई है; और

(ग) क्या सरकार का विचार सोनायली के यात्रियों की सुविधा के लिये राधिकापुर और बरसोई के बीच चलने वाली यात्री गाड़ी को कटिहार तक बढ़ाने का है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा):**

(क) जी हाँ ।

(ख) और (ग) : 20 फरवरी, 1968 से 123 अप/124 डाउन मनिहारीघाट-कटिहार सवारी गाड़ियों का चालन राधिकापुर तक बढ़ा दिया गया है और सोनैली स्टेशन पर इनके ठहराने की व्यवस्था की गयी है ।

**प्रथम श्रेणी के डिब्बों में रोशनी की व्यवस्था**

**1939. श्री सीताराम केसरी :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय रेलों में बहुत सी मुख्य लाइनों पर प्रथम श्रेणी के डिब्बों में रोशनी की व्यवस्था असन्तोषजनक बताई जाती है; और

(ख) यदि हाँ, तो गाड़ियों में बढ़ती जा रही चोरियों को दृष्टि में रखते हुए रोशनी की व्यवस्था सुधारने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा):**

(क) पहले दर्जे के डिब्बों में रोशनी की कमी और बत्तियों में खराबी की कुछ घटनाएँ हुई हैं ।

(ख) गाड़ियों में रोशनी की समुचित व्यवस्था कायम रखने में जो कठिनाइयाँ आती हैं, उन्हें दूर करने के लिए अनेक निरोधक उपाय किये गये हैं जो इस प्रकार हैं :—

(1) टर्मिनल स्टेशनों पर गाड़ी में रोशनी के उपस्करों के अनुरक्षण के स्तर में सुधार;

(2) प्रस्थान स्टेशनों पर, गाड़ी चलने से पहले यह सुनिश्चित करने के लिए कि गाड़ी की बत्तियाँ, पंखे और सुख-सुविधा के दूसरे उपस्कर चालू हालत में हैं, उनका निरीक्षण ।

(3) यह सुनिश्चित करना कि रास्ते में यान परिचर बत्तियों, पंखों और सुख-सुविधा के दूसरे उपस्करों को चालू हालत में रखते हैं । उनका यह कर्तव्य है कि छोटी-मोटी खराबियों को ठीक करें जैसे बल्ब, ब्रश और फ्यूज का बदलना आदि ।

(4) इस सम्बन्ध में जारी की गयी विभिन्न हिदायतों का कड़ाई से पालन किया जाना सुनिश्चित करने के लिए प्रशासनिक अधिकारियों द्वारा बार-बार निरीक्षण ।

(5) उपस्करों के साथ अनधिकृत छेड़छाड़ की घटनाओं को कम करने के लिए चोरी और उठाईगीरी के विरुद्ध कतिपय उपाय करना ।

(6) अनुरक्षण सम्बन्धी सुविधाओं की समीक्षा, पुनर्गठन और युक्तिकरण ।

(7) संतोषजनक मानक के फालतू पुर्जों, विशेष रूप से अत्यावश्यक सामान के फालतू पुर्जों, को पर्याप्त मात्रा में प्राप्त करना ।

(8) सवारी डिब्बों में उपस्करों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए रेल सुरक्षा दल के सहयोग से सुरक्षात्मक उपाय अपनाना ।

इस समस्या से निपटने के लिए सभी संभव उपाय किये जा रहे हैं ताकि रोशनी से सम्बन्धित सुविधाओं को अच्छी हालत में रखा जा सके ।

### रेलवे सम्पत्ति की चोरी

1940. श्री सीता राम केसरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गत दो वर्षों में रेलवे सम्पत्ति की चोरी के मामलों में वृद्धि हुई है; और

(ख) यदि हाँ, तो इसे रोकने तथा अपराधियों को दण्ड देने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) जी हाँ। रेल-सम्पत्ति की चोरी की घटनाओं में मामूली वृद्धि हुई है, लेकिन चुराये गये सामान के बरामद करने में सुधार हुआ है।

(ख) रेल-सम्पत्ति की चोरी की घटनाओं को रोकने के लिए निम्नलिखित उपाय किये गये/ किये जा रहे हैं :—

(1) अपराधियों का पता लगाने के उद्देश्य से अपराध-आसूचना एकत्रित करने के लिए रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारी सादी पोशाक में तैनात किये जाते हैं।

(2) चोरी का माल रखने वालों से संबंधित आसूचना एकत्रित करने के लिए विशेष खुफिया कर्मचारी तैनात किये जाते हैं और पुलिस की सहायता से उनकी दुकानों पर छापे मारे जाते हैं।

(3) अचानक छापे मार कर अपराधियों को रंगे हाथ पकड़ने के लिए क्षेत्रीय मुख्यालयों तथा रेलवे बोर्ड के केन्द्रीय व्यूरो के कर्मचारी तैनात किये जाते हैं।

(4) सभी कारखानों और भंडारों में सुरक्षा के आधारभूत उपायों की व्यवस्था कर दी गयी है।

(5) अपराधियों और चोरी का माल रखने वालों के विरुद्ध कार्रवाई करने के लिए, रेलवे सुरक्षा दल, रेलवे पुलिस और पुलिस अधिकारियों के बीच निकट सम्पर्क रखा जाता है।

(6) चोरी की रोकथाम के लिए निम्नलिखित उपाय किये गये हैं :—

डिब्बों में ताला लगाना, बिजली उपस्करों को वेल्ड करना और उन्हें ढक कर रखना, निचले ढांचों में लगे तारों की क्लीटिंग और टूटिंग, जिन उपस्करों के चुराये जाने की अधिक संभावना रहती है उन्हें डिब्बों के अन्दर रखना ताकि समाज विरोधी व्यक्ति उन्हें आसानी से न हटा सकें।

### औद्योगिक बस्तियां

1941. श्री सीताराम केसरी :

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विभिन्न औद्योगिक बस्तियों में अनेक उद्योग बन्दे माल की सप्लाई और उत्पादित माल के विक्रय आदि के न होने के कारण या तो बन्द हो गये हैं अथवा घाटे में चल रहे हैं;

(ख) यदि हाँ, तो ऐसे संकटग्रस्त उद्योगों की संख्या कितनी है और उनकी सहायता करने के लिए सरकार का विचार क्या कार्यवाही करने का है; और

(ग) क्या ऐसे उद्योगों में उत्पादन निश्चित करने के प्रश्न पर सरकार विचार करेगी और उत्पादों के क्रय और विक्रय के लिए एक एजेन्सी बनायेगी ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) से (ग) : सम्बन्धित प्राधिकारियों से जानकारी इकट्ठी की जा रही है और वह सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

#### सरकारी क्षेत्र के उद्योग

1943. श्री श्रीचन्द गोयल : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश में सरकारी उद्योगों में लगाई गई कुल पूंजी में से कितने प्रतिशत पूंजी पंजाब, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश और चंडीगढ़ संघ राज्यक्षेत्र में स्थित सरकारी उद्योगों में लगाई गई है;

(ख) क्या सरकार को इस बात का पता है कि सरकारी उद्योग स्थापित करने के मामले में राज्यों और संघ राज्य-क्षेत्रों की उपेक्षा की गई है; और

(ग) क्या इस विषयता को दूर करने के लिए सरकार का विचार कोई कार्यवाही करने का है ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद)**

(क) से (ग) : तीनों योजनाओं की अवधि में पंजाब तथा हरियाणा में किया गया विनियोजन केन्द्रीय सरकार की औद्योगिक परियोजनाओं पर किये गए विनियोजन का क्रमशः १.३ तथा ०.३३ प्रतिशत था। हिमाचल प्रदेश में किया गया विनियोजन नगण्य है। चंडीगढ़ के संघीय राज्य क्षेत्र में कोई भी केन्द्रीय सरकार की औद्योगिक परियोजना नहीं है।

केन्द्रीय सरकार की औद्योगिक परियोजनाएँ मुख्यतः आधारभूत तथा भारी उद्योगों में होती हैं और उनकी स्थापना तकनीकी आर्थिक विचारों के आधार पर की जाती है। इसलिए किसी भी विशिष्ट राज्य अथवा क्षेत्र की उपेक्षा का प्रश्न नहीं है। जहाँ तक संभव होता है क्षेत्र विशेष की प्रमुख आवश्यकताओं का तकनीकी आर्थिक बातों की सीमा के अन्दर ध्यान रखा जाता है।

#### पालघाट में सूक्ष्म यंत्र कारखाना

1945. श्री विश्वम्भरन : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि केरल राज्य के पालघाट में एक सूक्ष्म यंत्र कारखाने की स्थापना सम्बन्धी योजना त्याग दी गई है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) इस कारखाने के लिए भूमि कब अर्जित की गई थी;

(घ) भूमि शुल्क के रूप में राज्य और केन्द्रीय सरकार द्वारा इस परियोजना पर अब तक कितनी राशि खर्च की गई है; और

(ङ) यदि इस परियोजना को छोड़ा नहीं गया है तो सरकार का विचार कब तक पालघाट में उद्योग चालू करने का है ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद):**

(क) (ख) और (ङ) : पालघाट में स्थापित किया जाने वाला मशीनी यंत्रों का संयंत्र इन्स्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड द्वारा लागू की जाने वाली दो परियोजनाओं में से एक है, जिसने एक संयंत्र

कोटा में भी लगाया है। कोटा के संयंत्र में इसी वर्ष के मध्य में उत्पादन प्रारम्भ कर देने की आशा है। साधनों सम्बन्धी कठिनाई तथा यंत्रों की माँग गिर जाने के कारण केरल में स्थापित की जाने वाली परियोजना को फिलहाल स्थगित किया जा रहा है। इस पर तथा इससे सम्बन्धित अन्य मामलों पर सरकार द्वारा अभी अन्तिम निर्णय किया जाना है।

(ग) और (घ) : पालघाट परियोजना के लिए इन्स्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड ने जनवरी, १९६५ में 588.2 एकड़ भूमि केरल सरकार से मुफ्त प्राप्त की थी। इसलिए इस परियोजना के लिए भूमि अधिग्रहण पर केन्द्रीय सरकार ने कोई व्यय नहीं किया है। इस सम्बन्ध में राज्य सरकार द्वारा व्यय की गई धनराशि का पता लगाया जा रहा है और इसकी जानकारी सभा-पटल पर रख दी जायगी।

### छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलना

1946. श्री स० मो० बनर्जी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में बदलने के लिये क्या निश्चित कार्यवाही की जा रही है;

(ख) क्या इस दिशा में काम आरम्भ हो चुका है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्रों (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) (ख) और (ग) : समूची मीटर लाइन प्रणाली के परिवर्तन में बहुत पूंजी परिव्यय होगा और यातायात बुरी तरह अस्त-व्यस्त हो जायेगा, इसलिए फिलहाल इस तरह के सामूहिक आमान-परिवर्तन का विचार नहीं है। जब किसी शाखा लाइन या खंड के आमान परिवर्तन का औचित्य पैदा होता है तो इस प्रश्न पर धन की उपलब्धता, परिवहन की आवश्यकताओं और उस आमान-परिवर्तन के विशिष्ट लाभों को ध्यान में रखकर गुण-दोष के आधार पर विचार किया जाता है। पिछली तीन पंचवर्षीय योजनाओं में नीचे लिखे मीटर लाइन खण्ड बड़ी लाइन में बदले गये हैं :—

1. रेनीगुंटा-गुडूर	33.72 कि० मी०
2. गुडिवाडा-भीमावरम्	66.01 कि० मी०
3. विजयवाडा-मचिलीपट्टणम्	78.76 कि० मी०
4. कटिहार-सिहाबाद	111.00 कि० मी०
5. कुमेदपुर-वरसोई	28.33 कि० मी०
6. सिलिगुड़ी-हल्दीबाड़ी	61.58 कि० मी०

उपर्युक्त लाइनों के अलावा, इस समय पुना-मिरज (267.18 कि० मी०) मीटर लाइन खंड को बड़ी लाइन में बदला जा रहा है।

### रेलवे सम्पत्ति को क्षति

1947. श्री स० चं० सामन्त : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अराजकता फैलाने वाले तत्वों द्वारा रेलवे में बड़े पैमाने पर चोरी करने तथा उसे क्षति पहुँचाने के कारण बारबार किराये और भाड़े में वृद्धि की जा रही है, जिसके परिणामस्वरूप रेलवे उपभोक्ताओं पर अधिक भार पड़ता है;

(ख) क्या यह भी सच है कि सड़क परिवहन द्वारा प्रतिस्पर्धा किये जाने के कारण रेलवे की आय कम हो रही है; और

(ग) यदि हाँ, तो सरकार का विचार इन कठिनाइयों का किस प्रकार मुकाबला करने का है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा):**

(क) बुक किये गये परेषणों में से उठाईगीरी के कारण माल में कमी की क्षतिपूर्ति के लिए भुगतान, रेल उपकरणों की उठाईगीरी के कारण चुराये गये सामान के बदलाव, अराजक तत्वों द्वारा रेल सम्पत्ति को पहुँचाये गये नुकसान के फलस्वरूप स्वभावतः रेल संचालन की लागत बढ़ेगी। परन्तु भाड़े और किराये में जो वृद्धि हुई है, उसके ये मुख्य कारण नहीं हैं। कर्मचारियों और ईंधन की बढ़ती हुई लागत और यातायात में अपेक्षित वृद्धि का न होना इसके मुख्य कारण हैं।

(ख) रेलवे की आमदनी कम नहीं हो रही लेकिन यह सच है कि कुछ ऊँचे दर की वस्तुओं का रेल परिवहन सड़क यातायात की प्रतिस्पर्धा के कारण प्रभावित हुआ है।

(ग) सड़क परिवहन की प्रतिस्पर्धा का मुकाबला करने के लिए रेलें अपनी सेवा में सुधार लाने के लिए सतत प्रयत्नशील हैं। समय पर माल-डिब्बों की सप्लाई, परिवहन में लगने वाला समय कुछ ऐसे पहलू हैं जिन पर लगातार ध्यान दिया जाता है। त्वरित परिवहन सेवा, और सुपर एक्सप्रेस माल गाड़ियाँ तेल परिवहन उपलब्ध करती हैं। परिवहन के दौरान माल को हानि और क्षति से बचाने के लिए विभिन्न उपाय अपनाये जाते हैं। जहाँ संभव और उचित हो, पैकिंग की शर्तें आसान और कम खर्चीली कर दी जाती हैं। स्टेशन से स्टेशन की रियायती दरें भी दी जाती हैं। रेल उपयोगकर्ता को रेल एवं सड़क समेकित परिवहन उपलब्ध करने के लिए नगर बुकिंग एजेंसियों और घर से घर तक माल ले जाने-पहुँचाने की सुविधाओं की व्यवस्था की जाती है। घर से घर माल पहुँचाने खर्चीले पैकिंग से बचने और परिवहन के दौरान क्षति और उठाईगीरी समाप्त करने के लिए प्रमुख स्टेशनों के बीच कण्टेनर सेवा आरम्भ की जा रही है। प्रत्येक रेलवे में विपणन और विक्रय संगठन स्थापित किया गया है ताकि उन सब पहलुओं पर पर्याप्त ऊँचे स्तर पर ध्यान दिया जा सके जो उपयोगकर्ता को संतोष प्रदान कर सकते हों।

जहाँ तक उठाईगीरी का सम्बन्ध है, विविध उपाय अपनाये जा रहे हैं जैसे सभी मुख्य गाड़ियों पर पहरे की व्यवस्था, ज्ञात अपराधियों का पता लगाने के लिए सादी पोशाक में रेलवे सुरक्षा दल के कर्मचारियों की तैनाती, प्रभावित खंडों, याडों, शेडों, प्लेटफार्मों और अन्य महत्वपूर्ण स्थलों पर गश्त की व्यवस्था आदि। रेल सम्पत्ति को नष्ट होने से बचाना, रेल परिसरों में कानून और व्यवस्था कायम रखना और रेल सम्पत्ति की संरक्षा और सुरक्षा राज्य सरकारों और रेलवे पुलिस की जिम्मेदारी है। अराजकता/रेल सम्पत्ति को क्षति पहुँचाने की सभी घटनायें तुरन्त उनके ध्यान में लायी जाती हैं।

**इस्पात तथा लोह अयस्क का निर्यात**

1948. श्री सं० चं० सामन्त : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष १९६७-६८ में लोहे और इस्पात के निर्यात में कितनी वृद्धि हुई थी ;

(ख) क्या इसकी विदेशों से और अधिक माँग होने की संभावना है और यदि हाँ, तो कितनी वृद्धि होने की संभावना है और वर्ष १९६८-६९ के लिए निर्यात का क्या लक्ष्य निर्धारित है; और

(ग) इस्पात और लोहा मुख्य रूप से किन-किन देशों को निर्यात किया गया था और कितनी-कितनी मात्रा में निर्यात किया गया था ?

**इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्र० चं० सेठी):**

(क) आशा है कि वर्ष १९६७-६८ में वर्ष १९६६-६७ की तुलना में लोहे और इस्पात के निर्यात में ६००,००० टन की वृद्धि होगी।

(ख) अनुमान है कि वर्ष १९६८-६९ में ६५०,००० टन कच्चा लोहा और १ मिलियन टन इस्पात निर्यात किया जाएगा।

(ग) अप्रैल-नवम्बर १९६७ की अवधि में जिन-जिन देशों को जितना-जितना लोहा और इस्पात निर्यात किया गया उसका विवरण संलग्न है। (पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 229-68)

**मध्य प्रदेश और राजस्थान में खनिजों का सर्वेक्षण**

1949. श्री मणिभाई जे० पटेल : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश और राजस्थान में खनिजों का पता लगाने हेतु हाल ही में कोई सर्वेक्षण किया गया है ;

(ख) यदि हाँ, तो इस समय किन-किन स्थानों पर सर्वेक्षण कार्य चल रहा है और क्या खनिजों के कुछ निक्षेपों का पता लगा है ; और

(ग) अब तक पाये गये खनिजों के नाम क्या हैं, वे किन-किन स्थानों पर मिले हैं और उनके अनुमानित निक्षेप कितने हैं ?

**इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (डा० चन्ना रेड्डी) :**

(क) हाँ, महोदय।

(ख) १९६७-६८ के ऋतु-काल में भारतीय भूवैज्ञानिक सर्वेक्षण का प्रस्ताव है कि निम्न-लिखित जिलों में खनिज और भूगर्भजल के अनुसंधान किये जाय—

**राजस्थान :**

झुन्झुनू, अजमेर, नागौर, सिकार, जयपुर, जोधपुर, अलवर, भरतपुर, उदयपुर, पाली, भिलवाड़ा, चित्तौड़गढ़ बूंदी, बरमेर, जैसलमेर और जैलोर।

**मध्य प्रदेश:**

सरगुजा, होशंगाबाद, बिलासपुर, बालाघाट, सिध, जबलपुर, बसतर, धार, रायपुर, रतलाम, मंडसौर, दामोह, सागर, गुना, शहदोल, दातिया, रेवा, बेतुल, भिड, विदेशा निम्नार और मोरेना।

(ग) राजस्थान, मध्य प्रदेश में कुछ महत्वपूर्ण खनिजों के संचयों का अनुमान देने वाला एक विवरण संलग्न है। (पुस्तकालय में रखा गया। देखिये एल० टी० 230-68)

**माल डिब्बों की सप्लाई के लिये इंजीनियरिंग फर्मों का क्रयादेश**

1951. श्री मणिभाई जे० पटेल :

श्री बे० कु० दास चौधरी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इंजीनियरिंग फर्मों ने रेलवे से कहा है कि वह 1969-70 के लिये माल डिब्बों की सप्लाई के लिये क्रयादेश दे ;

(ख) इससे इंजीनियरिंग के माल में वर्तमान मन्दी को दूर करने और श्रमिकों को काम पर लगाये रखने के लिये कितनी सहायता मिलेगी; और

(ग) इस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ?

**रेल मंत्री (श्री सी० एम० पुनाचा) :** (क) 1969-70 के चल स्टाक कार्यक्रम के सम्बन्ध में आर्डर देने के लिए इंजीनियरिंग फर्मों से कोई विशिष्ट प्रार्थना नहीं मिली है।

(ख) 1966-67 और 1967-68 में निजी क्षेत्र के माल डिब्बा निर्माताओं ने जितना वास्तविक काम किया, उसके आधार पर उनके पास उनकी कार्य क्षमता को जून, 1969 तक काम में व्यस्त रखने के लिए अभी पर्याप्त मात्रा में काम है।

#### दिल्ली में चंडीगढ़ तक वातानुकूलित डिब्बा

1952. श्री श्रीचन्द गोयल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अपने विभिन्न क्रियाकलापों के सम्बन्ध में बहुत से प्रतिष्ठित व्यक्तियों को दिल्ली से चंडीगढ़ जाने के लिए अब कालका मेल से जाना पड़ता है;

(ख) क्या कालका मेल पर दिल्ली से चंडीगढ़ तक अथवा दिल्ली से कालका तक प्रति दिन एक वातानुकूलित डिब्बा जोड़ने का कोई प्रस्ताव है; और

(ग) यदि हाँ, तो इस प्रस्ताव को कार्यरूप में देने में कितना समय लगेगा ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :**

(क) और (ख) : गर्मी के महीनों में दिल्ली और कालका के बीच पहले ही से एक वातानुकूल डिब्बा प्रतिदिन चलाया जाता है। जाड़े में दिल्ली और कालका के बीच एक वातानुकूल डिब्बा हफ्ते में तीन बार चलाया जाता है और इस खंड पर यात्रा करने वाले अति महत्वपूर्ण व्यक्तियों की संख्या प्रतिमास ५ से कम है। जाड़े के महीनों में हफ्ते में तीन बार चलने वाले वातानुकूल डिब्बे के केवल लगभग पचास प्रतिशत स्थान का उपयोग होता है। इतने कम यातायात के लिये जाड़े के महीनों में प्रतिदिन वातानुकूल डिब्बा चलाने का औचित्य नहीं है।

(ग) सवाल नहीं उठता।

#### Copper Deposits in U. P.

1954. **Shri Maharaj Singh Bharti :** Will the Minister of **Steel, Mines and Metals** be pleased to state:

(a) Whether it is a fact that large deposits of high quality copper slabs have been found at Pithoragarh, Uttar Pradesh;

(b) if so, the details of the programme formulated by Government for their extraction;

(c) The place where power would be generated to supply electricity there and the quantity of electricity to be generated; and

(d) whether copper would be extracted from the slabs there itself or they would be taken to plains for this purpose ?

**The Minister of Steel, Mines and Metals (Dr. Chauna Reddy) :**

(a) The investigations conducted, so far, by the Geological Survey of India in Pithoragarh have not brought to light any workable deposits of copper ore.

(b), (c) & (d). Do not arise.

**Coal deposits**

**1955. Shri Maharaj Sing Bharti:** Will the Minister of Steel, Mines and Metals be pleased to state:

- (a) the quantity in tonnes of superior quality coal deposits in India;
- (b) the number of years for which these deposits would be sufficient to meet the increasing demand of developing India;
- (c) the arrangements proposed to be made in this regard thereafter; and
- (d) whether, in view of the long-term requirements, Government have formulated any programme for reducing the consumption of coal and replacing it by some other source of energy?

**The Minister of State in the Ministry of Steel, Mines and Metals (Shri P. C. Sethi):**

(a), (b), (c) & (d): The reserves of coals of superior quality corresponding to those declared as selected grades are estimated at 1370 million tonnes. At the present level of production, these reserves are expected to last for 50 to 60 years. With a view to conserving specially metallurgical coal and meeting the increasing demand, various measures such as washing and blending, are resorted to. Exploration to prove new resources and scientific utilization with a view to conserve superior grades is receiving continuing attention. Research work to reduce utilization of superior grades of coking coals, particularly, is in hand. No commercial possibilities, however, have yet been established in this regard though efforts are continuing.

**Shooting Incident in Running Train Near Monghyr Railway Station**

**1956. Shri Onkar Lal Berwa:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

- (a) whether it is a fact that one woman and two men were shot dead and relieved of their belongings in a running train near Monghyr Railway Station as reported on the 27th January, 1968;
- (b) if so, whether Government have conducted an enquiry into the matter; and
- (c) if so the findings thereof?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) No such incident has been reported so far to the Government Railway Police, Jamalpur, Kiul or Bhagalpur.

(b) & (c): Do not arise.

**Commission to enquire into Railway Accident**

**1957. Shri Onkar Lal Berwa:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

- (a) whether it is a fact that Government have set up a Commission to enquire into Railway accidents;
- (b) if so, whether the commission has submitted its report; and
- (c) if so, the main recommendations thereof?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) No. However, Inspectors of Railways appointed under section 4 of the Indian Railways Act, 1890 have been performing their statutory duties which

include conducting of inquiries into the causes of railway accidents particularly those involving trains carrying passengers which are attended with loss of human life or grievous hurt or serious damage to railway property. The Railway Inspectorate has since been re-designated as Commission of Railway Safety in pursuance of a recommendation made by the Railway Accidents Committee-1962 (Kunzru Committee).

(b) & (c) Do not arise.

#### **Sheds Over Platforms at New Delhi Railway Station**

**1958. Shri Onkar Lal Berwa:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a number of trains now halt at New Delhi Railway Station;

(b) if so, the arrangements made for providing sheds on Platform Nos. 4 & 5; and

(c) the time likely to be taken for erecting the sheds ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) Yes.

(b) Proposals for provision of sheds on these platforms are under examination.

(c) It is not possible to indicate at this stage the time likely to be taken in providing sheds over these platforms as the work has not yet been sanctioned. Subject to the approval of the Railway Users' Amenities Committee and the availability of funds, the work would be included in future Works Programme.

#### **Unexploited Mines in Rajasthan**

**1959. Shri Onkar Lal Berwa :** Will the Minister of Steel, Mines and Metals be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the mines of copper, iron and gypsum are lying unexploited in the hills of Kota and Bundi in Rajasthan;

(b) if so, whether Government have conducted a survey in this regard;

(c) if so, the result thereof; and

(d) if not, when the survey is likely to be conducted ?

**Minister of State in the Ministry of Steel, Mines & Metals (Shri P. C. Sethi):**

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

(b) & (c) The Geological Survey of India have, however, conducted a survey and as a result thereof deposits of limestones and glass sands have been located. A small part of Bundi district is also included in the area selected for aerial survey.

(d) Does not arise.

#### **Supply of Tea in Dining Cars**

**1960. Shri Onkar Lal Berwa:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the price of tea supplied in the Dining cars on the Railways has been increased despite the use of Gur or Khandsari with sugar ;

(b) whether it is also a fact that the charges for food have also been increased ; and

(c) if so, the reasons therefor ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha) :**

(a) The price of tea sold in dining cars on the Railways was increased with effect from 1st November 1967, due to increase in the price of ingredients such as tea, milk etc. Gur or Khandsari have been used in the preparation or service of tea only in unavoidable circumstances when sugar was not available.

The question of fixing separate rates for tea when served with Khandsari or gur is under consideration.

(b) Yes.

(c) The prices of food had to be increased due to the increased cost of raw materials and staff.

### भारतीय सीमेंट निगम

1961. श्री गार्डिलिंगन गौड़ :

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारतीय सीमेंट निगम को कहा गया है कि वह सीमेंट का नियतन करे और सीमेंट के कारखानों से सीमेंट को ले जाने का निदेश दे; और

(ख) यदि हाँ, तो उसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :

(क) जी, हाँ।

(ख) सीमेंट उद्योग द्वारा सीमेंट का वितरण करने के लिए स्थापित किये गए सीमेंट नियतन तथा समन्वय संगठन के कार्य संचालन में कुछ खराबियों और अनियमितताओं तथा इसके सदस्यों में मतभेद हो जाने के कारण यह स्पष्ट हो गया था कि इस संगठन से सारे देश में सीमेंट के वितरण का काम उचित ढंग से नहीं हो सकता है। सीमेंट के फालतू उत्पादन वाले क्षेत्रों में कमी वाले क्षेत्रों को उसके भेजने की आवश्यकता तथा सम्पूर्ण देश में समान एफ० ओ० आर० मूल्य बनाये रखने की दृष्टि से यह निश्चय किया गया था। इसके स्थान पर एक सरकार द्वारा निर्मित एजेन्सी अर्थात् सीमेंट कारपोरेशन आफ इंडिया लि० को 1-1-1968 में एक वर्ष की अवधि के लिए सीमेंट के नियतन और वितरण का काम सौंप दिया जाय।

### स्वेज नदी के बन्द होने का इस्पात के निर्यात पर प्रभाव

1962. श्री गार्डिलिंगन गौड़ :

क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्वेज नहर के बन्द होने से हमारे देश से इस्पात के निर्यात में सहायता मिली है;

(ख) यदि नहीं, तो क्या सरकार नई निर्यात प्रधान प्रणाली बनाने का विचार कर रही है; और

(ग) नए कारखानों में जो आगामी कुछ वर्षों में चालू हो जायेंगे, होने वाले उत्पादन को दृष्टि में रखते हुए सरकार ने निर्यात बढ़ाने के लिए और क्या कार्यवाही की है ?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री पी० सी० सेठ) :

(क) स्वेज नहर के बन्द होने से निर्यात के मामले में हमने कुछ बाजारों जैसे पूर्वी अफ्रीका और मिडल ईस्ट के देशों में अधिक स्पर्धी मूल्यों पर और पूर्वी योरोपीय बाजारों में कम स्पर्धी मूल्यों पर माल बेचा। सामान्यता हमें कुछ हद तक लाभ रहा।

(ख) ऊपर दिष्टे गये (क) के उत्तर को देखते हुए प्रश्न नहीं उठता।

(ग) विश्व के बाजारों में निर्यात बढ़ने के लिए सतत उपाय किए जा रहे हैं। आशा है कि इन उपायों के परिणामस्वरूप वर्ष 1967-68 में निर्यात 50 करोड़ रुपये से ऊपर हो जायगा जब कि इसकी तुलना में 1966-67 में लगभग 20 करोड़ रुपये का सामान निर्यात किया गया था। ऐसी आशा है कि आने वाले वर्षों में यह स्थिति बनी रहेगी।

इस्पात, खान तथा धातु मंत्री की ब्रिटेन की यात्रा

1963. श्री गार्डिलिंगन गौड़ :

क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उन्होंने हाल ही में ब्रिटेन की यात्रा की थी ;

(ख) यदि हाँ, तो उनकी यात्रा का क्या परिणाम रहा ; और

(ग) क्या सरकार का विचार उनकी सिफारिशों तथा उनपर किये गये निर्णयों की एक प्रति सभा पटल पर रखने का है ?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (डा० एम० चन्ना रेड्डी) :

(क) जी, हाँ।

(ख) और (ग) : यात्रा के दौरान मैंने ब्रिटेन के मंत्रियों और ब्रिटिश स्टील कारपोरेशन से सरकारी इस्पात उद्योग से संगठनात्मक पहलुओं पर बातचीत की थी। ब्रिटिश स्टील कारपोरेशन के अध्ययन के बारे में मेरी रिपोर्ट की प्रति संलग्न है। (पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० 231-68) इसमें सन्देह नहीं कि सरकारी क्षेत्र के इस्पात उद्योग का पुनर्गठन करते समय, जिसपर आजकल सरकार विचार कर रही है, दूसरे देशों में सरकारी इस्पात उद्योग के संगठनात्मक अनुभवों से लाभ उठाया जाएगा। मैंने दुर्गापुर इस्पात कारखाने के लिए तकनीकी सहायता के प्रश्न पर भी विचार-विमर्श किया था। इस बातचीत के अनुसार ब्रिटिश सरकार ने ब्रिटिश स्टील कारपोरेशन की एक टीम भारत भेजी है जो आजकल दुर्गापुर में है और इस बात का पता लगा रही है कि ब्रिटेन से कारखाने को उपकरणों और तकनीकी सहायता के रूप में क्या सहायता चाहिए।

चित्तरंजन उच्चतर माध्यमिक स्कूल

1964. श्री देवेन सेन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने चित्तरंजन उच्चतर माध्यमिक स्कूल में शिक्षा के माध्यम के रूप में अंग्रेजी लागू की है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि स्कूल के लगभग ६० प्रतिशत विद्यार्थी बंगला और हिन्दी बोलते हैं ;

(ग) क्या यह भी सच है कि चित्तरंजन रेलवे कर्मचारी संघ से अंग्रेजी लादी जाने के विरोध में एक ज्ञापन भेजा है और हिन्दी और बंगला लागू करने की माँग की है ; और

(घ) यदि हाँ, तो उस स्कूल को हिन्दी तथा बंगला माध्यमिक वाला स्कूल बनाने के लिए क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :**

- (क) जी नहीं ।
- (ख) जी हाँ ।
- (ग) जी नहीं ।
- (घ) सवाल नहीं उठता ।

#### रेल परिवहन क्षमता

1965. श्री वामानी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सामान ले जाने के लिए रेल परिवहन क्षमता 1966-67 में इसकी माँग से सामान्यतः अधिक रही है ;

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

(ग) इन स्थिति को सुधारने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :**

(क) जी हाँ ।

(ख) देश की आर्थिक गतिविधियों में आम मन्दी तथा सूखे के कारण यातायात उस स्तर नहीं पहुँचा जिस स्तर तक उसके पहुँचने की आशा थी ।

(ग) कारण रेलों के नियंत्रण के परे थे । लेकिन रेलों की और अधिक यातायात आकर्षित करने के उद्देश्य से विशेष उपाय किये गये हैं तथा यातायात आकर्षित करने के लिए सभी रेलों में विशेष रूप से विपणन और विक्रय संगठन स्थापित किये गये हैं । कंटेनर सेवा और डीजल इंजन से चलने वाली सुपर एक्सप्रेस मालगाड़ियों द्वारा माल की शीघ्र ढुलाई आदि उपायों के द्वारा सेवा के स्तर में भी सुधार किया गया है ।

#### मशीनरी का आयात

1967. श्री भोगेन्द्र झा : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री 24 नवम्बर, 1967 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1866 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने इंजीनियरिंग मशीनरी और पुर्जे बनाने वाले सम्बन्धित उद्योगों तथा फर्मों से इस बारे में इस बीच पूछताछ की है उनमें से कौन सा उद्योग अकेले अथवा सब मिलकर मशीनरी और पुर्जों की माँग को पूरा कर सकते हैं ; और

(ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) और (ख) : तकनीकी विकास के महानिदेशालय को देशी निर्माताओं द्वारा इंजीनियरी मशीनों तथा हिस्सों की निर्माण संबंधी प्रगति और उत्पादन की सुविधाओं पर कड़ी निगाह रखनी पड़ती है । आयात के लिये किये गये सभी निवेदनों, उदाहरण के लिए मशीनी औजारों के आयात संबंधी निवेदन की छानबीन इस दृष्टि से की जाती है कि क्या इसी प्रकार की वस्तुएं देश में तो उपलब्ध नहीं हैं और इच्छुक आयातकों से या तो सम्पर्क रखा जाता है या उन्हें विशेष रूप से देश में उपलब्ध उस साधन के बारे में सूचना दी जाती है जहाँ से उनकी आवश्यकता पूरी

हो सकती है। यह एक निरन्तर चलने वाली प्रक्रिया है जिसमें सारा उद्योग शामिल है और चगातार बढ़ता जा रहा है क्योंकि देश में अधिकाधिक वस्तुओं का निर्माण होता जा रहा है।

### रेलवे हॉल्ट स्टेशन

1968. श्री भोगेन्द्र झा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मुरैथा कमहौल और जोगियारा स्टेशनों के बीच कोराहिया (खजौली और जयनगर स्टेशनों के बीच) और राजेन्द्र पुल (उत्तर की ओर तथा वर्तमान सिमरियाधार घाट स्टेशन के स्थान पर) हॉल्ट स्टेशन बनाने सम्बन्धी जाँच कार्य पूरा कर लिया गया है ;

(ख) यदि हाँ, तो उसका क्या परिणाम निकला है और उस पर क्या कार्यवाही की गई है ; और

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

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) और (ख) : कमहौल और जोगियारा स्टेशनों के बीच मुरैथा में तथा खजौली और जयनगर स्टेशनों के बीच कोराहिया में रेलवे हॉल्ट स्टेशन खोलने के सम्बन्ध में जाँच पूरी हो गयी है। मुरैथा और कोराहिया में हॉल्ट स्टेशन खोलना व्यावहारिक नहीं पाया गया है क्योंकि इससे रेलवे को आवर्ती घाटा होगा।

सिमरियाघाट नाम का कोई स्टेशन नहीं है। लेकिन सिमरिया नाम का एक स्टेशन है और राजेन्द्र पुल के उत्तर में सिमरिया और हाथोदह जंक्शन स्टेशनों के बीच राजेन्द्र पुल हॉल्ट नाम का एक हॉल्ट स्टेशन पहले से है। इस हॉल्ट स्टेशन को राजेन्द्र पुल के निकट ले जाने के सम्बन्ध में दरमंगा के मण्डल शिक्षक संघ से प्राप्त एक सुझाव की जाँच की जा रही है।

(ग) राजेन्द्र पुल हॉल्ट स्टेशन को दूसरे स्थान पर ले जाने का सुझाव अभी हाल में मिला है और चूंकि इस प्रस्ताव के वित्तीय और तकनीकी पहलुओं की सावधानीपूर्वक जाँच करनी होगी, इसलिए जाँच पूरी होने में कुछ समय लग जायेगा।

### Buffer Stock of Cotton

1969. Shri Deorao Patil: Will the Minister of Commerce be pleased to state:

(a) whether Government have taken a decision to raise a buffer stock of cotton by purchasing it on reasonable prices from the cotton growers consequent to fall in its prices; and

(b) if not the reasons therefor ?

The Deputy Minister in the Ministry of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi) :

(a) & (b): Cotton prices are still ruling well above the minimum support prices fixed for cotton during the current season. The report of the Committee set up to examine the question of creating a buffer stock for raw cotton is awaited.

### Sleeper Coach in trains between Moradabad and Lucknow

1970. Shri O. P. Tyagi: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that there is no quota in sleeper coach in any train running between Moradabad and Lucknow causing great inconvenience and difficulties to businessmen and foreign traders; and

(b) whether Government propose to fix some quota in Lucknow bound trains from Moradabad in view of the aforesaid difficulties ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) No quota of berths is hitherto allotted to Moradabad station for reservation in sleeper coaches on any train running between Moradabad and Lucknow. Requests for reservations in such coaches ex. Moradabad are complied with at the train starting stations by allotments of berths from the quota set apart for intermediate stations. Some inconvenience on this account has been noticed in the case of 30 Dn. Lucknow Mail.

(b) A quota of two berths in Third class 2-Tier sleeper coach is being allotted to Moradabad station by 30 Dn. Lucknow Mail with effect from 1.3. 1968. On other trains, no separate quota for this station has been found to be justified.

**दिल्ली में फ्लाईंग मेल गाड़ी का देर से आना**

1971. श्री यज्ञदत्त शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि फ्लाईंग मेल गाड़ी जो अमृतसर से दिल्ली तक सबसे तेज चलने वाली गाड़ी है, अकसर देर से दिल्ली पहुंचती है और कभी-कभी तो यह रात के बाहर बजे पहुंचती है, जिससे यात्रियों को बड़ी असुविधा होती है;

(ख) क्या इस गाड़ी को सोनीपत / बादली / नरेला में दिल्ली जाने वाली गाड़ियों के लिए प्लेटफार्म न होने के कारण अनावश्यक रूप से रोक लिया जाता है ; और

(ग) यदि हाँ, तो इस मामले में सरकार ने क्या कार्यवाही की है और क्या सरकार का विचार अमृतसर से फ्लाईंग मेल को जल्दी चलाने का है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :**

(क) फ्लाईंग मेल गाड़ी नवम्बर, 1967 में 23 बार, दिसम्बर, 1967 में 28 बार, जनवरी, 1968 में 13 बार और फरवरी, 1968 में (20 फरवरी तक) 6 बार आधे घंटे से अधिक देर से दिल्ली पहुंची ।

(ख) और (ग) : नवम्बर और दिसम्बर, 1967 में दिल्ली-अम्बाला इकहरी लाइन वाले चरम-व्यस्त खंड पर इस तथा अन्य गाड़ियों में बारबार खतरे की जंजीर खींचे जाने और अक्सर कुहरे वाले मौसम आदि के कारण इस गाड़ी के चलने पर असर पड़ा। लेकिन विशेष प्रयत्नों के फलस्वरूप पिछले दो महीनों में इस गाड़ी के संचालन में सुधार हुआ है और इस गाड़ी को समय पर चलाने के लिए सभी सम्भव उपाय किये जा रहे हैं। फ्लाईंग मेल को अमृतसर से कुछ पहले चलाना व्यावहारिक नहीं पाया गया है ।

**Substitute workers on Eastern Railway**

†1972. Shri Ramavatar Shaastri : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the number of substitute workers the various Divisions of the Eastern Railway, separately;

(b) the total number of such railway workers as have been working for more than one year;

(c) whether some time limit has been fixed by the Railway Board for keeping them as substitutes;

(d) if so, the number of days in that aforesaid time-limit;

(e) whether the Traffic substitute workers of Danapur have sent a memorandum to the General Manager of Eastern Railway and the Divisional Superintendent, Danapur, in regard to their appointment against the vacant posts ; and

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

**The Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha) :**

(a) to (f) : The information is being collected and will be laid on the Table of the Sabha.

**1973. Shri Ramavatar Shastri :** Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Railway administration had set up a stone crushing unit at Sheikhpura in Monghyr District of Bihar State ;

(b) whether the said unit had been working there for the last 40 years ;

(c) whether the said unit used to utilise the services of 1,500 workers for crushing stones through a contractor ;

(d) whether it is also a fact that the Railway Administration neither got the work done through the contractor nor the work of stone crushing was undertaken by the Department this year and as a result thereof 1,500 workers have been rendered jobless ;

(e) if so, the reasons for closing the work in the said unit ; and

(f) whether Government propose to provide some alternative jobs to the jobless workers in the Railway and if not, the reasons therefor ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha) :**

(a) No.

(b) Does not arise..

(c), (d) & (e) The Railways obtain ballast through contractors, according to its requirements. Supply against existing contracts from Shekhpura quarry where contractors used to employ about 600 labourers has been completed in December '67 only. Further supply will be obtained in the next financial year.

(f) No. Contractors labourers are not provided with Railway job at the end of a contract.

#### **Hathidah Station**

**1974. Shri Ramavatar Shastri :** Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether it is a fact that there is no third class waiting room at Hathidah station on the E. Railway ;

(b) whether there are no arrangements for the supply of drinking water there ;

(c) whether the level of the platform at the station is very low and there is no overbridge and as a result accidents often take place there ; and

(d) if so, whether Government propose to remove the above difficulties of the passengers and the time likely to be taken in this behalf ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha) :**

(a) No. A third class waiting hall already exists.

(b) No. Two tube wells, one each on the eastern and western side of the station building exist. Adequate staff is also posted for supply of water to travelling public during summer months.

(c) The Station has only rail level platform and no foot overbridge. Except one in the year 1964, no accidents have been reported at this station.

(d) A proposal to provide another waiting hall of 1000 sft. and cover over platform of 1000 sft. at this station has been included in the current year's works programme. The other arrangements are considered adequate.

#### Taregna Railway Station (E. Railway)

**1975: Shri Ramavatar Shastri :** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that there is no shed on the platform on the eastern and western sides of the railway line at Taregna station on the Eastern Railway;

(b) whether there is neither any arrangement for drinking water for the passengers on the eastern platform nor there is a public hydrant at the station;

(c) whether there is no separate and covered Retiring Room for III class lady passengers;

(d) whether there is no shed over III class booking window as well ; and

(e) if so, the action Government propose to take to remove these inconveniences ?

#### Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):

(a) A shed measuring 400 sft. exists on the western platform attached to the goods shed. There is no shed over Eastern Platform.

(b) No. One tube well has been provided near each platform, in addition to an open well near the western platform. Adequate staff has also been posted for supply of drinking water.

(c) Presumably the reference is to third class ladies waiting room and not retiring room. Though there is no separate waiting room, as such, for third class lady passengers a separate covered waiting space exists for them. Arrangement is also being made to provide a ladies enclosure of adequate area inside the spacious third class waiting hall.

(d) No. Suitable covering exists at the booking counter.

(e) Facilities existing are considered adequate for the present traffic. However, it is proposed to provide a 8' wide varanda near the ticket booking counter.

#### पटसन का विकल्प कृत्रिम सूत

**1976 श्री जगल मण्डल :**

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इम्पीरियल कैमिकल्स इंडस्ट्रीज लिमिटेड और दि आयाल कार्टैज ने कृत्रिम सूत बनाया है, जिसकी उत्पादन लागत पटसन से कम है ; और

(ख) यदि हाँ, तो भारतीय पटसन उद्योग की सुरक्षा के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

**वाणिज्य उप-मंत्रों (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी) :**

(क) अनेक निर्माताओं ने विदेशी बाजारों में संश्लिष्ट अनुकल्प भोजना शुरू किया है जो पटसन के सामान की प्रतिस्पर्धा में बिकता है।

(ख) अधिक महीन कपड़े वगैरह के विकास के लिये गवेषणा करने के लिए उद्योगों को सहायता दी जा रही है। इसके साथ ही किस्म एवं परिमाण दोनों दृष्टियों से फसल में सुधार, माल के पटसक अंश में कमी करना तथा उद्योग के निर्माण-कौशल के सुधार के लिए उपाय किये जा रहे हैं। समीक्षा के उपरान्त पटसन के सामान की कुछ विस्मों पर 7 फरवरी, 1968 से निर्यात शुल्क कम कर दिया गया है।

**लखीमपुर के निकट रेलगाड़ी और बस की टक्कर**

1977. श्री यशपाल सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर रेलवे में लखीमपुर के निकट भीडाखेड़ी और मैलानी स्टेशनों के बीच बिना चौकीदार वाले रेलवे फाटक पर 5 फरवरी, 1968 को एक रेलगाड़ी एक बस से टकरा गई थी ;

(ख) यदि हाँ, तो इसका क्या कारण था ;

(ग) इसके परिणामस्वरूप कितने व्यक्ति मरे और कितने व्यक्ति जखमी हुए ; और

(घ) सरकार ने इस मामले में क्या कार्यवाही की है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा)**

(क) जी हाँ।

(ख) दुर्घटना के कारणों की जाँच हो रही है।

(ग) इस दुर्घटना में बस से यात्रा कर रहे दस व्यक्ति मारे गये और 37 को चोटें पहुँचीं।

(घ) जाँच पूरी होने पर उपयुक्त कार्रवाई की जायेगी।

**Sulphur deal with M/s. Oval industries**

1978. Shri Madhu Limaye? Will the Minister of Commerce be pleased to state:

(a) whether it is a fact that before accepting the offer of Messrs. Oval Industries for the supply of sulphur Dun and Brad Street Report on the background of this firm was not called for ;

(b) if so, the reasons therefor; and

(c) whether any action has been taken against the Officers responsible for this omission ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi) :**

(a) Yes, Sir.

(b) & (c) : The Committee on Public Undertaking which examined S. T. C's sulphur deal with M/s. Oval Industries has *inter alia* made certain observations on this point. The report of the Committee is under examination of Government.

**Sulphur Deal with M/s. Oval Industries**

1979. **Shri Madhu Limaye:** Will the Minister of Commerce be pleased to state:

(a) whether Government propose to formulate any rules to seek a report in regard to the background and credentials of foreign firms before accepting their offers in future; and

(b) if not; the reasons therefor ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi):**

(a) Procedures for obtaining reports on the background and credentials of foreign firms are already in vogue.

(b) Does not arise.

**Bokaro Steel Plant**

1980. **Shri Madhu Limaye:** Will the Minister of Steel, Mines and Metals be pleased to state:

(a) the progress made so far in regard to the construction of the Bokaro Steel Plant;

(b) the amount so far spent of the setting up of the plant; and

(c) when the construction of the plant is likely to be completed and the years when production would start there ?

**The Minister of Steel, Mines and Metals (Dr. M. Channa Reddy):**

(a) Against the total requirement of 31,210 acres of land, about 21,202 acres of land have been acquired. The site levelling work for the plant has almost been completed and the small portion of work remaining is expected to be completed by 31st March, 1968. Civil engineering work in all zones, except Cold Rolling Mills zone, has already started. Work in the Cold Rolling Mills zone is scheduled to commence in March, 1968, as soon as working drawings are received. Till the end of January, 1968, 1.20 million cubic metres of earthwork and 9,216 cubic metres of concreting have been done against the total work of about 13.62 million cubic meters and 1.50 million cubic metres respectively to be done. Against the contract for supply of 177,166 tonnes of equipment steel structures, refractories and pipes, concluded by Bokaro, Steel Limited with the Soviet organisation 'Tiajpromexport' in May, 1966, 17,626 tonnes of equipment and material have been received from USSR till the end of January, 1968. The deliveries of plant, equipment etc. from USSR are scheduled to be completed by July, 1970.

Bokaro Steel Ltd. have placed orders for plant, equipment and structurals on Heavy Engineering Corporation—98,000 tonnes, Mining and Allied Machinery Corporation, Durgapur—13,860 tonnes, Beavy Electricals (India) Ltd. Bhopal—1,577 tonnes Bharat Heavy Electricals Ltd., Hyderabad—1,900 tonnes, Bharat Heavy Electricals Ltd., Tiruchirapalli—1900 tonnes, Bharat Heavy Electricals Ltd., Hardwar—218 tonnes, Instrumentation Ltd., Kota—600 tonnes, India Telephone Industries Ltd., Bangalore—50 tonnes. For fabrication and erection of structurals, orders have been given to Hindustan Steelworks Construction Limited, Calcutta, who in turn, have already awarded contracts for 97,200 tonnes, and the remaining about 40,000 tonnes is under consideration.

The Steel plant township when completed will have about 10,000 houses, so far 1,772 permanent houses have been constructed and another 2,520 houses

are nearing completion. The Garga dam which will supply water for the township and for construction of the plant has been completed. The Tenughat dam which will supply water for the operation of the plant is under construction by the Government of Bihar.

(b) About Rs. 82 crores has been spent on the project so far.

(c) According to the revised schedule the first blast furnace will be commissioned in September, 1970 and the first stage of the plant for 1.7 million tonnes ingot steel and 880,000 tonnes of foundry grade pig iron will be commissioned by the end of December, 1971.

#### **Over-Bridge at Birisinghpur Station**

†1981. **Shri Atal Bihari Vajpsyee:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that there is no overbridge at Birisinghpur station South Eastern Railway, as a result of which the people settled on both sides of the station face much difficulty while visiting the either side;

(b) whether it is also a fact that many people crossing the railway line in the absence of an overbridge have been involved in railway accidents there;

(c) whether Government have received any representations from the residents of Pali for the construction of an overbridge there; and

(d) if so, the steps being taken in this regard ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) There already exists a foot-over-bridge connecting passenger platforms at the station. There is, however, no foot-over-bridge across the station yard causing some difficulty to the people required to cross Railway lines at the east end of the station.

(b) During the period from 6.6.1963 to 7.8.1967 five persons met with accidents while crossing Railway lines.

(c) Yes.

(d) The proposal for providing a foot over-bridge across Railway yard is being finalised by the Railway in consultation with the District Magistrate Sahdol.

#### **Mahim-Bandra Railway Line**

1982. **Shri Atal Bihari Vajpayee:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the Western Railway has acquired graveyard land at the cost of about Rs.4 lakhs for constructing new railway line between Mahim and Bandra railway stations;

(b) If so, the total area of land acquired and the reasons for making such huge payment therefor;

(c) whether Government have received a memorandum from the Gore Gaon Residents' Association in this regard ; and

(d) if so, the action taken thereon ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) No. In connection with the work of providing two additional lines between Bandra and Mahim stations on the electrified Bombay Suburban section

of Western Railway, a leave and licence agreement for a portion of land in Muslim cemetery near Mahim station measuring 453 sq. yards has been executed between the Government and H.H. the Aga Khan for a period of 999 years. As per the terms of this agreement, the Government will have to pay a nominal fee of Re. 1/per annum for the land in question during the continuance of this agreement.

(b) Does not arise.

(c) & (d) Yes. A memorandum has been received from Goregon Pravasi Sangh, Bombay, who were advised that the above agreement was arrived at in public interest and also in view of the expediency of providing these lines at the earliest possible time.

### हथकरघा वस्त्र के निर्यात में कमी

1983. श्री सम्बन्धन: क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि हथकरघा वस्त्र का निर्यात गिरता जा रहा है ; और  
(ख) यदि हाँ, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी):

(क) जी, हाँ।

(ख) हथकरघा माल के निर्यात में गिरावट को रोकने के लिए निम्नलिखित उपाय किये गये हैं :—

(१) भारतीय हस्तशिल्प तथा हथकरघा निर्यात निगम, लिमि०, नई दिल्ली के माध्यम से अमेरिका में हथकरघा वस्त्रों के लिये प्रचार का एक कार्यक्रम शुरू किया गया है।

(२) हस्तशिल्प तथा हथकरघा निर्यात निगम, नई दिल्ली ने हथकरघे के सिले-सिलाये वस्त्रों को लोक-प्रिय बनाने तथा तैयार करने के लिए, प्रख्यात फ्रेंच फैशन डिजाइनर श्री पियरे कार्डिन के सहयोग से एक कार्यक्रम शुरू किया है।

(३) दक्षिण-पूर्वी एशियाई देशों को हथकरघा माल का निर्यात बढ़ाने की सम्भावनाओं का पता लगाने के उद्देश्य से इन देशों को एक हस्तशिल्प तथा हथकरघा प्रतिनिधिमंडल भेजा गया था। इस प्रतिनिधिमंडल की सिफारिशों पर कार्यवाही शुरू की जा चुकी है।

(४) यूरोपीय आर्थिक समुदाय के देशों ने घोषणा की है कि साझा बाजार के देशों में दस दस लाख डालर मूल्य के भारतीय हथकरघा रेशमी वस्त्रों तथा हथकरघा सूती वस्त्रों की शुल्क-मुक्त प्रविष्टि की अनुमति दी जायेगी परन्तु इससे पूर्व एक ऐसा प्रमाण पत्र देना पड़ेगा कि उत्पादन हथकरघे का है एवं हाथ से छड़ा है। नार्वे, स्वीडन तथा डेन्मार्क से भी इसी प्रकार की रियायत प्राप्त की गई है।

### Circulars in Hindi

1984. Shri Raghuvir Singh Shastri: Will the Minister of Commerce be pleased to state:

(a) the number of Circulars which come under the category of 'General Orders' issued by the various Companies and Corporations under his Ministry after the 15th January, 1968 in English only; and

(b) the reasons for which they have not been issued in Hindi also ?

**The Deputy Minister of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi):**

(a) & (b) Information is being collected and will be laid on the Table of the House.

**ब्राजील के साथ व्यापार करार**

1986. श्री हिम्मतसिंहका : श्री यशपाल सिंह

श्री यज्ञदत्त शर्मा :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हाल में ब्राजील के साथ व्यापार करार किया गया है ;

(ख) यदि हाँ, तो उस करार की शर्तें क्या हैं ;

(ग) इस करार के अन्तर्गत आगामी वर्ष में ब्राजील को कितना निर्यात तथा वहाँ से कितना आयात किया जायेगा ; और

(घ) दोनों देशों के बीच मुख्यतया किन-किन उत्पादों तथा उप-उत्पादों का आदान प्रदान किया जायेगा ?

**वाणिज्य उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी) :**

(क) जी, हाँ। 3 फरवरी, 1968 को नई दिल्ली में भारत तथा ब्राजील के बीच एक व्यापार करार पर हस्ताक्षर किये गये थे।

(ख) करार सामान्य प्रकार का है और इसमें अन्य बातों के साथ-साथ, व्यापार तथा प्रशुल्कों के मामले में दोनों देशों में परस्पर अति अनुकूल राष्ट्र-व्यवहार किये जाने की व्यवस्था है। यह करार रियो डि जनियरो में अनुसमर्थन सम्बन्धी दस्तावेजों के विनिमय की तारीख से, लागू होगा। आरम्भ में यह करार तीन वर्ष की अवधि के लिए है और इसे उस अवधि के बाद मौन समर्थन द्वारा एक एक वर्ष के लिए बढ़ा दिया जायेगा।

(ग) तथा (घ) : करार में ऐसा कुछ भी बन्धन नहीं है कि कोई पक्ष दूसरे पक्ष से कोई विशेष मर्दें या विशेष मूल्य का माल आयात करेगा। किन्तु दोनों पक्षों की आशा है कि इससे दोनों देशों के बीच व्यापार तथा आर्थिक सहयोग बढ़ाने की एक रूपरेखा उपलब्ध हो जायेगी। भारत ने ब्राजील से पिछले वर्ष पर्याप्त मात्रा में चावल का आयात किया था और पौतों जैसे अन्य औद्योगिक उत्पादों का आयात करने पर भी विचार किया जा सकता है। दूसरी ओर ब्राजील, वस्त्र मशीनों, रेलवे पटरियों सहित रेलवे उपकरणों, विद्युत-उत्पादक यंत्रों, विद्युत मोटरों तथा इंजीनियरी के अन्य उपकरणों का एक बड़ा आयातक है और भारत इन मर्दों की पूर्ति करने की स्थिति में है। दोनों सरकारों ने यह निश्चय किया है कि भारत-ब्राजील के व्यापार को बढ़ाने की गुंजा-यश का बड़ी गम्भीरता से पता लगाया जायेगा।

**आयात तथा निर्यात के मुख्य नियंत्रक के कार्यालय का स्टाफ**

1987. श्री नन्दकुमार सोमानी : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत में आयात और निर्यात के मुख्य नियंत्रक के कार्यालयों में कितने कर्मचारी काम कर रहे हैं और उनके वेतन भत्ते आदि पर प्रति वर्ष कितना धन व्यय होता है।

(ख) प्रति वर्ष कितने लाइसेंस दिये गये और कितने लाइसेंसों का नवीकरण किया गया ; और

(ग) नया लाइसेंस देने और लाइसेंसों का नवीकरण करने में औसतन कितना समय लगता है ?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरेशी)**

(क) (1) आयात तथा निर्यात व्यापार नियंत्रण संगठन के कर्मचारियों की कुल मंजूर संख्या 31-3-67 को 297 राजपत्रित अधिकारी, 1773 गैर-राजपत्रित अधिकारी तथा 489 वतुर्य श्रेणी कर्मचारी, थी।

(2) 1966-67 की अवधि में सिब्बंदी पर 1,09,03,564 रुपये व्यय हुए।

(ख) 1966-67 की अवधि में आयात तथा निर्यात व्यापार नियंत्रण संगठन द्वारा कुल 1,57,167 लाइसेंस दिए गए। जिन लाइसेंसों का नवीकरण किया गया उनकी संख्या के बारे में जानकारी एकत्र की जा रही है।

(ग) (1) ऐसी स्थायी हिदायतें हैं कि पूंजीगत माल तथा भारी विद्युत संयंत्र को छोड़ कर अन्य आयात लाइसेंसों के लिए आवेदन पत्र, यदि हर तरह से पूर्ण हो तो उनका निपटान कार्यकारी अनुभाग में पहुंचने के बाद 30 दिन के भीतर और पूंजीगत माल तथा भारी विद्युत् संयंत्र के लिए लाइसेंसों के आवेदन पत्रों का निपटान 60 दिन के भीतर कर दिया जाना चाहिए। साधारणतया इन समयावधियों का पालन किया जा रहा है।

(2) विभाग की स्थायी हिदायतों के अनुसार नवीकरण के लिए आवेदन-पत्रों का निपटान लगभग 9 दिन के भीतर कर दिया जाता है।

**रूस में प्रबन्धकीय तकनीक का अध्ययन**

1988 श्री वेदव्रत बरुआ :

श्री य० अ० प्रसाद :

श्री रा० रा० सिंह देव :

क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जब रूस के प्रधान मंत्री हाल में भारत आये थे तो उन्होंने यह सुझाव दिया था कि भारतीय इंजीनियरों को प्रबन्धकीय तकनीक सीखने के लिए रूस की तत्समान परियोजनाओं को देखने के लिए जाना चाहिए ; और

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

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद)**

(क) तथा (ख) : सोवियत रूस के विभिन्न अधिकारियों, जिनमें वहाँ के प्रधान मंत्री भी सम्मिलित है, ने सोवियत सहायता से स्थापित संयंत्रों में पर्याप्त संख्या में तथा पूर्ण योग्यता प्राप्त व्यक्तियों के लगाए जाने के महत्व पर जोर दिया है। भारतीय इंजीनियरों के प्रशिक्षण के प्रश्न की निरन्तर समीक्षा की जाती है और जितनी आवश्यकता होगी, इंजीनियरों तथा कारीगरों को इस दृष्टि से और आगे प्रशिक्षण के लिए उसे भेजा जायगा जिससे वे यथासमय संयंत्रों में प्रबन्धकों का कार्यभार सम्भालने के योग्य हो सकें।

## इस्पात का निर्यात

1989. श्री वेदव्रत बरआ :

श्री य० अ० प्रसाद :

श्री रा० रा० सिंह देव :

क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि वर्ष 1967-68 में भारतीय इस्पात के निर्यात में वृद्धि हुई है;

(ख) यदि हाँ, तो निर्यात में कितनी वृद्धि हुई है; और

(ग) 1968-69 के लिए निर्यात का क्या लक्ष्य निर्धारित किया गया है ?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय में राज्य मंत्री (प्र० च० सेठी) :

(क) और (ख) : जी हाँ।

30 नवम्बर 1967 को समाप्त हुई आठ मास की अवधि में भारत ने वर्ष 1966-67 के 470,854 टन की तुलना में 808,204 टन लोहा और इस्पात निर्यात किया।

(ग) ऐसा अनुमान है कि वर्ष 1968-69 में 950,000 टन कच्चा लोहा और 1 मिलियन टन इस्पात निर्यात किया जायगा।

## इस्पात का निर्यात

1990. श्री म० सुदर्शनम् :

क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष 1965, 1966 और 1967 में इस्पात और इस्पात उत्पादों का कुल कितना निर्यात किया गया ?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्र० च० सेठी) :

वर्ष 1965-66, 1966-67 और 1967-68 के प्रथम (नवम्बर 1967 आठ मास में (नवम्बर 1967 तक) में निर्यात किये गये लोहे और इस्पात की मात्रा इस प्रकार है :—

	मात्रा/मीटरी टन
1965-66	150,304
1966-67	470,854
1967-68	808,204
(30-11-67 तक)	

## यात्री कारों का निर्माण

1991. श्री म० सुदर्शनम् : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि वर्ष 1965 और वर्ष 1966 की तुलना में वर्ष 1967 में यात्री कारों, स्कूटरों, तीन पहिये वाली गाड़ियों, दो पहियों वाली गाड़ियों, जीपों और लारियों का कितना निर्माण हुआ ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :

1965, 1966 तथा 1967 में विभिन्न किस्मों की मोटर गाड़ियों के उत्पादन के आँकड़े निम्न प्रकार हैं :—

	1965	1966	1967
यात्री कारें	24,790	27,597	33,339
स्कूटर	20,296	20,971	30,302
तीन पहिए वाली	1,884	1,175	3,980
ट्रैड्स (मोपेड्स)	5,768	4,890	9,184
जीपें	10,488	9,862	5,561
वाणिज्यिक गाड़ियाँ (जिनमें कारियाँ भी शामिल हैं)	37,299	34,199	31,462

#### Thacker Committee on Industrial Licensing

1992. **Shri Lakhan Lal Kapoor:** **Shri Ram Charan:**

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

(a) whether it is a fact that some persons who had been previously working as Personal Assistants or Private Secretaries in the Delhi Municipal Corporation, have been appointed as Assistant Directors to serve the Committee appointed to go into the question of industrial licences; and

(b) if so, the reasons therefor?

**The Minister of Industrial Development & Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmed):**

(a) & (b) As from other Departments/Offices, an official of the Delhi Administration, who on deputation to the Delhi Municipal Corporation as Private Secretary to the Municipal Commissioner and drawing pay in the scale of Rs. 350-900 (plus a special pay of Rs. 75/- per month) has been appointed as assistant Director in the Industrial Licensing Policy Inquiry Committee, as he was found particularly suitable for the post in view of its previous administrative experience and qualifications.

#### Bharat Heavy Plates and Vessels Corporation

1993. **Shri Lakhan Lal Kapoor:** **Shri Ram Charan:**

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

(a) whether any new appointment is being made for the post of the Managing Director of the Bharat Heavy Plate and Vessels Corporation; and

(b) if so, the reasons therefor?

**The Minister of Industrial Development and Company Affairs (Shri Fakhruddin Ali Ahmad):**

(a) No. Sir.

(b) Does not arise.

#### Investigators in Ministry of Commerce

1994. **Shri Lakhan Lal Kapoor:** **Shri Ram Charan:**

Will the Minister of **Commerce** be pleased to state:

(a) the number of posts of Investigators in his Ministry;

(b) the number of posts among them reserved for Scheduled Castes and Scheduled Tribes; and

(c) the number of persons belonging to Scheduled Castes and Scheduled Tribes actually working against these posts ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi):**

(a) 69.

(b) & (c) According to the Recruitment Rules for the posts of Investigator in the Ministry of Commerce, 50% of the posts are to be filled by direct recruitment and 50% by deputation or transfer. As such, the reservation orders would apply only to the vacancies reserved for direct recruits. For the purpose of maintaining the Communal Roster, the posts of Investigators have been grouped with other similar Class III posts in the Ministry. Therefore there is no separate reservation in the grade of Investigators but the appointments in the group as a whole are made according to the prescribed roster. At present, there are four persons belonging to Scheduled Castes and one belonging to Scheduled Tribes working as Investigators in the Ministry.

### “Udhyog Vyapar Patrika”

**1995. Shri Lakhan Lal Kapoor:**

**Shri Ram Charan:**

Will the Minister of Commerce be pleased to state:

(a) whether a Journal entitled Udyog Vyapar Patrika in Hindi was brought out by his Ministry;

(b) the reasons as to why the publication of the journal has been stopped; and

(c) whether Government propose to revive its publication ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi) :**

(a) Yes, Sir.

(b) Its publication was stopped in September 1965 as a measure of economy in the situation created by Pakistani aggression;

(c) Yes, Sir.

### All India Handloom Board

**1996. Shri Lakhan Lal Kapoor:**

**Shri Ram Charan:**

Will the Minister of Commerce be pleased to state:

(a) whether any proposal to convert All India Handloom Board into a Statutory Commission is under consideration of Government; and

(b) if so, when a bill to this effect is likely to be introduced in the Parliament ?

**The Deputy Minister in the Ministry of Commerce (Shri Mohd. Shafi Qureshi):**

(a) & (b) The future set-up of the All India Handloom Board is under consideration.

### डमडम रेलवे स्टेशन पर मुठभेड़

**1997. श्री कामेश्वर सिंह :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 16 नवम्बर, 1967 को डमडम रेलवे स्टेशन पर हुई एक मृगभेड़ में रेलवे सुरक्षा दल का एक अधिकारी मारा गया था ;

(ख) क्या इस मामले की कोई जाँच की गई है; और

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

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :**

(क) जी हाँ ।

(ख) और (ग) : जी हाँ, सियालदह की रेलवे पुलिस ने भारतीय दंड संहिता की धारा 147, 148, 149, 324, 353, 307, 302 और भारतीय विस्फोटक पदार्थ अधिनियम की धारा 6 (3) के अधीन अपराध सं० 56 दिनांक 16-11-67 के रूप में एक मामला दर्ज किया है। पुलिस की जाँच पड़ताल जारी है।

#### रुरकेला से पुरी तक सीधा डिब्बा

1998. श्री स० कुण्डू : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को रुरकेला की रेलवे प्रयोक्ता समिति की इस माँग का पता है कि रुरकेला से पुरी तक एक सीधे डिब्बे की व्यवस्था की जाये और यह डिब्बा रुरकेला स्टेशन पर किसी रेलगाड़ी से जोड़ दिया जाये ;

(ख) यदि हाँ, तो सरकार का विचार किस तिथि से डिब्बे की व्यवस्था करने का है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :**

(क) जी हाँ ।

(ख) और (ग) इसकी जाँच की जा रही है।

#### दियातरी लौह अयस्क परियोजना

1999. श्री स० कुण्डू : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री 8 दिसम्बर, 1967 के अतारांकित प्रश्न संख्या 3607 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि दियातरी लौह अयस्क परियोजना को वित्तीय कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है ;

(ख) क्या लौह अयस्क के निर्यात का लक्ष्य पूरा हो चुका है।

(ग) क्या उड़ीसा खनन निगम अथवा उड़ीसा सरकार ने उड़ीसा में दियातरी लौह अयस्क परियोजना के सामने विमान वित्तीय और अन्य कठिनाइयों को दूर करने के लिए केन्द्रिय सरकार अथवा राष्ट्रीय खनिज विकास निगम की सहायता मांगी है; और

(घ) क्या सरकार ने दियातरी लौह अयस्क परियोजना की सहायता के लिये योजना का सुझाव दिया है ?

**इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (डा० चन्ना रैड्डी) :**

(क) उड़ीसा खनन निगम को कुछ वित्तीय कठिनाइयाँ अनुभव हुई थीं ; ऋण प्राप्त होने पर, जो कि बैंकों से मिलने की आशा है, स्थिति में सुधार हो जाने की आशा है।

(ख) दियातरी लोहा अयस्क खान का, 1.5 मिलियन टन अयस्क वार्षिक निर्यात करने के लिये, विकास किया जा रहा है। जून 1968 से यांत्रिक उत्पादन आरम्भ करने की आशा है। निर्यात लक्ष्य अयस्क हस्तन-संपत्र के चालू होने के पश्चात् प्राप्त हो जायेगा।

(ग) राष्ट्रीय खनिज विकास निगम को किसी प्रकार की वित्तीय सहायता के लिये नहीं कहा गया था। तथापि, केन्द्रीय सरकार ने उड़ीसा निगम खनन की प्रार्थना पर कुल मिला कर 342.5 लाख रुपयों के ऋण दिये हैं। निगम बैंकों से ऋणों के लिए भी प्रबन्ध कर रही है।

(घ) प्रश्न उत्पन्न नहीं होता।

#### आसाम में औद्योगिक बस्ती

2000. श्री रा० बहभा : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री 16 जून, 1967 के अतारंकित प्रश्न संख्या 2854 के उत्तर में के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आसाम में मालगाड़ी और तिनसुकिया में औद्योगिक बस्तियाँ चल रही हैं;

(ख) यदि हाँ, तो उनका व्यौरा क्या है;

(ग) क्या आसाम में शिवसागर और जोरहाट में औद्योगिक बस्तियाँ इस वर्ष आवंटन के लिये तैयार हो जाने की सम्भावना है; और

(घ) यदि नहीं, तो उन्हें शीघ्रता से पूरा करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :

(क) से (घ) : सम्बन्धित प्राधिकारियों से जानकारी इकट्ठी की जा रही है और वह सभा-पटल पर रख दी जायगी।

#### पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे द्वारा कोयले की खपत

2001. श्री रा० बहभा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डीजल इंजन चलाने के परिणामस्वरूप पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे द्वारा आसाम के कोयले की खपत कम हो गई है; और

(ख) यदि हाँ, तो 1967 में रेलवे द्वारा आसाम का कितना कोयला उठाया गया था और डीजल चालित इंजनों की बढ़ती हुई संख्या को देखते हुए 1968 का अनुमान क्या है ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) जी नहीं।

(ख) सवाल नहीं उठता।

#### बरौनी से गोहाटी तक रेलगाड़ी

2002. श्री रा० बहभा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सवारी डिब्बों की कमी के कारण पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे बरौनी से गोहाटी तथा गोहाटी से बरौनी तक दूसरी रेलगाड़ी चलाने में असमर्थ है; और

(ख) यदि हाँ, तो यह अतिरिक्त रेलगाड़ी चलाने की अत्यधिक आवश्यकता को पूरा करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) अतिरिक्त सवारी डिब्बों और रेल इंजनों के रूप में अपेक्षित साधनों की कमी और बरौनी-कटिहार खंड पर अतिरिक्त लाइन क्षमता उपलब्ध न होने के कारण इस समय बरौनी और गोहाटी के बीच एक अतिरिक्त गाड़ी चलाना व्यावहारिक नहीं है।

(ख) लाइन क्षमता बढ़ाने सम्बन्धी काम हो रहे हैं। ज्यों ही ये काम पूरे हो जायंगे और सवारी डिब्बों एवं रेल इंजनों के रूप में पर्याप्त साधन उपलब्ध हो जायंगे, इस मांग पर विचार किया जायगा।

#### गंधक का आयात

2003. श्री रा० बरुआ :

क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या गंधक का आयात राज्य व्यापार निगम के माध्यम से किया जाता है;
- (ख) क्या हमारा देश अब तक दो भारतीय एजेंटों, अर्थात् मेसर्स धरमसी मोरारजी एण्ड कम्पनी और मेसर्स ई. आई. डी. पैरी लिमिटेड के माध्यम से अमरीका के एकाधिकारी संभरणकर्ताओं पर निर्भर कर रहा है; और
- (ग) यदि हाँ, तो क्या आयात नीति में परिवर्तन करने में उनका यह एकाधिकार बाधक सिद्ध हो रहा है ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी करंशी) :

- (क) जी, नहीं। दूसरों को भी आयात करने की अनुमति दी जाती है।
- (ख) जी नहीं। अन्य स्रोतों से तथा अन्य अभिकरणों द्वारा भी आयात किया जाता है।
- (ग) प्रश्न नहीं उठता।

#### Theft of Luggage from Bogie at Agra Station

2004. **Shri Bramhnandji:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

- (a) whether it is a fact that all the luggage belonging to 52 students from Kashmir had been stolen from a Railway bogie at Agra Cantonment Railway Station recently;
- (b) whether it is also a fact that the said bogie containing the luggage was locked; and
- (c) if so, the action taken by Government in this regard ?

**Minister For Railways (Shri C. M. Poonacha):**

- (a) No. Luggage belonging to 7 students only was stolen.
- (b) Yes.
- (c) On receipt of the complaint, the Government Railway Police, Agra Cantonment registered a case and started investigations immediately. Police Dog Squad was also called for to assist in the detection of the case. So far there is no trace of the criminals or of the property stolen. Police investigation is continuing.

†2005. **Shri Bramhanandji:** Will the Minister of **Railways** be pleased to state:

- (a) whether it is a fact that residents of Bulandshahr of U. P. have requested Government to construct a direct railway line from Delhi to Dibrui via Bulandshahr;
- (b) if so, the action taken by Government in this regard; and
- (c) if not, the reasons therefor ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) No.

(b) & (c) Dibai and Bulandshahr are already connected to Delhi by rail. Due to limited availability of funds for new lines a direct link from Delhi to Bulandshahr and onward to Dibai cannot be considered for construction at present.

### लौह अयस्क का निर्यात

2006. श्री स० चं० सामान्त : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) वर्ष 1967-68 में लौह अयस्क के निर्यात में कितनी वृद्धि हुई; और  
(ख) क्या विदेशों से और माँग की कोई संभावना है और यदि हाँ, तो वह माँग क्या है और 1968-69 में निर्यात का लक्ष्य क्या है ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी) :

(क) भारत से 1962-63 से 1966-67 में लौह अयस्क के निर्यात तथा 1967-68 में संभावित निर्यात निम्नलिखित हैं :—

वर्ष	परिणाम (लाख मे० टन में)
1962-63	90.7
1963-64	97.8
1964-65	102.3
1965-66	119.9
1966-67	132.1
1967-68	135.0 (अप्रैल 1967 से जनवरी 1968 के वास्तविक निर्यात तथा फरवरी-मार्च 1968 के पूर्वानुमान पर आधारित)

(ख) जी, हाँ। 1968-69 में लगभग 150 लाख मे० टन के निर्यात का लक्ष्य है जो कि विद्यमान तथा प्रत्याशित विक्रय संभाव्यताओं पर आधारित है।

### माल ढोने से होने वाली आय में कमी

2007. श्री रा० बरुआ :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि माल ढोने से होने वाली आय में कमी होने और गाड़ियों को चलाने के व्यय बढ़ जाने के कारण रेलवे को गत दो वर्षों में बहुत घाटा हुआ है;  
(ख) यदि हाँ, तो प्रत्येक वर्ष कितना-कितना घाटा हुआ है; और  
(ग) चालू वर्ष में घाटे को पूरा करने और घाटा होने के कारणों को समाप्त करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा)

(क) माल यातायात से होने वाली आमदनी में कमी और परिचालन के खर्च में वृद्धि के कारण 1966-67 और 1967-68 में रेलों को कुछ घाटा हुआ है।

(ख)	1966-67	18.27 करोड़
	1967-68	22.59 करोड़

(ग) रेलों के लिए अधिक यातायात प्राप्त करने के लिए मालगाड़ियों की किस्म में सुधार, पर्याप्त संख्या में और समय पर माल-डिब्बों की सप्लाई, मार्ग में गाड़ियों की चाल तेज करने और माल को सुरक्षित पहुंचाने जैसे प्रयास किये जा रहे हैं। जहाँ उचित समझा जाता है, दर में भी समंजन किया जाता है।

**Class I, II, III, A. C. And Two/Three Tier  
Sleeper Coaches**

2008. **Shri G. C. Dixit:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) the numbers of Ist Class, IInd Class, IIIrd Class, Air-conditioned Class, 3 tier and 2 tier sleeper compartments in the Mail and Express trains running between Bombay and Calcutta and between Bombay and Varanasi, separately;

(b) the income earned from persons who travelled in the above classes during the years 1965-66 and 1966-67;

(c) whether it is a fact that the Air-conditioned carriages often run with a small number of passengers; and

(d) if so, whether Government propose to discontinue attaching the air-conditioned carriages ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) A statement showing the number and types of coaches scheduled to run by Mail Express trains running between Bombay V. T. and Howrah/Varanasi is attached. [Placed in Library, See. No. L. T. 232/68]

(b) Accounts are not separately maintained for individual trains or coaches.

(c) No.

(d) Does not arise.

**Land Between Railway Stations from Bombay to Itarsi**

2009. **Shri G. C. Dixit:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether the wasteland lying between the Railway stations from Bombay to Itarsi on the Central Railway, has been allotted to some persons for cultivation;

(b) if so, the names of the persons to whom this land has been allotted and the extent of earnings to Railways as a result thereof ;

(c) whether it is also a fact that on the Northern Railway such land has been given to some persons for cultivation; and

(d) if so, the reasons therefor ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) Yes.

(b) A statement showing the names of the persons to whom the land has been allotted is attached. [Placed in Library, See. No. L. T. 233/68]

The land has been allotted free to cultivators for cultivation upto 30.6.1968

(c) Yes.

(d) It is the Railways' policy to utilise surplus railway land to the extent possible for grow more food purposes.

#### **Lighting Arrangement in Bhusaval-Jhansi Passenger Train**

**2010. Shri G. C. Dixit:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the lighting arrangements do not exist in the compartments of the Bhusaval-Jhansi passenger train;

(b) whether it is also a fact that there was no light in any of the compartments of the Bhusaval-Jhansi passenger train when it reached Burhanpur Railway Station on the 24th January, 1958; and

(c) if so, the reasons therefor ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) Bhusaval-Jhansi passengers are provided with lighting arrangements in the compartments.

(b) There were lights in the compartment of Bhusaval-Jhansi passenger when it reached Burhanpur Railway Station on 24.1.68. However, thereafter before the train reached Khandwa, lights in some of the coaches went off.

(c) The bulbs in these coaches fused due to an unforeseen defect developing.

#### **Passenger Amenities on Narrow Gauge Line from Khandwa to Ajmer.**

**2011. Shri G. C. Dixit:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether any programme of improving facilities for the passengers on the narrow gauge Railway line from Khandwa to Ajmer has been drawn up in view of numerous difficulties of the passengers; and

(h) if so, the details thereof ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) Yes. Facilities for the passengers and other rail users are being improved by the zonal railways on a programme basis every year.

(b) 24 Users Amenity works amounting to Rs. 3.11 lakhs at the stations of the Ajmer-Khandwa (M. G.) section are in various stages of progress. Four more works costing Rs. 30,500/- are proposed to be undertaken during 1968-69. Details of these are given in the attached statement. (Placed in Library See.No. L. T. 234/68)

#### **रूरकेला इस्पात कारखाना**

**2012. श्री दे० अमात:** क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पिछले वित्तीय वर्ष में रूरकेला इस्पात कारखाने को कुल कितनी हानि उठानी पड़ी;

(ख) उसके क्या कारण थे; और

(ग) इसका बोनस भुगतान अधिनियम के अन्तर्गत देय मुनाफा अंशकारी बोनस पर क्या प्रभाव पड़ा है ?

**इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्र० चं० सेठी):**

(क) वित्त-वर्ष 1966-67 में राउरकेला इस्पात कारखाने को 19.38 मिलियन रुपये की हानि हुई ।

(ख) हानि कई कारणों से हुई जिनमें उत्पादन में कमी, माँग-प्रतिमान में परिवर्तन, कच्चे माल के मूल्य में वृद्धि, अवमूल्यन के कारण आयातित साज-सामान और पुर्जों के मूल्य में वृद्धि, कार्य-भंग आदि शामिल हैं ।

(ग) बोनस भुगतान अधिनियम के अन्तर्गत नियत करणीय अधिशेष न होने के कारण, कम्पनी ने कानून के अन्तर्गत, न्यूनतम बोनस घोषित किया था ।

#### पारादीप-कटक रेलवे लाइन

2013. श्री दे० अमातः क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पारादीप से कटक तक नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा कर लिया गया है; और

(ख) इस लाइन के सर्वेक्षण तथा निर्माण पर कुल कितनी राशि व्यय होगी ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा):**

(क) इस पूरी रेलवे लाइन का अन्तिम मार्ग निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो गया है । रिपोर्ट और अनुमान तैयार किये जा रहे हैं ।

(ख) लगभग 10 करोड़ रुपये ।

#### श्री लंका में मशीन टूल्स कारखाना

2014. श्री के० प्रा० सिंह देव : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि श्रीलंका में एक मशीन टूल कारखाना स्थापित करने की संभावना का अध्ययन करने के लिए सितम्बर, 1967 में श्रीलंका इस्पात निगम के निमंत्रण पर हिन्दुस्तान मशीन टूल्स की ओर से किसी समय एक अध्ययन दल श्रीलंका गया था; और

(ख) यदि हाँ, तो उसका क्या परिणाम रहा ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) जी, हाँ ।

(ख) अभी बातचीत चल रही है ।

#### दिल्ली और कलकत्ता के बीच केपिटल एक्सप्रेस रेलगाड़ी

2015. श्री के० प्र० सिंह देव : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दिल्ली और कलकत्ता के बीच एक नई तेज रेलगाड़ी 'केपिटल एक्सप्रेस' चलाने का प्रस्ताव है ;

(ख) यदि हाँ, तो इस नई रेलगाड़ी के चलाये जाने से यात्रा का समय कितना कम हो जाने की संभावना है;

(ग) यह रेलगाड़ी एक सप्ताह में कितनी बार चलाने का विचार है; और

(घ) यह रेलगाड़ी कब चलने की संभावना है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा):**

(क), (ख) और (ग) : जी हाँ; नयी दिल्ली और हवड़ा के बीच हफ्ते में दो बार एक तेज एक्सप्रेस गाड़ी चलाने का विचार है जो इस दूरी को लगभग 17-18 घंटे में तय कर लेगी।

(घ) इस प्रस्ताव के तकनीकी व्योरे को अन्तिम रूप दिया जा रहा है और इसलिए अभी इस गाड़ी को चलाने की कोई तारीख नहीं बतायी जा सकती।

**अलीपुरद्वार जंक्शन—गितालदह सैक्शन पर सहायक स्टेशन मास्टर**

2016. श्री बे० दास चौधरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे :

(क) क्या यह सच है कि पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के अलीपुरद्वार जंक्शन—गितालदह सैक्शन पर कुछ स्टेशनों पर काम करने वाले सहायक स्टेशन मास्टरों को वापस बुला लिया गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :**

(क) जी नहीं।

(ख) सवाल नहीं उठता।

**पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे पर स्टेशन मास्टर तथा सहायक स्टेशन मास्टर**

2017. श्री बे० कृ० दास चौधरी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को पता है कि पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में उन स्टेशन मास्टरों तथा सहायक स्टेशन मास्टरों को स्थायी करने में बड़ा विलम्ब किया जा रहा है, जिन्होंने छः अथवा सात वर्ष की सेवा संतोषजनक ढंग से पूरी कर ली है; और

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ?

**रेलवे मंत्री (चे० मू० पुनाचा) :**

(क) और (ख) सूचना मंगायी जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

**रुरकेला इस्पात कारखाना**

2018. श्री दे० अमात :

क्या स्पात, तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिमी जर्मनी का विचार रुरकेला इस्पात कारखाने की समस्याओं की जाँच करने के लिए जर्मन विशेषज्ञ भेजने का है; और

(ख) यदि हाँ, तो क्या नये एककों को चलाने के लिए रुरकेला में इंजीनियरों और तकनीकी व्यक्तियों की प्रतिनियुक्ति करने का कोई प्रस्ताव है ?

**इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्र० चं० सेठी):**

(क) और (ख) : पश्चिमी जर्मनी की सरकार का रुरकेला इस्पात कारखाने की

समस्याओं की जाँच करने के लिए जर्मन विशेषज्ञ भेजने का कोई प्रस्ताव नहीं है। हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड ने कच्चे माल से सम्बन्धित कुछ समस्याओं का अध्ययन करने के लिए पश्चिमी जर्मनी की एक फर्म से एक महीने के लिए तीन विशेषज्ञ भेजने के लिए करार किया है। कारखाने के वर्तमान विस्तार कार्यक्रम के अन्तर्गत लगाई जाने वाली नवीनतम इकाइयों को चालू करने और उनके संचालन और सधारण के काम को भली प्रकार चलाने के लिए हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड जर्मनी की एक फर्म की मार्फत कुछ विदेशी तकनीशियनों की सेवाएँ प्राप्त की जा रही हैं।

#### राजहारा खानों में विस्फोट

2019. श्री दे० अमात : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या मध्य प्रदेश की राजहारा खानों में नवम्बर, 1967 में कोई विस्फोट हुआ था;
- (ख) यदि हाँ, तो कितने श्रमिक जखमी हुए; और
- (ग) क्या इस विस्फोट के लिए किसी को जिम्मेदार ठहराया गया है और यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री प्र० चं० सेठी) :

(क), (ख) और (ग) : नवम्बर 1967 में राजहारा खानों में कोई दुर्घटना नहीं हुई लेकिन झरनडल्ली की अर्ध यंत्रिकृत खानों में एक विस्फोट हुआ था जिसमें 10 श्रमिक मामूली जखमी हुए थे। जाँच करने पर यह निष्कर्ष निकला कि दुर्घटना दैवयोग से हुई थी।

#### संसद-सदस्यों को स्कूटरों का अलाटमेंट

2020. श्री अनन्त राव पाटिल : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार को कुछ संसद सदस्यों तथा अन्य व्यक्तियों से शिकायतें मिली हैं कि बजाज मोटो वर्क्स उनके मंत्रालय द्वारा जारी किये गये अनुदेशों के अनुसार स्कूटरों की डिलीवरी नहीं करता है;
- (ख) यदि हाँ, तो सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है; और
- (ग) संसद सदस्यों को कितने स्कूटर अलाट किये गये और 1967 में वस्तुतः कितने दिये गये ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :

- (क) जी नहीं।
- (ख) प्रश्न ही नहीं उठता।
- (ग) संसद सदस्यों को वर्ष (1 दिसम्बर, 1966 से 30 नवम्बर, 1967) के दौरान 120 वेस्पा स्कूटरों का आवंटन किया गया था और इसी अवधि में वस्तुतः 99 स्कूटर उन्हें दिये गये। शेष स्कूटर इसलिये नहीं दिये जा सके कि स्कूटर के आवंटकों से उनकी डिलेवरी लेने के लिए कोई निदेश नहीं मिले थे।

#### बदरपुर से लुमडिंग तक रात को रेल गाड़ियाँ चलाना

2021. श्रीमती ज्योत्सना चंदा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या निकट भविष्य में पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे में बदरपुर से लुमडिंग तक रात को सवारी गाड़ियाँ चलाने का सरकार का विचार है; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :**

(क) जी नहीं ।

(ख) सुरक्षा कारणों से ।

### कचार का औद्योगिक विकास

**2022. श्रीमती ज्योत्सना चन्दा :** क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या कचार क्षेत्र की अर्थव्यवस्था को ठीक करने तथा लोगों को रोजगार देने के लिए चौथी पंचवर्षीय योजना में कछार जिले की विद्यमान फल फैक्टरी का विस्तार करने के लिए और नगे चीनी तथा कागज और लुग्दी फैक्ट्रियाँ चालू करने का सरकार का विचार है; और

(ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ।

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री ( श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) और (ख) : आसाम में, जिसमें कछार क्षेत्र शामिल है, सरकारी क्षेत्र में कागज, लुग्दी अथवा वाणिज्यिक लुग्दी बनाने का एक संयंत्र स्थापित करने की सम्भावनाओं का पता लगाया जा रहा है और एक परियोजना रिपोर्ट अभी तैयार की जा रही है ।

चीनी के कारखाने के सम्बन्ध में, आसाम में कछार जिले की चारगोला घाटी में 1,250 मीट्रिक टन का संयुक्त पूंजी वाला चीनी का एक कारखाना स्थापित करने के लिए मेसर्स दि ईस्टर्न सुगर मिल्स लि०, कलकत्ता को एक आशय पत्र जारी कर दिया गया है ।

जहाँ तक फलों के कारखाने का सम्बन्ध है फिलहाल उसके विस्तार का कोई विचार नहीं है ।

### काली मिर्च का निर्यात

**2023. श्री न० कु० सांधी :** क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि भारत ने एक प्रतिनिधिमंडल इंडोनेशिया भेजा है ताकि वह दोनों देशों से काली मिर्च का निर्यात करने के सम्बन्ध में समन्वय स्थापित करने की सम्भावनाओं का पता लगा सके और विश्व के बाजारों में प्रतिस्पर्धा मूल्य निर्धारित कर सके ;

(ख) क्या दोनों देशों के बीच इस सम्बन्ध में कोई समझौता हो गया है; और

(ग) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी):**

(क) जी, हाँ ।

(ख) उक्त सम्भावनाओं का पता लगाने के लिए बातचीत की गई थी । दोनों प्रतिनिधि-मंडल, ऐसे समन्वय की आवश्यकता पर मूलतः सहमत हो गये । एक करार करने की दृष्टि से आगे बातचीत करने की व्यवस्था की जा रही है ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

**Rail Link between Banswada, Ratlam and Dungarpur**

\*2024. **Shri Dhuleshwar Meena:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the late Lal Bahadur Shastri, when he was the Minister of Railways, had given an assurance to provide a railway-line linking Banswada with Ratlam and Dungarpur and that a preliminary survey had also been conducted therefor;

(b) whether it is also a fact that Shri Jagjivan Ram also gave an assurance when he was the Railway Minister to provide the above line and a rail-link to Banswada and Galiakot; and

(c) if so, the progress so far made to link Banswada with Ratlam and Dungarpur ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a), (b) & (c) No specific assurances appear to have been given by the former Ministers for Railways, the late Shri Lal Bahadur Shastri and Shri Jagjivan Ram, for construction of Ratlam-Banswada-Dungarpur and Banswada-Galiakot railway lines. However, engineering and traffic surveys for a metre gauge line from Ratlam to Galiakot via Banswada (118 Kms., M. G.) were carried out in 1926. Later reconnaissance, engineering and traffic surveys for a B. G./M. G. line between Dungarpur and Ratlam via Banswada were carried out in 1956 and 1957 respectively. The cost of the line was then estimated at Rs. 11.42 crores for B. G. and Rs. 8.95 crores for M. G. and the line was found to be unremunerative. The proposal for its construction was therefore shelved. On account of its unremunerative character, and due to paucity of funds, this proposal is not likely to be taken up for reconsideration during the Fourth Five Year Plan.

**New Railway Line with Junction at Atara Station**

\*2025. **Shri Jageshwar Yadav:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that a survey has been made with a view to lay a new Railway line with junction at Atara and passing through Baberu, Kamasin and Rajapur;

(b) if so, the decision taken in this regard;

(c) whether Government propose to lay the said line in the near future; and

(d) if not, the reasons therefor ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a)&(b) Traffic prospects of a narrow gauge line from Banda to Rajapur via Baberu and Kamasin (90.12 Kms.) were carried out in 1917, and a traffic survey for a broad gauge line from Kartal to Kamasin (93.34 Kms) via Atara was carried out in 1938. As the investigations carried out revealed these to be unremunerative, the proposal for their construction was dropped.

(c)&(d): Due to its unremunerative character and paucity of funds, construction of a new railway line connecting the places mentioned is not likely to merit sufficient high priority for inclusion in the Fourth Five Year Plan.

**Express Train on Jhansi-Manikpur Section**

2026. **Shri Jageshwar Yadav?** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether only two passenger trains run on the Jhansi-Manikpur section Central Railway since the time it was laid while the numbers of passengers has increased immensely at present;

(b) if so, whether Government propose to run one Express train on this line; and

(c) whether Government propose to extend Banda-Lucknow Express to Manikpur?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) Prior to October, 1949, only one pair of passenger trains used to run on the Jhansi-Manikpur section. From October, 1949, one additional pair of passenger trains was introduced to meet the increasing needs of traffic.

(b) The proposal is not feasible of implementation at present for want of requisite coaching stock, spare line capacity and terminal facilities.

(c) No.

**Dispensary at Jangahi Railway Station**

2027. **Shri Nageshwar Dwivedi:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether a decision has been taken to shift the Dispensary at the Janghai Station, Northern Railway;

(b) if so, the reasons therefor and when it is likely to be shifted;

(c) the value of medicines distributed from the said Dispensary, the number of patients admitted and the number to whom medicines were supplied during the three years, year-wise;

(d) the position in regard to the admittance of patients and distribution of medicines in the offices of the former two doctors of the said dispensary, separately; and

(e) the future arrangements made in regard to the medical facilities for the employees and the local residents of the area covered by the said dispensary?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) the regular health unit has been closed down but a lock up dispensary continues to function at Janghai.

(b) The meagre daily average attendance for the past many years at this Health Unit did not justify its continuance and as such it was closed down on 30.11.1967.

(c) No separate record is maintained for value of medicines distributed at each Health Unit. Data in respect of patients treated for the last three years is as follows:—

<b>Year</b>	<b>No. of new patients attended</b>
1964-65	3564
1965-66	3347
1966-67	3575

Patients were either given medicines or dressed as the nature of their case demanded.

(d) There was one doctor posted at this Health Unit. The question of admittance of patients and distribution of medicines separately between the two doctors, therefore, did not arise.

(e) One Assistant Medical Officer From Allahabad attends the Lock Up Dispensary set up at Janghai on alternate days for two hours to cover the medical needs of the local Railway residents. Other sections attached to this Health Unit have been distributed between the adjoining Hospitals/Health Units of Allahabad and Varanasi for purposes of medical attention.

### पूर्व रेलवे में रेल गाड़ियों का चलना स्थगित किया जाना

2028. श्री ज्योतिर्मय बसु : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 8 फरवरी, 1968 अथवा उसके आसपास पूर्व रेलवे में विशेषकर हावड़ा डिवीजन में बहुत सी सवारी गाड़ियों और माल गाड़ियों का चलना स्थगित कर दिया गया था ;

(ख) यदि हाँ, तो उन गाड़ियों की संख्या कितनी-कितनी है ; और

(ग) गाड़ियों का चलना स्थगित किये जाने के कारण क्या थे ?

रेल मंत्री (श्री सी० एम० पुनाचा): (क), (ख) और (ग) 8-2-1968 को कोई गाड़ी रद्द नहीं की गयी थी। लेकिन 9-2-1968 को हावड़ा मंडल की मुख्य लाइन पर हवड़ा और बंडेल के बीच रात के 3.30 बजे से लेकर प्रभात के समय तक भारी और घने कुहरे के कारण बिजली सप्लाई में बार-बार व्यवधान पड़ने लगा और बाद में प्रातःकाल 5.00 बजे से बिजली बिलकुल बन्द हो गयी। हवड़ा-बर्दवान कार्ड लाइन और शेवड़ाफुली-तारकेश्वर शाखा लाइन पर भी बिजली की सप्लाई में कुछ बाधाएं पड़ीं। इसके परिणामस्वरूप हवड़ा मंडल में 56 स्थानीय गाड़ियाँ और 2 माल गाड़ियाँ रद्द कर दी गयीं और 2 माल गाड़ियों को उनके गंतव्य के पहले ही रोक लिया गया। इसी प्रकार सियालदह मंडल में 82 स्थानीय गाड़ियों को 15 मिनट से लेकर 130 मिनट तक रुकना पड़ा। लेकिन उनकी जगह सीजन टिकट पर यात्रा करने वालों की सुविधा के लिए डीज़ल / भाप द्वारा चालित 25 विशेष सवारी गाड़ियाँ चलाने की व्यवस्था की गयी।

### कूड़े की रेल गाड़ी को दिल्ली के निकट जंग लगाना

2029. श्री बी० चं० शर्मा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गत आठ वर्षों से कूड़े की एक रेल गाड़ी को दिल्ली के निकट जंग लग रहा है ;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं ;

(ग) क्या इस मामले में कोई जांच की गई है ; और

(घ) यदि हाँ, तो इस मामले में क्या कार्यवाही की गई है अथवा करने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (श्री चं० मु० पुनाचा): (क), (ख), (ग) और (घ) 1-3-1963 से जब से कि ट्रैक्टर द्वारा कूड़ा हटाने की प्रणाली शुरू हुई है, दिल्ली नगर निगम के कुछ हापर सिल्ट माल डिब्बे निगम की कूड़ा साइडिंग पर खड़े हैं। चूंकि ये माल डिब्बे दिल्ली नगर निगम के हैं, इसलिए इनका निबटारा करना रेलवे के वश में नहीं है।

आसनसोल डिवीजन में तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों की संख्या कम करना

2030. श्री देवेन सेन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1962-63 में रेलवे के आसनसोल डिवीजन (पूर्व रेलवे) में तीसरी और चौथी श्रेणी के कर्मचारियों की संख्या की तुलना में इन कर्मचारियों की संख्या कम हो गई है;

(ख) यदि हाँ, तो इसका क्या कारण है; और

(ग) पूर्व रेलवे के आसनसोल सब डिवीजन में 1962-63 में और 1965-66 में तीसरी और चौथी श्रेणी के कितने-कितने कर्मचारी थे ?

रेल मंत्री (श्री सी० एन० पुनाचा) : (क) से (ग) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी ।

### रेलवे में बचत अभियान

2031. श्री देवेन सेन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) गत तीन वर्षों में रेलवे में बचत अभियान के फलस्वरूप प्रतिवर्ष कितनी बचत हुई;

(ख) उपरोक्त अवधि में कितने राजपत्रित अधिकारी भर्ती किये गये; और

(ग) उक्त उपायों के फलस्वरूप तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी के कितने कर्मचारियों की छूटनी की गई ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) रेल संचालन के लगभग सभी पहलुओं, जैसे कर्मचारियों की संख्या के नियमन, ईंधन की खपत, सामान की खपत आदि, में मितव्ययता के लिये रेलों अनेक उपाय कर रही हैं, लेकिन आम तौर पर इन उपायों के परिणामों का मूल्यांकन और परिमाणन न किया जाता है और न इन सभी उपायों का मूल्यांकन और परिमाणन संभव ही है। इसके अलावा वेतन और कीमतों में वृद्धि अनेक पहलुओं के कारण मितव्ययता-सम्बन्धी उपायों से होने वाली बचत खप गई है और उपरोक्त के प्रभाव को वार्षिक लेखों और आंकड़ों से अलग नहीं रखा जा सकता। पिछले दो वर्षों से रेलों के घाटे में चलने के कारण मितव्ययता अभियान में तेजी लायी गयी है और रेलों को हिदायतें दी गयी हैं कि इन उपायों के परिणामों का यथासम्भव मूल्यांकन करें और उसकी रिपोर्ट दें। रेलवे बोर्ड इन परिणामों को 1967-68 के प्रारम्भ से त्रैमासिक आधार पर इकट्ठा कर रहा है। प्रारम्भिक मूल्यांकन से पता चलता है कि सितम्बर, 1967 तक मितव्ययता सम्बन्धी विभिन्न उपायों द्वारा निम्नलिखित बचत की गयी :—

	जून, 1967 को समाप्त होने वाली तिमाही की बचत (लाख रुपये में)	सितम्बर, 1967 को समाप्त होने वाली तिमाही की बचत (लाख रुपये में)
1. साधारण संचालन व्यय में	52.23	45.67
2. पूंजीगत व्यय में	5,30.89	1,02.38
3. अन्य मदों में	44.21	19.22

(ख) पिछले तीन वर्षों में नियुक्त किये गये राजपत्रित अधिकारियों की संख्या नीचे दी गयी है :—

वर्ष	भारतीय रेलों में नियुक्त राजपत्रित अधिकारियों की संख्या
1964-65	179
1965-66	94
1966-67	133

लेकिन यह उल्लेखनीय है कि 1966-67 में की गयी समीक्षाओं के आधार पर 80 राजपत्रित पद घटा दिये गये हैं। इसमें निर्माण-कार्यों की समाप्ति पर खत्म किये गये पद शामिल नहीं हैं।

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

#### रेलवे में उच्च पदों पर पदोन्नतियाँ

2032. श्री देवेन सेन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बचत अभियान के परिणामस्वरूप न्यायाधीश शंकर सरन द्वारा सिफारिश किये गये उच्चतर पदों के लिए पदोन्नति की प्रतिशतता कम हो गई है, जिससे कर्मचारियों की सेवा की स्थिति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है;

(ख) यदि हाँ, तो इस प्रकार कितने प्रतिशत कमी हुई है; और

(ग) सेवा की स्थिति पर पड़ने वाले प्रतिकूल प्रभाव को रोकने के लिए क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) जी नहीं।

(ख) और (ग) सवाल नहीं उठता।

#### बीकानेर डिवीजन में दायर मुकदमे

2033. श्री रामसिंह अयरवाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 1965, 1966 और 1967 में बीकानेर डिवीजन में मजूरी भुगतान अधिनियम के अन्तर्गत कितने मुकदमे दायर किये गये ;

(ख) इन वर्षों में कितने मुकदमों का निपटारा हुआ ;

(ग) रेलवे प्रशासन ने वर्षवार कितने मुकदमे जीते और कितने हारे ; और

(घ) वर्षवार कुल कितना धन व्यय हुआ ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) बीकानेर मण्डल में मजूरी भुगतान अधिनियम के अन्तर्गत 1965 में 67, 1966 में 23 और 1967 में 83 मुकदमे दायर किये गये।

(ख) 1965 में 27, 1966 में 14 और 1967 में 7 मुकदमों का फैसला हुआ।

(ग) रेल प्रशासन ने 1965 में 14, 1966 में 3 और 1967 में 4 मुकदमे जीते और

1965 में 13, 1966 में 11 और 1967 में 3 मुकदमों का फैसला रेल प्रशासन के खिलाफ हुआ।

(घ) इन मुकदमों में 1965 में कुल 1448.15 रुपये, 1966 में 247.45 रुपये, और 1967 में 106.65 रुपये खर्च हुए।

**रेलवे कर्मचारियों एवं केन्द्रीय सरकारी कर्मचारियों के लिए यात्रा भत्ता**

2034. श्री राम सिंह अयरवाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे कर्मचारियों और केन्द्रीय सरकार के अन्य कर्मचारियों को मिलने वाले यात्रा भत्ते की दरों और उसके भुगतान की शर्तों में कोई अन्तर है ;

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

(ग) इस अन्तर को दूर करने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :**

(क) जी, हाँ।

(ख) संलग्न बयान में विस्तृत व्यौरे दिये गये हैं। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 235-68]

(ग) चूँकि रेलवे और सिविल सेवाओं की शर्तें अलग-अलग हैं इसलिए इस अन्तर को दूर करने का विचार नहीं है।

**रेलवे में विधि सहायक (फौजदारी)**

2035. श्री राम सिंह अयरवाल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विधि सहायकों (दीवानी) के सामने सेवा में लगे हुए विधि स्नातकों में से विधि सहायकों (फौजदारी) के पद भरने के लिए कोई व्यवस्था की गई है ; और

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं और इस विषय में क्या कार्यवाही की जा रही है ?

**रेलवे मंत्री (श्री चे०मु० पुनाचा) :**

(क) और (ख) : रेलों में विधि सहायक (फौजदारी) जैसा कोई पद नहीं है। लेकिन रेल सम्पत्ति (गैर-कानूनी कब्जा) अधिनियम, 1966 पर अमल करने के सम्बन्ध में रेल सेवा आयोगों के जरिये अभियोग उप-निरीक्षक (Prosecuting Sub-Inspectors) ग्रेड (र० 205-280) की भर्ती की जा रही है। अपेक्षित योग्यता वाले सेवारत रेल कर्मचारी इस अवसर का लाभ उठा सकते हैं।

**बोकारो में निर्माण-कार्य का रुक जाना**

2036: श्री दामानी : क्या इस्पात, लान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि श्रमिक और राजनैतिक गंभीर असंतोष के कारण बोकारो में निर्माण-कार्य रुक गया है ; और

(ख) यदि हाँ, तो सरकार का विचार क्या उपाय करने का है ताकि परियोजना की क्रियान्विति में विलम्ब न हो ?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (डा० घन्ना रेड्डी):

(क) जी, नहीं।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

**लघु उद्योग निगम संघ**

2037. श्री दामानी: क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार का विचार लघु उद्योग निगमों का एक संघ स्थापित करने का है ;

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

(ग) इससे लघु उद्योगों को क्या लाभ होंगे ?

**औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :**

(क) से (ग) : लघु उद्योग निगमों के कार्य-संचालन का अध्ययन करने के लिए लघु उद्योग बोर्ड द्वारा स्थापित तदर्थ समिति के बारे में यह कहा जाता है कि उसने लघु उद्योग निगमों का एक कन्सोर्टियम बनाने का सुझाव दिया है जिससे लघु एककों को उचित मूल्य पर कच्चा माल मिलने का सुनिश्चय किया जा सके। उसकी रिपोर्ट शीघ्र ही मिलने की आशा है।

**राज्य व्यापार निगम द्वारा ऊन का वितरण**

2038. श्री दमानी : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) ऊनी मिलों की लेखा याचिकाओं पर निर्णय होने तक उस उद्योग के लिए ऊन और कच्चे माल के आयात और वितरण के लिये क्या राज्य व्यापार निगम ने कोई व्यवस्था की है ; और

(ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ?

**वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी)**

(क) जी, हाँ।

(ख) इस उद्योग को कच्चे माल के निरन्तर प्रवाह को सुनिश्चित करने के विचार से, उद्योग के विभिन्न क्षेत्रों के साथ परामर्श करके कच्ची ऊन के आयात तथा वितरण के लिए निम्नलिखित अन्तःकालीन व्यवस्था अंतिम रूप से कर दी गई है :—

(क) कताई मिलों तथा मिली-जुली मिलों के सम्बन्ध में राज्य व्यापार निगम अलग-अलग मिलों को प्राधिकार के पत्र जारी करने की व्यवस्था करेगा। इस व्यवस्था से मिलें 25 नवम्बर, 1967 से पहले के खरीद संविदों को पूरा करने में समर्थ होंगी, इसी तारीख को ऊन के आयात का माध्यम निश्चित हुआ था।

(ख) लघु उद्योग क्षेत्र के कारखानों के मामलों में, संबद्ध संस्थाएँ अपने सदस्यों की ओर से खरीद के इन्डेंट तैयार करेंगी और साथ ही उनके घुनकियों के साथ, जिन्हें राज्य व्यापार निगम ऊन आयात करके मूल्य लेकर देगा, वित्तीय व्यवस्था भी करेगी। किस्मों, गुणों, परिमाणों आदि तथा मूल्यों के बारे में भी एक परामर्श नायिका राज्य व्यापार निगम को परामर्श देगी।

(ग) 25-11-1967 के पहले किये गये निर्यात के मामले में अलग-अलग निर्यातकों को आयात पुनर्भरण के सम्बन्ध में, जो नीति के अनुसार ऐसे निर्यातों पर देय हो, प्राधिकार पत्र दिये जायेंगे। 25-11-1967 के बाद किये गये निर्यातों के मामले में, आयात पुनर्भरण के 50% मूल्य की ऊन कच्ची ऊन के आवर्तक पूल में से खरीदी जानी चाहिए और शेष के लिए निजी रूप में निर्यातकों को प्राधिकार-पत्र दिये जायेंगे।

### रेलवे द्वारा दावों का निबटारा

2039. श्री अ० दीपा : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे द्वारा दावों के निबटारा में अनावश्यक देरी किये जाने के बारे में कुछ लोगों से शिकायतें प्राप्त हुई हैं

(ख) यदि हाँ, तो क्या मार्च, 1961 तथा उससे पूर्व जारी की गई रेलवे रसोदों के जो प्रेषितों को अभी तक नहीं मिली हैं, दावे अभी तक नहीं दिबटाये गये हैं; और

(ग) इस सम्बन्ध में यदि सरकार का कोई कार्यवाही करने का विचार है तो क्या ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) दावों के निबटारे में विलम्ब होने के बारे में शिकायतें आती हैं, लेकिन उनका सम्बन्ध व्यक्तिगत मामलों से होता है। रेलें एक वर्ष में लगभग छः लाख दावों का निबटारा करती हैं। यद्यपि दावों का निबटारा औसतन एक महीने के भीतर कर दिया जाता है, फिर भी कुछ दावों के निबटारे में विलम्ब हो जाता है और ऐसे मामलों के बारे में शिकायतें आती हैं।

(ख) जो मामले अदालतों में अनिर्णीत पड़े हैं, उनको छोड़कर मार्च, १९६१ तक या उसके पहले बुक किये गये परेषणों या ली गई सुपुर्दगी के सम्बन्ध में कोई दावा निबटारे के लिए बाकी नहीं है।

(ग) रेल प्रशासन और रेलवे बोर्ड- दोनों स्तरों पर दावों के निबटारे की गति पर निगरानी रखी जाती है। जब कभी भी कोई ढिलाई दिखायी देती है, तो उचित कार्रवाई की जाती है। दावों के निबटारे में अत्यधिक विलम्ब न हो, इसके लिए मुख्य वाणिज्य अधीक्षक स्वयं निगरानी रखते हैं।

### हिन्दुस्तान फोटो फिल्म मैन्युफैक्चरिंग कम्पनी

2040. श्री गंगा गौडर : क्या औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या हिन्दुस्तान फोटो फिल्म मैन्युफैक्चरिंग कम्पनी लिमिटेड, टाकमंड को हाल में कच्ची फिल्मों के निर्माण और विक्री में कोई सुधार करने में सफलता मिली है;

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

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :

(क) जी, हाँ।

(ख) 1967 की अंतिम तिमाही में सिनेमा की घुली हुई फिल्मों (ब्लैक एण्ड व्हाइट) के उत्पादन और विपणन के आँकड़े नीचे दिये गए हैं :—

	अक्टूबर, 1967	नवम्बर, 1967	दिसम्बर, 1967
सिनेमा की धुली हुई फिल्मों (ब्लैक एण्ड व्हाइट)	64,576 वर्ग मी०	92,308 वर्ग मी०	1,61,713 वर्ग मी०
विक्रय मूल्य	7.57 लाख रु०	10.47 लाख रु०	14.95 लाख रु०

(ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

#### रत्नगिरि में अल्युमिनियम का कारखाना

2041. श्री जगन्नाथ राव जोशी : क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कोयना नगर और उसके आसपास के इलाके में हाल में आये भूकम्प को ध्यान में रखते हुए सरकार रत्नगिरी जिले में अल्युमिनियम का कारखाना स्थापित करने के प्रस्ताव पर पुनर्विचार कर रही है; और

(ख) यदि हाँ, तो क्या विशेषज्ञों की राय के अनुसार ऐसा किया गया है अथवा यह काम केवल सावधानी के रूप में किया गया है ?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (डा० चन्ना रैड्डी) :

(क) और (ख) नहीं, महोदय। विशेषज्ञों की राय प्राप्त करके कारखाना स्थापित करने के स्थान की स्थिति में कोई अन्तर नहीं पड़ा।

#### रूसी ट्रैक्टरों के लिये टायरों और ट्यूबों का आयात

2042. श्री मोहन स्वरूप :

श्री न० कु० साल्वे :

क्या वाणिज्य मंत्री 24 नवम्बर, 1967 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1773 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या भारतीय टायर कम्पनियाँ निम्न प्रकार के टायर और ट्यूब बनाती हैं :

	टायर और ट्यूब	
	अगले पहिये के लिये	पिछले पहिये के लिये
(1) डी० टी० 14 वी० 14 अश्व शक्ति ट्रैक्टर	4.00-16 और 5.50-16	8.00-32
(2) डी० टी०-28, 28 अश्व-शक्ति ट्रैक्टर	6.50-16	11-38
(3) एम० टी जैड बायइलेरस, 10 अश्व-शक्ति ट्रैक्टर	6.50-20	12-38;

(ख) यदि हाँ, तो किन-किन भारतीय कम्पनियों ने उक्त श्रेणियों के टायरों और ट्यूबों का, आकार तथा मात्रा सहित, गत दो वर्षों में उत्पादन किया और उनकी वर्तमान सप्लाई की स्थिति क्या है; और

(ग) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो, तो रूसी ट्रैक्टरों के लिये टायरों और ट्यूबों का आयात करने के लिये सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की जा रही है ?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी) :

(क) तथा (ख) : भारतीय टायर कम्पनियों के नाम तथा उनके द्वारा प्रश्न में दिए गए साइजों के क्षेत्र में, निर्मित किए जाने वाले टायर तथा ट्रैक्टरों के साइज निम्नलिखित हैं:—

निर्माताओं का नाम	बनाये जाने वाले ट्रैक्टरों के टायरों के साइज
1. मैसर्स डनलप इण्डिया लि०	5.50 × 16 6.50 × 20, 8 × 32 तथा 12 × 38
2. मैसर्स फायरस्टोन टायर एण्ड रबड़ कं०	5.50 × 16
3. मैसर्स गुडईयर इण्डिया लि०	5.50 × 16
4. मैसर्स मद्रास रबड़ फैक्टरी	5.50 × 16

4,00 × 16 × 6.50 × 16 तथा 11 × 38 साइज के ट्रैक्टर-टायर देश में किसी भी कम्पनी द्वारा नहीं बनाये जाते। टायरों के उत्पादन की साइजवार जानकारी नहीं दी जाती है। परन्तु 1966 तथा 1967 में प्रत्येक एकक का उत्पादन निम्नलिखित है:—

	उत्पादन (संख्या में)	
	1966	1967
1. मैसर्स डनलप इण्डिया लि०	45,404	53,574
2. मैसर्स फायरस्टोन टायर एण्ड रबड़ कं०	24,364	14,282
3. मैसर्स गुडईयर इण्डिया लि०	11,553	17,681
4. मैसर्स मद्रास रबड़ फैक्टरी	8,178	7,348
	89,499	92,885

देश में अत्यधिक सामान्य साइज के टायर तथा ट्रैक्टरों बनाई जाती हैं।

(ग) छपी ट्रैक्टरों के टायरों के ऐसे साइजों के, जो भारत में नहीं बनाये जाते, सम्भरण सम्बन्धी प्रत्येक माँग पर विचार किया जाता है और उनके आयात की अनुमति दे दी जाती है।

**Railway Engineering School, Secunderabad.**

2043. **Shri S. M. Joshi:** Will the minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that each Railway has its own School for parting initial training to the Signal Inspectors and Telecommunication Inspectors;

(b) if so, the purpose for which the Railway Engineering School at Secunderabad was started and when it was started;

(c) whether it is a fact that refresher course was started at the Secunderabad School for want of adequate number of trainees for initial course;

(d) Whether rules have been framed for calling the trainees for refresher course in the said school and whether their length of service is taken into consideration while calling them for training; and

(e) whether it is a fact that persons who have put in five to twenty years, service, are also called to attend refresher course ?

**Minister of Railways (Shri C. M. Poonacha):**

(a) No

(b) The Indian Railways School of Signal Engineering and Telecommunications was started in November 1957 to impart initial training/refresher/promotional courses to Apprentice Assistant Signal Inspectors, Assistant Apprentice Telecommunication Inspectors Interlocking Inspectors and Signal and Telecommunication Maintainers, and also intensive technical training to probationary Assistant Signal and Telecommunication Engineers.

(c) No.

(d) A statement is attached.

(e) Yes.

#### Statement

In terms of extant instruction with the Railway Administration all Inspectors and Assistant Inspectors in the Signalling and Telecommunication Department are given a Refresher Course once in five years, the duration of the Refresher Course being one month and that for each course the Indian Railways School of Signal Engineering and Telecommunications allots seats to various Railways for making nominations. In case, however, of officers the School authorities suggest the names, priority being given to those who have had no training at all. Normally officers with less than three years of service left for retirement are not nominated.

#### Railway School Building at Secunderabad

2044. **Shri S. M. Joshi:** Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) the total expenditure incurred on the Railway School building at Secunderabad;

(b) whether a residential building is also being constructed adjacent to the said building and if so, the total expenditure likely to be incurred thereon;

(c) the estimated annual salary of the officers, staff and other employees separately of the said school; and

(d) the expenditure incurred per head on the trainees joining the said school and the total annual expenditure thereof ?

**Minister for Railways (Shri C. M. Poonacha) :**

(a) Presumably the reference is to Indian Railways School of Signal, Engineering and Telecommunication. The total expenditure on this School building is Rs. 34.04 lakhs.

(b) Yes. Rs 9.19 lakhs.

(c) Rs. 7.17 lakhs.

(d) The annual expenditure is approximately Rs. 7.69 lakhs. It works out to Rs. 10.52 per trainee per day.

### केसरी स्टेशन (उत्तर रेलवे) पर उपरि-पुल

2045. श्री सूरज भान : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि केसरी रेलवे स्टेशन पर कोई उपरि-पुल नहीं है;
- (ख) क्या यह भी सच है कि 68 माल डिब्बों वाली माल गाड़ी को अम्बाला छावनी स्टेशन पर लाइन खाली न होने के कारण 7 दिन तक उपरोक्त स्टेशन पर खड़े रहना पड़ता है;

(ग) क्या यह सच है कि वहाँ पर खड़ी हुई मालगाड़ियों के नीचे से एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाते समय अनेक यात्री घायल हो गए हैं, तथा कुछ मर गए थे;

(घ) क्या यह भी सच है कि 1962 में उपरोक्त स्टेशन के दौरे पर गए हुए रेलवे के एक वरिष्ठ अधिकारी ने वहाँ पर उपरि-पुल बनाने की आवश्यकता पर जोर दिया था; और

(ङ) यदि हाँ, तो वहाँ एक उपरि-पुल बनाने का सरकार का कब विचार है ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) जी, हाँ।

(ख) जी नहीं।

(ग) 1966 और 1967 के दौरान केसरी स्टेशन पर खड़ी मालगाड़ी के नीचे से गुजरते हुए या एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाते हुए किसी यात्री के मर जाने या घायल हो जाने की कोई सूचना नहीं है।

(घ) इस तरह की कोई रिपोर्ट नहीं मिली है।

(ङ) प्रस्ताव की जाँच की जायेगी।

### अम्बाला रेलवे अस्पताल में स्टाफ नर्सों

2046. श्री सूरज भान : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि अम्बाला रेलवे अस्पताल में स्टाफ नर्सों को आठ घण्टे के बजाय रात में 12 घण्टे ड्यूटी देनी पड़ती है;

(ख) यदि हाँ, तो उन स्टाफ नर्सों को ड्यूटी के अतिरिक्त घण्टों से मुक्ति दिलाने के लिये सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है; और

(ग) क्या सरकार का विचार उपरोक्त कर्मचारियों को काम के अतिरिक्त घण्टों के लिये समयोपरि भत्ता देने का है ?

रेलवे मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) (ख) और (ग) : अम्बाला रेलवे अस्पताल की स्टाफ नर्सों जिनकी ड्यूटी सान्तरालिक होती है और जिसमें वे रोजाना कुल मिलाकर ६ घंटे या इससे अधिक समय तक निष्क्रिय रहती हैं, भारतीय रेल अधिनियम, 1890 के उपबन्धों के अनुसार "सारतः सान्तरालिक" कोटि में वर्गीकृत की गई हैं और उन्हें प्रतिदिन 12 घंटे की ड्यूटी दी जाती है। जब ये नर्सों प्रति सप्ताह 7 घंटे से अधिक समय तक काम करती हैं, तो उन्हें उनकी साधारण वेतन-दर से 1½ गुनी दर पर समयोपरि भत्ता दिया जाता है।

## हथकरघा वस्तुओं का विक्रय

2047. श्री मेघचन्द्र : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) भारत तथा विदेशों में हथकरघा वस्तुओं की बिक्री बढ़ाने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है;

(ख) क्या मनीपुर के हथकरघा उत्पादों के विक्रय के लिये मनीपुर की सरकार ने नए विक्रय संवर्धन उपायों की योजना बनाई है; और

(ग) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री ( श्री मोहम्मद शफी कुरैशी ) :

(क) एक विवरण संलग्न है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल०टी० 236/68]

(ख) तथा (ग) : जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी।

## मनीपुर में कताई मिल

2048. श्री मेघचन्द्र : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने मनीपुर में एक कताई मिल स्थापित करने के कार्यक्रम में कोई प्रगति की है ;

(ख) यदि हाँ, तो इस बारे में अब तक कितनी प्रगति हुई है;

(ग) इस मिल पर कुल कितनी राशि खर्च करने का विचार है और उसकी क्षमता कितनी होगी; और

(घ) इसके कब तक पूरा हो जाने की संभावना है?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी) :

(क) जी, नहीं।

(ख) से (घ) : प्रश्न नहीं उठते।

## खादी तथा ग्रामोद्योग, मनीपुर

2050. श्री मेघचन्द्र : क्या वाणिज्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मनीपुर के उद्योग विभाग के खादी तथा ग्रामोद्योग अनुभाग में काम करने वाले कर्मचारियों की छंटनी की जाने वाली है क्योंकि खादी तथा ग्रामोद्योग बोर्ड ने आग्रह किया है कि वह अपने कर्मचारी स्वयं नियुक्त करेगा;

(ख) क्या सरकार इन्हें अन्य रोजगार दिलाने के लिये कोई प्रयत्न कर रही है; और

(ग) यदि हाँ, तो उनमें कितने व्यक्तियों को अन्य रोजगार दिलाया गया है और कितने लोग अभी बेरोजगार हैं?

वाणिज्य मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मोहम्मद शफी कुरैशी) :

(क) जी, नहीं।

(ख) मनीपुर सरकार के उद्योग विभाग के खादी तथा ग्रामोद्योग अनुभाग के कर्मचारियों

की यदि छंटनी की गई तो वे खादी बोर्ड अथवा उस सरकार के उद्योग विभाग द्वारा रख लिये जायेंगे।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

दिनांक 30 जून, 1967 के अतारांकित प्रश्न संख्या 4257 के उत्तर में शुद्धि

प्रश्न

उत्तर

(क) पिछले पाँच वर्षों में भारत से कितना गोमांस बाहर भेजा गया।

(क) गोमांस के निर्यात पर इस समय प्रतिबन्ध है। पिछले पाँच वर्षों में गो-जातीय पशुओं के मांस का निर्यात निम्नलिखित था:—

	मूल्य लाख रु० में
1962-63	2.65
1963-64	3.04

तब से कोई और निर्यात नहीं हुआ।

(ख) क्या यह सच है कि स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् गोमांस का निर्यात बढ़ गया है और यदि हाँ, तो कितना;

जी, नहीं।

(ग) क्या यह भी सच है कि गाय की खाल का भी निर्यात किया जाता है और यदि हाँ, तो पिछले तीन वर्षों में कितने मूल्य की खालों का निर्यात किया गया;

जी, नहीं।

(घ) क्या भारत भी अन्य देशों से गोमांस का आयात करता है; और

जी, नहीं।

(ङ) यदि हाँ, तो किन-किन देशों से और गत तीन वर्षों में कितने मूल्य के गोमांस का आयात किया गया?

प्रश्न नहीं उठता।

लोक सभा में दिनांक 13-2-1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 190 के उत्तर में शुद्धि

लोक सभा में दिनांक 13-2-1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 190 के उत्तर में मैंने निम्नलिखित बातें कही थीं :

“(क)” उड़ीसा में खादी केन्द्रों के बन्द होने की सूचना न तो केन्द्रीय सरकार और न ही खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग ने दी है। खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग के पास उपलब्ध जानकारी के अनुसार उड़ीसा में खादी केन्द्र बन्द नहीं हुए हैं। यह स्पष्ट किया जाता है कि राज्यों में स्थित खादी केन्द्र राज्य बोर्डों द्वारा चलाये जाते हैं और राज्यों के खादी केन्द्रों के कार्यों पर खादी तथा ग्रामोद्योग आयोग का, सिवाय उसके द्वारा दी जाने वाली वित्तीय सहायता के, कोई प्रशासनिक नियंत्रण नहीं है। फिर भी, उड़ीसा की सरकार से जानकारी एकत्र की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जायेगी।

(ख) भाग (क) के उत्तर को देखते हुए, प्रश्न नहीं उठता।

उड़ीसा सरकार से अब जानकारी प्राप्त हो गयी है और उससे माननीय सदस्य श्री पाणिग्रही की धारणा की सामान्यतः पुष्टि होती है। जानकारी के अनुसार स्थिति इस प्रकार है:—

(क) 1962-63 में 68 खादी केन्द्र थे जिनमें से 45 धीरे-धीरे 31-3-67 तक शेष 23, 5 जनवरी, 1968 तक बन्द हो गए। इन केन्द्रों के बन्द होने के कारण निम्न-लिखित हैं:—

- (1) खादी के बिना बिके भण्डार का भारी परिमाण में जमा हो जाना;
- (2) राज्य बोर्ड के पास कार्यकर पूंजी का अभाव होना क्योंकि राज्य बोर्ड ने खादी ग्रामोद्योग आयोग को पिछले ऋणों का पुनर्भुगतान नहीं किया और आयोग को विवश होकर आगे वित्तीय सहायता बन्द करना पड़ा; तथा
- (3) राज्य सरकार द्वारा राज्य बोर्ड को वित्तीय सहायता न दिया जाना।

इस प्रकार बेकार हुए व्यक्तियों की वास्तविक संख्या का ठीक-ठीक अनुमान लगाना कठिन है परन्तु ऐसा अनुमान है कि इन केन्द्रों को बन्द होने से बड़ी संख्या में व्यक्ति प्रभावित हुए होंगे।

(ख) उड़ीसा सरकार ने पहिले ही खादी तथा ग्रामोद्योग बोर्ड के कार्यचालन की जाँच करने के लिए एक समिति नियुक्त की है और इस समिति के प्रतिवेदन की प्रतीक्षा की जा रही है। इस प्रतिवेदन के प्राप्त होने पर इन केन्द्रों को फिर से चलाने के लिये अपेक्षित कार्यवाही पर राज्य सरकार द्वारा विचार किया जायेगा।

### दिल्ली के अध्यापकों द्वारा हड़ताल के बारे में

RE : STRIKE BY DELHI TEACHERS

कई माननीय सदस्य खड़े हुये

श्री दी० चं० शर्मा (गुरदासपुर) : मैं दिल्ली के अध्यापकों की हड़ताल का मामला उठाना चाहता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : सभी माननीय सदस्य बैठ जायें। मुझे दिल्ली के अध्यापकों की हड़ताल के बारे में कई ध्यान दिलाने वाली सूचनायें, स्थगन प्रस्ताव तथा अल्प सूचना पर चर्चा की सूचनायें मिली हैं। हम इस मामले पर कुछ समय के लिये चर्चा रख सकते हैं। मैं यथासम्भव शीघ्र इसके लिये समय निर्धारित करूँगा।

### सभा-पटल पर रखे गये पत्र

PAPERS LAID ON THE TABLE

कम्पनी अधिनियम आदि के अन्तर्गत अधिसूचनायें

औद्योगिक विकास तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) : मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूँ :

- (1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 641 की उपधारा (3) के अन्तर्गत अधिसूचना संख्या जी० एस० आर० 129 की एक प्रति जो दिनांक 20 जनवरी, 1968 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा कम्पनी अधिनियम, 1956 की अनुसूची II तथा VI में अग्रेतर परिवर्तन किए गए।
- (2) (एक) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619-क की उपधारा (1) के अन्तर्गत वर्ष 1966-67 के लिए हिन्दुस्तान फोटो फिल्मस मैन्युफैक्चरिंग कम्पनी लिमिटेड के कार्य की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) हिन्दुस्तान फोटो फिल्मस मैनुफैक्चरिंग कम्पनी लिमिटेड के 1966-67 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति लेखा-परीक्षित लेखे तथा उनपर नियंत्रक महालेखा परीक्षक की टिप्पणियाँ।

**निर्यात (किस्म नियंत्रण तथा निरीक्षण) अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचनायें**

**वाणिज्य मंत्री (श्री दिनेश सिंह) :** मैं निर्यात (किस्म नियंत्रण तथा निरीक्षण) अधिनियम, 1963 की धारा 19 की उपधारा (3) के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूँ :—

- (1) फ्राग लेग्म का निर्यात (निरीक्षण संशोधन नियम, 1967 जो दिनांक 21 दिसम्बर, 1967 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एस० ओ० 4582 में प्रकाशित हुए थे।
- (2) पटसन के टाट का निर्यात (निरीक्षण) नियम, 1967 जो दिनांक 3 जनवरी, 1968 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एस० ओ० 90 में प्रकाशित हुए थे।
- (3) जूतों का निर्यात (निरीक्षण) संशोधन नियम, 1967 जो दिनांक 17 जनवरी, 1968 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एस० ओ० 312 में प्रकाशित हुए थे।

**आय-कर अधिनियम के अन्तर्गत अधिसूचनायें**

**वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) :** मैं निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूँ :—

- (1) आय-कर अधिनियम, 1961 की धारा 296 के अन्तर्गत आय-कर (छठा संशोधन) नियम, 1967 की एक प्रति जो दिनांक 21 दिसम्बर, 1967 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एस० ओ० 4988 में प्रकाशित हुए थे।
- (2) सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 159 के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—
  - (एक) जी० एस० आर० 278 जो दिनांक 7 फरवरी, 1968 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी।
  - (दो) जी० एस० आर० 279 जो दिनांक 7 फरवरी, 1968 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी।
  - (तीन) जी० एस० आर० 280 जो दिनांक 7 फरवरी, 1968 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी।
  - (चार) जी० एस० आर० 281 जो दिनांक 7 फरवरी, 1968 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी।
  - (पाँच) जी० एस० आर० 320 जो दिनांक 17 फरवरी, 1968 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी :—
- (३) सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 की धारा 159 तथा केन्द्रीय उत्पादन शुल्क और लवण अधिनियम, 1944 की धारा 38 के अन्तर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति :—

(एक) सीमा शुल्क तथा केन्द्रीय उत्पादन शुल्क निर्यात शुल्क वापसी (सामान्य) 22वाँ संशोधन नियम, 1968 जो दिनांक 17 फरवरी, 1968 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या जी० एम० आर० 318 में प्रकाशित हुए थे।

(दो) सीमा शुल्क तथा केन्द्रीय उत्पादन शुल्क निर्यात शुल्क वापसी (सामान्य) 23वाँ संशोधन नियम, 1968 जो दिनांक 17 फरवरी, 1968 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या जी० एम० आर० 319 में प्रकाशित हुए थे।

**संविधान के अनुच्छेद 356 के अन्तर्गत राष्ट्रपति की उद्घोषणा तथा उत्तर प्रदेश के राज्यपाल का प्रति वेदन**

गृह-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री विद्या चरण शुक्ल) : मैं श्री यशवन्तराव चव्हाण की ओर से निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूँ :--

- (1) राष्ट्रपति द्वारा संविधान के अनुच्छेद 356 के अन्तर्गत जारी की गई दिनांक 25 फरवरी, 1968 की उद्घोषणा की एक प्रति, जिसके द्वारा उन्होंने उत्तर प्रदेश राज्य सरकार के सब कृत्यों को अपने हाथ में ले लिया है।
- (2) उपरोक्त मद संख्या (1) की उद्घोषणा के खंड (ग) के उपखण्ड (1) के अनुसरण में राष्ट्रपति द्वारा दिए गए दिनांक 25 फरवरी, 1968 के आदेश की एक प्रति।
- (3) उत्तर प्रदेश के राज्यपाल द्वारा राष्ट्रपति को भेजे गए दिनांक 22 फरवरी, 1968 के प्रतिवेदन की एक प्रति।

**अनुपूरक अनुदानों की मांगें**

**Demands for Supplementary Grants (General)**

वित्त मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) : मैं श्री मोरारजी देसाई की ओर से वर्ष 1967-68 के बजट (सामान्य) संबंधी अनुपूरक अनुदानों की मांगें दर्शाने वाला एक विवरण पेश करता हूँ।

**लोक-लेखा समिति**

**PUBLIC ACCOUNTS COMMITTEE**

**बीसवाँ प्रतिवेदन**

श्री मी० इ० मसानी (रोजगार) : मैं प्रतिरक्षा बजट की समीक्षा-राजस्व मांगों का समेकन-के बारे में लोक लेखा समिति का 20वाँ प्रतिवेदन पेश करता हूँ।

**प्राक्कलन समिति**

**Estimates Committee**

**45वाँ प्रतिवेदन**

श्री बेंकटासुब्बया (नन्दलाल) : मैं वित्त मंत्रालय-प्रतिरक्षा बजट की समीक्षा-राजस्व मांगों का समेकन-के बारे में प्राक्कलन समिति का 45वाँ प्रतिवेदन पेश करता हूँ।

**मंत्रि-परिषद् में अविश्वास का प्रस्ताव**

**MOTION OF NO-CONFIDENCE IN THE COUNCIL OF MINISTERS**

श्री बलराज मधोक (दक्षिण दिल्ली) : श्रीमान् मैं प्रस्ताव करता हूँ :--

“कि यह सभा मंत्रि-परिषद् में विश्वास का अभाव व्यक्त करती है।”

में मंत्रि-परिषद् में विश्वास के अभाव का यह प्रस्ताव इसलिये प्रस्तुत कर रहा हूँ क्योंकि वह देश की प्रभुसत्ता तथा प्रादेशिक अखण्डता को बनाये रखने में असफल रही है। समूचे इतिहास में राजनीतिक विज्ञान शास्त्रियों ने देश की प्रभुसत्ता तथा अखण्डता की रक्षा करना किसी भी सरकार का प्रथम कर्तव्य माना है। यह सरकार अपनी जिम्मेदारी पूरी करने में बिल्कुल असफल रही है।

सत्तारूढ़ दल के नेताओं ने बीस वर्ष पूर्व धर्मतान्त्रिक राज्य के प्रति विरोध के बावजूद देश के विभाजन को मान कर इस देश का निरादर किया था परन्तु देश के शेष राज्यक्षेत्र को भी सुरक्षित नहीं रखा गया है। स्वतंत्रता प्राप्ति तथा देश के विभाजन के शीघ्र पश्चात् ही पाकिस्तान ने काश्मीर पर आक्रमण किया। हम आक्रान्ताओं को निकाल बाहर कर सकते थे परन्तु हम ऐसा न करके संयुक्त राष्ट्र संघ में पहुँच गए। उसके फलस्वरूप हमारे राज्यक्षेत्र में से पाकिस्तान को 35,000 वर्ग मील क्षेत्र मिल गया। उसे आक्रमण का लाभ मिल गया और इस प्रकार भारत-पाकिस्तान सम्बन्धों का ढाँचा खड़ा हो गया। तब से पाकिस्तान भारत के प्रति आक्रमणकारी नीति अपनाये हुए है। इस शृंखला में कच्छ का मामला सबसे नवीन है। पाकिस्तान ने ऊटपटांग दावे किए तथा फिर हमारे राज्यक्षेत्र पर अधिकार किया और हम शान्ति के नाम पर अन्तर्राष्ट्रीय समझौतों आदि से चिपटे रहे। नेहरू-लियाकत समझौते, नेहरू-नून समझौते, सिन्धु जल समझौते अथवा स्वर्ण सिंह-शेख समझौते में भी उसी रवैये की झलक दिखाई देगी। उन समझौतों से पाकिस्तान को ही लाभ होता रहा।

पाकिस्तान के नेताओं तथा शासकों ने अनुभव किया कि भारत के विरुद्ध आक्रमण की नीति में लाभ ही रहता है। भारत के साथ तनाव बनाये रखने में पाकिस्तान का निहित स्वार्थ है क्योंकि वे अनुभव करते हैं कि यदि वह भारत के साथ सह-अस्तित्व की बात सीखें तो पाकिस्तान का पृथक देश के रूप में अस्तित्व ही खतरे में पड़ जायेगा।

भारत के विभाजन के समय सिन्ध की सीमा निश्चित थी। रेडक्लिफ पंचाट के अनुसार केवल पंजाब तथा बंगाल की सीमा निर्धारित की गई थी। सिन्ध की सीमा के बारे में कोई विवाद नहीं रहा था। बंगाल और पाकिस्तान के सम्बन्ध में ही पाकिस्तान के साथ हमारे कुछ सीमा सम्बन्धी झगड़े थे जिन्हें रेडक्लिफ पंचाट के अधीन हल कर दिया गया था।

सिन्ध तथा कच्छ के बीच विवाद का कोई प्रश्न नहीं है। वह सैकड़ों वर्ष पूर्व हल कर दिया गया था। कच्छ का रन कच्छ तथा सिन्ध के बीच में नहीं है। वह पूर्णतया कच्छ में है। कच्छ के एक और बन्नी अथवा किनारा है और रन की दूसरी ओर भी ऐसा ही है। इसे ही धारा बन्नी कहा जाता है और उसके आगे रेतीली पहाड़ियों की एक लम्बी शृंखला है जो शताब्दियों से प्राकृतिक सीमा का काम करती रही है।

अंग्रेजों को कच्छ पर नियंत्रण 1890 में प्राप्त हुआ था और सिन्ध का नियंत्रण 1843 में उनके हाथ आया था। उनके बीच की सीमा निर्धारित करने के लिये उन्होंने श्री मैकडोनाल्ड की अध्यक्षता में एक सर्वेक्षण दल नियुक्त किया था, जिन्होंने समूचे सीमाक्षेत्र का सर्वेक्षण किया था और उसी के आधार पर मानचित्र बनाये गए थे। पहला मानचित्र 1870 में छपा गया था। उन्हीं मानचित्रों को बार-बार प्रकाशित किया गया। उनमें कच्छ तथा सिन्ध के बीच की सीमा स्पष्टतया निर्धारित की गई है। सिन्ध प्रशासन ने उस सीमा के एक भाग के सम्बन्ध में

कुछ शंका उठाई थी और इस सम्बन्ध में कच्छ दरबार तथा सिन्ध प्रशासन के बीच कुछ बातचीत हुई थी। उसके पश्चात् बम्बई सरकार ने, जिसके अधीन उस समय सिन्ध तथा बम्बई का शेष भाग भी था, 1940 में एक संकल्प पारित किया था और उसके अनुसार विवाद हल हो गया था। तब सिन्ध सरकार ने शेष सीमा के बारे में कोई शंका नहीं उठाई थी। उसने केवल एक छोटे भाग के सम्बन्ध में वाद उठाया था। उसे हल कर दिया गया था और उसके बाद कोई विवाद नहीं रह गया था।

सिन्ध-बम्बई के गजेटियर के अनुसार सिन्ध का क्षेत्र निर्धारित कर दिया गया था। 1907 अथवा 1909 के गजेटियर के अनुसार सिन्ध का क्षेत्र 41,836 वर्ग मील है, विभाजन के बाद भी पाकिस्तान अपने प्रकाशनों में यही क्षेत्र बताता रहा है।

कच्छ के निकट सिन्ध का एक क्षेत्र थरपरकर नाम का है। उसमें 80 प्रतिशत हिन्दू रहते हैं। जिला सिलहट में केवल 51 प्रतिशत मुसलमान रहते थे परन्तु उसे आसाम से निकाल कर पूर्वी बंगाल में मिला दिया गया। उसी आधार पर थरपरकर का जिला भी सिन्ध में निकाला जाना चाहिये था और भारत को दिया जाना चाहिये था। यह सिन्ध तथा केन्द्र के कांग्रेसी नेताओं का जनता के साथ बहुत बड़ा धोखा था कि उन्होंने थरपरकर की कभी मांग नहीं की थी। अन्यथा जैसे सिलहट पूर्वी पाकिस्तान में मिला था उसी आधार पर थरपरकर भारत को मिलना चाहिये था।

प्रत्येक दृष्टिकोण से यह क्षेत्र भारतीय क्षेत्र था। इसके बारे में कोई विवाद नहीं था परन्तु इस मामले को मध्यस्थ निर्णय के लिये सौंपना मान कर भारत सरकार ने इसे एक विवाद मान लिया। इस समझौते का मसौदा भी व्हाइट हाउस में तैयार हुआ था और भारत सरकार के महत्वपूर्ण अधिकारियों को भी इस बात का बाद में पता चला। जब समझौता मंत्री मण्डल के समक्ष आया तो महान्यायवादी तथा विधि मंत्री बाहर थे। समझौते में न केवल सीमा का सीमांकन अपितु सीमा निर्धारण शब्द का भी प्रयोग किया गया है। यह एक गलत समझौता था। हमने इसके बारे में विरोध व्यक्त किया परन्तु हमें बताया गया कि हमारा पक्ष बहुत दृढ़ है और दस्तावेज तथा मानचित्र हमारे पक्ष में हैं।

यदि करार अनुचित था तो पंचाट भी अनुचित था। यदि मध्यस्थ निर्णय गलत हो और यदि उनसे कुछ उल्लिखित न्यूनतम शर्तों का उल्लंघन होता हो, तो उसे स्वीकार नहीं किया जाना चाहिये। इसके अतिरिक्त इस बात में कोई सन्देह नहीं है कि न्यायाधिकरण ने अपने अधिकार का अतिक्रमण किया है। उसका कर्तव्य सीमा निर्धारित करना था परन्तु इससे मानचित्रों तथा दस्तावेजों के आधार पर सीमा निर्धारित न करके इस आधार पर सीमा निर्धारित की है कि वहाँ पाकिस्तान के पशु आते तथा चरते थे, यह कोई तर्क नहीं है।

न्यायाधिकरण का एक तर्क यह है कि पाकिस्तान को अपने क्षेत्र में प्रवेश के लिये अधिक बड़ा रास्ता मिलना चाहिये और चूंकि भारत के दो प्रवेश मार्ग पाकिस्तान के लिये खतरनाक हैं अतः यह दोनों प्रवेश मार्ग तीनों ओर होने के कारण पाकिस्तान को दिए जाने चाहिये ताकि तनाव का कारण दूर किया जा सके। क्या यह न्यायाधिकरण सीमांकन के प्रयोजन से नियुक्त किया गया था या तनाव के कारणों को दूर करने के लिये नियुक्त किया गया था? उसका यह काम नहीं है। स्पष्ट है कि उसने अपने अधिकार का अतिक्रमण किया है।

तीसरी बात यह है कि यह पंचाट सर्वसम्मत नहीं है। श्री बेबलर ने जिन्होंने हमारे पक्ष में निर्णय दिया है, उन्होंने दस्तावेजों तथा मानचित्रों का उल्लेख किया है। न्यायाधिकरण के

अध्यक्ष और पाकिस्तान के प्रतिनिधि का निर्णय राजनैतिक उद्देश्य के आधार पर है, जब कि केवल श्री बेबलर का निर्णय ही न्याय पर आधारित है। न्यायाधिकरण ने अपने अधिकारों का अतिक्रमण किया है। इस आधार पर हमें इस निर्णय का विरोध करना चाहिए। यह पचाट सर्वसम्मत नहीं है और राजनीति के आधार पर किया गया है। ऐसा निर्णय देकर इस न्यायाधिकरण ने अन्तर्राष्ट्रीय रंगमंच का भी अहित किया है। इससे न्यायाधिकरण का उपहास किया है। इससे न केवल भारत बल्कि समूचे विश्व की जनता का इस प्रकार के न्यायाधिकरणों की उपयोगिता तथा न्यायवादिता पर से उठ गया है।

सरकार ने न केवल यह मामला न्यायाधिकरण को सौंपने में ही गलती की है बल्कि वह अपना पक्ष ठीक प्रकार से प्रस्तुत करने में भी असफल रही है। आपका कर्त्तव्य था कि न्यायाधिकरण को स्थल पर आने को कहते। तब उन्होंने अपनी आँखों से देखा होता कि प्राकृतिक सीमा कहाँ है। पंचाट में अप्राकृतिक सीमा बनाई गई है जो हमारे राज्य क्षेत्र से होकर कच्छ को काटती है।

प्रश्न यह है कि इस मामले में क्या किया जाये। मैं कहता हूँ कि इस पंचाट को अस्वीकार कर दिया जाये। यह जनता की इच्छा के विरुद्ध है। सरकार संविधान में संशोधन किये बिना यह निर्णय कार्यान्वित नहीं कर सकती क्योंकि यह केवल सीमा निर्धारण का प्रश्न नहीं है। यह तो राज्यतंत्र के स्थानान्तरण का प्रश्न है। संविधान में संशोधन के बिना कोई कार्यवाही नहीं की जा सकती।

इस देश की पिछले कुछ समय की घटनाओं से स्पष्ट पता लगता है कि पाकिस्तान तथा चीन हमारे शत्रु हैं तथा हमारी सीमाओं पर सक्रिय हैं। उनके एजेंट हमारे देश के अन्दर साम्यवादी इस निर्णय को स्वीकार करने के लिये कहते हैं क्योंकि वे चाहते हैं कि इसी प्रकार का पंचनिर्णय हमारे उन राज्यक्षेत्रों के सम्बन्ध में भी हो, जिन्हें चीन ने हथिया रखा है। इसलिये, मेरा निवेदन है कि तुष्टीकरण की नीति नहीं अपनायी जानी चाहिए। भारत तथा पाकिस्तान के सम्बन्धों के बारे में हमें नये सिरे से विचार करना चाहिए। पाकिस्तान को कुछ राज्यक्षेत्र देकर हम उसकी मित्रता प्राप्त नहीं कर सकते। पाकिस्तान सम्बन्धी हमारी नीति दृढ़ता तथा आदान-प्रदान के आधार पर ही होनी चाहिए। सिन्धु-जल, फरखा बान्ध तथा कच्छ पर उड़ान जैसे छोटे-छोटे समझौते गलत हैं। पाकिस्तान उन्हीं विवादों को तय करा रहा है जिनमें उसकी दिलचस्पी है। इन छोटे-छोटे समझौतों की बजाय हमें पाकिस्तान के साथ सभी मामलों सम्बन्धी एक ही समझौता करना चाहिए। अन्यथा कच्छ में जो बात हुई है, वह कहीं भी हो सकती है।

यह कच्छ समझौता एक प्रकार की चेतावनी है। देश में उचित नेतृत्व होना चाहिए। आज समूचे देश में सभी लोग कह रहे हैं कि इस सरकार में प्रधान मंत्री तो है परन्तु नेता कोई नहीं है। इसके कारण देश में एक कमजोर सरकार है।

सारी राष्ट्रीय शक्तियों को एकत्रित हो जाना चाहिए। इतिहास इस बात का साक्षी है कि जब कभी केन्द्र में सरकार कमजोर हुई तो देश में कूटोत्पादक शक्तियों ने जोर पकड़ लिया। अतः यह आवश्यक हो जाता है कि देश की केन्द्रीय सरकार को दुर्बल न होने दिया जाय। मुझे संशय है कि इस समय देश में यही हो रहा है।

काँग्रेस दल में भी बहुत से देशभक्त हैं परन्तु वह अपनी जबान बन्द किये बैठे हैं। अब मैं समझ सकता हूँ कि भीष्म पितामह क्यों दुर्योधन के राज्य में चुप रहता था। आज प्रश्न दलों

का नहीं है बल्कि देश का है। यदि देश समाप्त हो गया तो जनसंघ और कांग्रेस कोई भी बाकी नहीं रहेगा। सारे राष्ट्रीय तत्वों को एक मंच पर एकत्रित हो जाना चाहिए। इस देश को एक तथा लोकतांत्रिक रहना चाहिए।

आज उत्तर प्रदेश में क्या हो रहा है। आज राजनीतिक दलों में परस्पर सहयोग की आवश्यकता है। उत्तर प्रदेश के राज्यपाल का कहना है कि वहाँ संविधान के अनुसार कार्य नहीं हो रहा है। यदि यह बात है तो वहाँ की विधान सभा को भंग किया जाये जैसा कि पश्चिमी बंगाल में किया गया। वह इस कारण विधान सभा को भंग नहीं कर रहे क्योंकि वह कांग्रेस को अवसर देना चाहते हैं कि वह अन्य दलों के सदस्यों को खरीदे। इस प्रकार वह राष्ट्रपति की बदनामी कर रहे हैं।

यह सरकार अपने कार्य में असफल रही है। यह देश की सार्वभौमिकता तथा एकता व सम्मान को बचाने में असमर्थ रही है।

देश के ध्वज को पैरों तले रौंदा जाता है परन्तु जो ऐसा करते हैं उन्हें कोई दण्ड नहीं दिया जाता। इसका हमारे सैनिक जवानों पर बुरा प्रभाव पड़ रहा है। हम बहुत पहले से कह रहे हैं कि "देशद्रोह" की परिभाषा की जाये तथा इसके लिए अधिकतम दण्ड दिया जाये। कांग्रेस को अनुभव करना चाहिए कि वह अकेला देश का कार्य पूरा नहीं कर सकती। उसे अपने साथ दूसरों को मिलाना होगा।

मैं चाहता हूँ कि कच्छ पंचाट को रद्द कर दिया जाये क्योंकि न्यायाधिकरण अपनी सीमा से आगे चला गया है तथा यह एकमत से नहीं दिया गया है। यदि देश की एकता के बारे में सौदेबाजी की गयी तो देश की जनता इसे स्वीकार नहीं करेगी।

**श्री सन्त बक्स सिंह (फतेहपुर) :** महोदय सारे देश को न्यायाधिकरण के निर्णय से चिन्ता हो रही है। आओ हम सब मिल कर बैठें और सोचें कि देश के हित में क्या है। हमें इस प्रश्न को तर्क की तथा व्यवहार की दृष्टि से देखना है। हमने 1965 में यह मामला न्यायाधिकरण के निर्णय के लिये भेजा।

पाकिस्तान की चाल यह थी कि भारत की सेना को काश्मीर तथा पाकिस्तान की सीमा से निकाल कर राजस्थान में भिजवा दिया जाये और बाद में काश्मीर पर आक्रमण कर दे।

पाकिस्तान न्यायाधिकरण के सामने जाने को तैयार नहीं था परन्तु हम मफल हुए कि पाकिस्तान को वहाँ जाना पड़ा।

हमने भी हमारे इस मामले को न्यायाधिकरण के सामने रखने का स्वागत किया। जहाँ तक न्यायाधिकरण के सामने भेजे गए हमारे वकीलों के दल का सम्बन्ध है उसने इस बारे में श्री चागला ने भी कहा है कि इससे अच्छा दल हम वहाँ भेज नहीं सकते थे। उसकी तुलना में पाकिस्तानी दल बहुत घटिया स्तर का था।

1875 से 1945 तक सिंध तथा उस समय के कच्छ राज्य में निरन्तर झगड़ा चलता रहा। पाकिस्तान ने कच्छ की कुल 9000 वर्ग मील भूमि में से 3500 वर्ग मील भूमि पर दावा किया। परन्तु उन्हें मिला क्या ?

कुछ सदस्यों ने भारत की पवित्र भूमि का उल्लेख किया है। मेरा प्रश्न उनसे यह है कि हम पंचाट को दो कारणों से मानने से इन्कार कर सकते हैं : एक तो यह कि कोई यह सिद्ध कर

दें कि न्यायाधीशों को घूस दी गई थी। दूसरा यह कि हम इनके बारे में युद्ध करने को तैयार हैं। भारत भूमि पवित्र है परन्तु हमारे जवानों का रक्त भी पवित्र है और बिना सिद्धान्त के हम लड़ाई भी नहीं कर सकते। किसी भी राष्ट्र के लिए अन्तर्राष्ट्रीय संस्थाओं की बात न मानना तथा उन पर लांछन लगाना उचित नहीं है।

श्री पाशा भाई पटेल (वड़ौदा) : महोदय जी भी क्षेत्र हमारे जवान अपना रक्त बहा कर प्राप्त करते हैं, यह सरकार उसे सम्मेलन पटल पर खो देती है। यह सब एक धोखे की कहानी है। 1763 में कोलोरो के मीर ने कच्छ तथा भुज पर आक्रमण किया क्योंकि वहाँ उस समय धान तथा गेहूँ उत्पन्न होते थे। उस समय वहाँ के लोगों ने उस आक्रमण का मुकाबला किया तथा मीर कोलोरो को भागना पड़ा। परन्तु मीर ने जाकर नारा नदी का पानी बन्द कर दिया और इस कारण कच्छ तथा भुज रेगिस्तान बन गये। उसके पश्चात् 1818 अथवा 1819 में एक बड़ा भूचाल आया जिसके कारण भूमि पाँच फुट ऊँची उठ गई और वह क्षेत्र और भी रेगिस्तान बन गया।

1960 में रक्षामंत्री ने यह मामला न्यायाधिकरण के पास भेजा। मैं पृच्छना चाहता हूँ कि क्या हम आज तक किसी भी न्यायाधिकरण के सामने सफल हुए हैं। पंचाट को हम दो भागों में बाँट सकते हैं। एक तो पंचाट और दूसरा परामर्श। इस परामर्श को हमें ध्यान से पढ़ना चाहिए।

हमें चाहिए कि नर्मदा नदी के पानी को जो कि इस समय समुद्र में जा रहा है, कच्छ में प्रयोग करें और यह क्षेत्र फिर फल-फूल जायेगा।

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य अपना भाषण मध्याह्न भोजन के पश्चात् जारी रख सकते हैं।

इसके पश्चात् लोकसभा मध्याह्न भोजन के लिये 2 बजे म० प० तक के लिये स्थगित हुई।

**The Lok Sabha then adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock-**

लोकसभा मध्यह्न भोजन के पश्चात् दो बजे म० प० पर पुनः समवेत हुई।

**The Lok Sabha re-assembled after Lunch at Fourteen of the Clock.**

(उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए)

(Mr. Deputy Speaker in the Chair)

श्री पाशाभाई पटेल : न्यायाधिकरण अपने अधिकार क्षेत्र से आगे चला गया है। यदि आपने यह पंचाट मान लिया तो फिर चीन उत्तर प्रदेश के क्षेत्र पर कब्जा कर लेगा और आपको उनकी बात माननी होगी। सरकार को यह बातें अब छोड़नी चाहिए। मुझे आश्चर्य होता है कि हम प्रत्येक सम्मेलन में असफल होते हैं।

न्यायाधिकरण का कार्य हमें परामर्श देना नहीं था परन्तु उन्होंने बिना मांगे बहु परामर्श दिया है। हम भी सारे संसार को परामर्श देते थे। अब संसार के लोग हमें परामर्श दे रहे हैं।

श्री भाई लाल भाई पटेल जी कि गुजरात में आजकल हमारे दल के नेता हैं, उन्होंने कच्छ में एक सड़क निर्माण की योजना बनाई थी परन्तु पाकिस्तान बनने के कारण उस पर कार्य नहीं हो सका। इसी प्रकार श्री जेठाभाई पटेल ने सीमेंट के 12' x 12' के खम्भे बनाये थे परन्तु स्वतंत्रता के पश्चात् उन खम्भों को पाकिस्तानियों ने उखाड़ कर अलग लगा दिया क्योंकि सनारूढ़ दल के लोग तो दिल्ली में बैठे मौज उड़ा रहे थे।

मेरा सुझाव यह है कि दो छोटे बाँध कोलिखाड़ी से काँडला बन्दरगाह तक बनाये जायें ताकि समुद्र का पानी फिर कच्छ में दाखिल न हो सके। उसके पश्चात् नर्मदा नदी का पानी वहाँ प्रयोग किया जाये ताकि वह नमकीन पानी के प्रभाव को समाप्त कर दे। यदि ऐसा किया गया तो कच्छ फिर से हरा-भरा क्षेत्र हो जायेगा।

इस मामले के बारे में रक्षामंत्री ने देश को बाँधा है, इसलिये हम चाहते हैं कि वे त्याग-पत्र दें।

पाकिस्तान और भारत के बहुत से प्रश्नों पर विभिन्न पंचाट दिये हैं, हम चाहते हैं कि भारत इस बात पर बल दे कि उन निर्णयों को भी पाकिस्तान माने। यदि वह उन्हें नहीं मानता है तो हम भी इसे नहीं मान सकते।

**Shri Manubhai Patel (Dabhoi):** Sir, the sentiments of people all over the country and specially of the people of Gujarat have been aroused due to Kutch award. There is danger to our security due to the surrender of Chad Bet by us. The attitude of the Chairman of Tribunal has not gone in favour of India.

We have to think over this entire matter in a calm manner. No party shall utilise for political ends. The members of the Swatantra party agreed that in 1968 that this matter be referred to Tribunal but now they are opposing it.

Now there is no use going into the merits of this question. We have to take into consideration those conditions under which we referred this matter to the Tribunal. It was stated in that that the award of the Tribunal will have to be accepted by both parties without raising any objection to it. We cannot now go back on that undertaking. The Prime Minister has accepted this award on behalf of the entire country.

According to the policy which we accepted in 1949 we have to solve our border problems through peaceful means. The other alternative is the war which solves no problems.

It is not proper to say that there was no dispute regarding Kutch-Sindh boundary and that this arose only as a result of aggression of 1965.

Even in the award it is stated that there was diplomatic correspondence between India and Pakistan over this problem. In fact that Tribunal was appointed because of dispute. We cannot say that we would accept only those awards which go in our favour. It is our moral duty to accept the verdict now, otherwise we would lose international prestige.

The opposition parties would not be doing any service to the nation if they tried to make political capital out of it. It would be in conformity with the resolution of 1965 which we adopted then if we accept the award. I oppose the motion put forward by the opposition parties.

**श्री कृष्ण मूर्ति (कुड्डलूर):** उपाध्यक्ष महोदय मैं श्री बलराज मवोक द्वारा पेश किये गये प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ। हमें यह देखना है कि देश के हित में क्या है।

भारत सरकार कच्छ के विवाद को 1947 से ही स्वीकार करती है। 1956 में पाकिस्तान ने छाडब्रेट में प्रवेश किया परन्तु हमारे सैनिकों ने उन्हें वहाँ से बाहर फेंक दिया। यह मामला न्यायाधिकरण के सामने भेजने में अंग्रेजी सरकार ने बहुत हाथ बटाया है। सरदार स्वर्ण सिंह तथा

जनरल मुहम्मद शेख ने कहा कि कच्छ के सम्बन्ध में विवाद है। भारत तथा पाकिस्तान ने एक-एक न्यायाधीश नियुक्त किया किन्तु मुख्य न्यायाधीश के सम्बन्ध में वे सहमत न हुए। भारत सरकार को चाहिए था कि 1965 के पाकिस्तान के आक्रमण के पश्चात् इस मामले को न्यायाधिकरण से वापिस ले लेते। जो व्यक्ति आज यहाँ सत्ता में हैं उन्होंने देश के हितों को हानि पहुँचाई है। हमारे दल का मत यह है कि इस पंचाट को स्वीकार कर लेना चाहिए परन्तु मंत्रिमंडल को त्याग-पत्र देना चाहिए क्योंकि यह सारी कठिनाई इन्होंने उत्पन्न की है।

सदन को याद होगा कि सरकार ने बेहशाड़ी के सम्बन्ध में 8½ मील भारत की भूमि पाकिस्तान को देना स्वीकार कर लिया था। यह मामला उच्चतम न्यायालय के सामने गया और उनका निर्णय यह था कि सरकार को ऐसा करने का अधिकार नहीं है तथा सरकार एक इंच भूमि भी किसी को नहीं दे सकती। इस सरकार को नैतिक अधिकार नहीं है कि इसे माने।

राष्ट्रीय ध्वज का जलाया जाना तथा अपमान करना खेदजनक है और उसकी भर्त्सना होनी चाहिए। प्रधान मंत्री ने कहा है कि हमें अपनी समस्याओं को बाजार में नहीं ले जाना चाहिए। परन्तु मद्रास की विधान सभा ने प्रस्ताव पास कर दिया है कि वह अंग्रेजी तथा तमिल को ही वहाँ लागू करेंगी फिर भी यहाँ की सरकार कहती है कि हिन्दी को भी लागू किया जायेगा। सरकार ने यह निर्णय कर रखा है कि गैर-कांग्रेसी सरकारों को समाप्त करे।

मैं पुनः कहूँगा कि इस पंचाट को तो स्वीकार कर लेना चाहिए परन्तु सरकार को त्याग-पत्र देना चाहिए। इन शब्दों के साथ मैं श्री मधोक के प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ।

**श्री दी० चं० शर्मा (गुरदासपुर) :** जहाँ तक देश का कोई भाग पाकिस्तान को देने का सम्बन्ध है, मैं श्री बलराज मधोक का समर्थन करता हूँ। परन्तु जहाँ तक राष्ट्रीय सरकार बनाने का प्रश्न है, हमने ऐसी सरकारों का परिणाम कुछ राज्यों में देखा है। राष्ट्रीय सरकार बनाने के पीछे इन लोगों की सत्ता सम्भालने की लालसा छिपी है। परन्तु वस्तुस्थिति यह है विरोधी पक्ष जिस वैकल्पिक सरकार की कल्पना करते हैं वे उसे बनाने में समर्थ नहीं है। अविश्वास प्रस्ताव का अर्थ यही है कि इस सरकार के स्थान पर दूसरी सरकार बनायी जाये। प्रस्तावक ने एक और तो यह आरोप लगाया है कि हम देश के किसी अमुक भाग को पाकिस्तान को दे रहे हैं परन्तु दूसरी ओर वह पाकिस्तान के साथ पेकेन समझौते की बात कह रहे हैं। ये दोनों तर्क परस्पर विरोधी हैं।

**श्री बलराज मधोक :** हम पाकिस्तान के साथ समझौता चाहते हैं परन्तु ऐसा समझौता नहीं कि जिस क्षेत्र में पाकिस्तान को लाभ हो, उस क्षेत्र को पाकिस्तान को दे दें।

**श्री दी० चं० शर्मा :** मैं उनके विचारों को अच्छी प्रकार समझता हूँ। हमने जो कुछ किया है वह श्री नेहरू द्वारा इस सभा में कही गयी बात के अनुसार है। उन्होंने कहा था कि दोनों देशों ने इस बात पर सहमति व्यक्त की है कि भारत और पाकिस्तान के जितने सीमा-विवाद हैं, यदि उनका हल बातचीत द्वारा न हो सके तो उसे निष्पक्ष न्यायाधिकरण को सौंप देना चाहिए। इसी बात को श्री लालबहादुर शास्त्री ने भी दोहराया था। सरकार ने उन्हीं आश्वासनों को क्रियान्वित किया है जो इस सभा में बहुमत से पास किये गये थे। इसलिए मेरे विचार में सरकार ने जो कुछ किया है वह इस सभा की इच्छा के अनुसार किया है। फिर संयुक्त राष्ट्र संघ के मार्ग-पत्र जिस पर हमने हस्ताक्षर किये हुए हैं, इस बात की व्यवस्था कि हमें यथा-संभव मध्यस्थ

निर्णय द्वारा विवादों को हल करना चाहिए। इसलिये हमने इसमें कोई गलत बात नहीं की है। हमने मध्यस्थ निर्णय को स्वीकार किया है, अतः हम इसे अस्वीकार नहीं कर सकते। फिर यह एक तथ्य है कि युद्ध से किसी समस्या का समाधान नहीं होता। इसलिये मैं मध्यस्थ निर्णय का समर्थन करता हूँ।

**श्री ही० ना० मुकर्जी** (कलकत्ता उत्तर पूर्व) : निश्चय ही कच्छ के निर्णय ने हमारे लोगों के दिलों को हिला दिया है। इस निर्णय के फलस्वरूप हमारे देश में असंतोष चरम सीमा तक पहुँच गया है। देश पर जो यह संकट आया है उसके लिए सरकार उत्तरदायी है।

जब अगस्त 1965 में सभा में इस विषय पर चर्चा हो रही थी तो हमने यह चेतावनी दी थी कि इसी प्रकार का निर्णय किया जायेगा। हमने इस सम्बन्ध में एक संशोधन भी प्रस्तुत किया था जिसमें हमने कहा था कि मध्यस्थ निर्णय वाले खंड को हटाया जाना चाहिए क्योंकि इससे कच्छ प्रदेश पर हमारे अधिकारों का अतिक्रमण होता है। हमने यह भी कहा था कि न्यायाधिकरण के निर्णय को स्वीकार करने के लिये हम बाध्य नहीं होंगे। परन्तु हमारी सरकार ने ब्रिटेन सरकार की छत्रछाया में गुप्त रूप से कार्य करना उचित समझा। हम जानते थे कि भारत-पाकिस्तान उप-द्वीप के प्रश्नों पर ब्रिटेन ने क्या रुख अपनाया था। हमने कहा था कि यदि सरकार इस समझौते को रद्द नहीं कर सकती तो उसे कम से कम विचारार्थ विषय में जो शरारत की गयी थी उसे रोक सकती थी और इस प्रकार की अन्य कमियों को पूरा किया जा सकता था। परन्तु स्वर्गीय प्रधान मंत्री हमारी बात से सहमत नहीं हुए। न्यायाधिकरण ने बहुमत से यह निर्णय लिया है यह न तो न्यायसंगत है और न ही निष्पक्ष निर्णय है। यह न्यायाधिकरण बहुत सी बाहरी बातों पर विचार करता रहा है जब कि इसका कार्य सीमांकन का था। हमें इस बात का पहले ही अनुमान कर लेना चाहिये था कि आजकल के वातावरण में अन्तर्राष्ट्रीय न्यायाधिकरण किस प्रकार से कार्य करते हैं परन्तु हमने ऐसा नहीं किया। फिर हमें इस कानूनी युद्ध में जिस प्रकार लड़ना चाहिए था हमने उस प्रकार उसे नहीं लड़ा।

हम निःसंदेह भारत और पाकिस्तान के बीच मित्रता चाहते हैं। श्री बलराज भद्रोक को यह नहीं कहना चाहिए था कि पाकिस्तान भारत का शत्रु है और शत्रु ही रहेगा। हम चाहते हैं कि भारत और पाकिस्तान के परस्पर सम्बन्ध अच्छे हों। चीनी आक्रमण के समय यह सिद्धान्त बनाया गया था कि हमारे देश की सीमा में एक इंच का भी परिवर्तन नहीं किया जायेगा। यह सिद्धान्त न यथार्थवादी है और न ही देशभक्तिपूर्ण है। हमारी सरकार ने तथाकथित विधिविरोधी गतिविधि विधेयक पास कर के अपने आपको हास्यास्पद स्थिति में डाल दिया है परन्तु यह सरकार सदा हास्यास्पद कार्य करती रही है। यह विचित्र बात है कि परिस्थितियों से विवश होकर उसे वे कार्य करने पड़ते हैं जो वह करना नहीं चाहती। परन्तु जब हम अन्तर्राष्ट्रीय राजनीति के प्रति इतना गम्भीर दृष्टिकोण अपनाते हैं तो हमें इस बात का प्रचार नहीं करना चाहिए कि हमारे राज्य क्षेत्र में एक इंच की भी गड़बड़ नहीं होगी। इस प्रकार से बचन देना ठीक नहीं जिनमें इतनी विपरीत बातें हों। इन परिस्थितियों में मैं सरकारको यह नहीं कह सकता कि वह अपने वचनों का पालन न करे।

हम देख रहे हैं कि यहाँ पर कितनी गम्भीर घटनाएँ हो रही हैं। दिल्ली में 30,000 अध्यापक हड़ताल पर हैं। सरकार द्वारा योजना बनाने के बावजूद हजारों इंजीनियर बेरोजगार

पड़े हैं। केन्द्रीय सरकार तथा राज्य सरकारों के सम्बन्ध अभी तक अच्छे नहीं हुए हैं। कांग्रेस लोक तंत्र का गला घोटने पर उताख है। चाहे बंगाल, बिहार, पंजाब, हरयाणा या उत्तर प्रदेश हो, वहाँ कांग्रेस अपनी सरकार बनाना चाहती है। केन्द्रीय सरकार ने पश्चिम बंगाल की अपेक्षा उत्तर प्रदेश में भिन्न दृष्टिकोण अपनाया है क्योंकि वह यह महसूस करते हैं कि वहाँ पर कांग्रेस सरकार स्वयं अपनी या अपनी समर्थक सरकार स्थापित कर सकेगी। राष्ट्रपति के परामर्शदाताओं ने अब स्थिति को और भी निराशाजनक बना दिया है। कच्छ मामले के अतिरिक्त बहुत से अन्य कारण हैं जिनकी वजह से सरकार को त्याग-पत्र दे देना चाहिए।

**श्रीमती सुशीला रोहतगी (बिल्हीर) :** श्री हीरेन्द्रनाथ मुकर्जी ने स्वयं अपने भाषण में कहा है कि कच्छ निर्णय के अतिरिक्त और भी सैकड़ों कारण हैं जिन पर विचार किया जाना चाहिए। इससे स्पष्ट है कि वह अविश्वास प्रस्ताव के प्रति अधिक चिन्तित नहीं हैं।

[श्री ए० एम० जोशी पीठासीन हुए]  
[Shri S. M. Joshi in the Chair]

मुझे यह समझ में नहीं आया कि श्री मुकर्जी जैसे व्यक्ति ने यह आरोप कैसे लगाया है कि हमारा कानूनी पक्ष ठीक प्रकार से प्रस्तुत नहीं किया गया था। वह जानते हैं कि पाकिस्तान ने कच्छ के रत का शतप्रतिशत भाग का दावा किया था जब कि पंचाट द्वारा उन्हें केवल उसका 10 प्रतिशत भाग दिया गया है। इससे यह स्पष्ट हो जाता है कि हमारा कानूनी पक्ष बड़ी अच्छी तरह और मुक्तिसंगत ढंग से प्रस्तुत किया गया था। इस सम्बन्ध में जनता तथा माननीय सदस्यों द्वारा व्यक्त की गयी भावनाओं का मैं समर्थन करता हूँ क्योंकि एक इंच भूमि देने पर भी हमारे सम्मान को धक्का लगता है। परन्तु युद्ध जब चल रहा था तो उस समय हमारे सामने और कोई विकल्प नहीं था। या हम युद्ध करते रहते या कोई समझौता करते। कच्छ का क्षेत्र बड़ा कठिन क्षेत्र है। यदि हम युद्ध जारी भी रखते तो भी पाकिस्तानियों को बाहर निकालना हमारे लिए कठिन था। इस अनिश्चित स्थिति के कारण हमें मध्यस्थ निर्णय को स्वीकार करना पड़ा। फिर यह निर्णय इस सभा में बहुमत द्वारा सर्वसम्मति से लिया गया था। जब इस समझौते पर इस संसद में चर्चा हो रही थी तो 500 सदस्यों में से केवल 30 ने उसका विरोध किया था। हमने इस बात का वचन दिया था कि हम मध्यस्थ निर्णय को स्वीकार करेंगे और यदि हम आज इसे अस्वीकार करते हैं तो भारत संसार अपना सम्मानपूर्ण स्थान खो देगा। संसद के प्रत्येक सदस्य को इस पहलू पर विचार करना चाहिए। जब हमने न्यायाधिकरण को शक्ति दी थी तो हमने उनसे यह नहीं पूछा था कि वे हमारे पक्ष में निर्णय देंगे या विपक्ष में देंगे। हमने कहा था कि उनका निर्णय अन्तिम होगा और हम उसे स्वीकार करने के लिए बाध्य होंगे। चाहे यह निर्णय बहुमत से किया गया है या सर्वसम्मति से गया है उससे कोई अन्तर नहीं पड़ता।

मैं श्री भद्रोक और जनता की भावनाओं को समझती हूँ। परन्तु थोड़ी-सी गलती के लिए हम अपने सारे सम्मान को नहीं खोना चाहते। आज देश के अन्दर काफी गड़बड़ है। परन्तु क्या हमें अन्तर्राष्ट्रीय क्षेत्र में दिये गये वचन को भी पूरा नहीं करना चाहिए? मैं यह स्वीकार करती हूँ कि यह निर्णय राजनीतिक है। मुझे इस बात का बहुत दुःख है। मैं स्वयं यह महसूस करती हूँ कि न्यायाधिकरण अपने विचारार्थ विषय के बाहर चला गया है। यह निर्णय अदालती न हो कर राजनीतिक निर्णय है। परन्तु इस समस्या का कोई समाधान नहीं है, यह बात ठीक नहीं है।

कि क्योंकि यदि उन्होंने विचारार्थ विजय का उल्लंघन किया है तो क्या हम भी अपना वचन पूरा न करें ? सभा को इस बात पर विचार करके निर्णय करना चाहिए ।

**Shri Madhu Limaye (Monghyr):** This question relates to our nationality, prestige of the country and our sovereignty. A Government which clearly admits that there is a dispute about her borders and a Government which accepts the claims of other countries on her territory and agrees to refer them to the arbitration, cannot be called as a worthy Government. The situation for such disputes was created about nine to ten years before. I want to refer to Nehru-Noon agreement in which it was stated that efforts would be made to settle these disputes.

I want to draw your attention to an agreement which was entered into by Sardar Swaran Singh and Mr. Sheikh of Pakistan. A copy of this agreement was laid on the Table of the House. As regards the Kutch Agreement a Resolution was put before the House and got approved. When the transfer of areas is involved was it not the moral duty of the Government to place the actual agreement before the House for approval. In the Nehru-Noon agreement it was provided that "pending the settlement of unresolved dispute and the demarcation and exchange of territory by mutual agreement there should be no disturbance of the status quo by force and peaceful conditions must be maintained in the border regions." But Pakistan disturbed the peace of the borders by attacking India after the Kutch Tribunal was appointed. When Pakistan has violated one part of the agreement another part of the same can be violated by India also. From this point of view it is not binding on us. Should we go on honouring the agreements being continuously violated by Pakistan. Shri Lal Bahadur Shastri categorically stated that the area of Hajipur, Uri, Punch, Tithwal, Kargil, which is a part of Indian territory, will not be allowed to go back to Pakistan. But under foreign pressure he signed the Tashkent Agreement and that area was surrendered to Pakistan. Our national interests are jeopardized under foreign pressure.

According to the Agreement "the decision of the Tribunal shall be binding on both Governments and shall not be questioned on any ground whatsoever." But there are instances when countries have not accepted the international awards in accordance with the international laws. So we can also reject the Kutch Award on the basis of international laws. Secondly, we can reject on the ground that majority decision of the Tribunal is beyond the jurisdiction of the Tribunal. The award of Kutch Tribunal went against the terms of reference. It is my constructive suggestion that Government should not honour the Kutch Award Tribunal and it can be done in accordance with the international laws.

Unless a legislation is passed in the Parliament in regard to the implementation of the Award, the Government is not competent enough to implement it. Because it involves the secession or any cession of a part of India's territory. It is a decision of the Supreme Court also that Government will have to make a law for its implementation and only executive orders will not do. In the present circumstances, such legislation can be passed by amending the Constitution under article 368. It cannot be done by ordinary legislation under Article 3 of the Constitution.

The Unlawful Activities Act empowers the Government to ban a political party or organization which talks of secession or wants to secede the territory of India to Pakistan or China. But this Act is not being applied to Congress party which has been surrendering India's territory to Pakistan or China during last 21 years. Thus this Act has proved futile in this way. With these words I support the Motion moved by Shri Balraj Madhok.

श्री जी० भा० कृपालानी (गुना) : इस प्रस्ताव पर बोलते हुए मुझे प्रसन्नता नहीं हो रही है। कच्छ के मामले पर शान्ति से विचार-विमर्श करना चाहिए था, गरमी के वातावरण में नहीं। यह समझौता विरोध के बावजूद क्यों किया गया ? इसका कारण यह बताया गया कि दोनों देशों की सीमाओं पर तनाव कम होगा। परन्तु न्यायाधिकरण के नियुक्त किये जाने से पहले ही तनाव बढ़ गया था। प्रश्न यह है कि इस प्रकार से थोड़ा कुछ देकर क्या पाकिस्तान को शान्त किया जा सकता है ? हमने यह कभी भी स्वीकार नहीं किया कि राज्य-क्षेत्र के बारे में कोई विवाद है। इस दस्तावेज की प्रस्तावना में कहा गया है कि भारत का दावा है कि भारत की सीमा कच्छ के रत के उत्तरी किनारे के साथ-साथ सुस्पष्ट है और भलीभांति निर्धारित है। यह विभाजन के पूर्व के नक्शों में स्पष्ट है। हमारे प्रधान मंत्री श्री जवाहरलाल नेहरू ने 1960 में केवल यह कहा था कि सर्वप्रथम दोनों पक्षों की ओर से तत्सम्बन्धी विवरण संकलित किया जाना चाहिए और उससे पूर्व कुछ भी न किया जाये।

कुछ कांग्रेसियों ने यह कहा है कि सभा ने उसे स्वीकार किया था। सभा में कांग्रेस का बहुमत था। इस प्रकार उसे कांग्रेस ने ही स्वीकार किया था। हमने तो उसका उस समय भी विरोध किया था। 7 अगस्त को मैंने यह पूछा था कि विवरण संकलित करने का क्या अर्थ है ? हमें बताया गया कि तत्सम्बन्धी विवरण के एकत्र किये जाने के बाद, उसके आधार पर यह निश्चित किया जायेगा कि क्या ठीक है और क्या गलत है तथा क्या किया जाना चाहिए और क्या नहीं। जब हमने यह कहा कि इस समझौते को इस आधार पर अस्वीकार किया जा सकता है कि सीमा पर तनाव बढ़ा है, तो कांग्रेसियों ने तर्क दिया कि कच्छ का मामला काश्मीर से भिन्न है।

हमने माना कि कच्छ विवाद को पंचनिर्णय के लिए किसी न्यायाधिकरण को सौंपे जाने के लिए समझौता था। परन्तु न्यायाधिकरण के सामने मामले को स्पष्ट रूप से तथा निश्चित रूप में रखना चाहिए था। निर्णय में दो शब्दों का प्रयोग किया गया है सीमाओं का "निर्धारण करना" और "निश्चित करना"। रत के कच्छ का कौन सा भाग किस ओर जाये, यह निश्चित करना उपरोक्त किन शब्दों के अधीन आता है, यह समझ में नहीं आता। जब यह मामला कच्छ न्यायाधिकरण को सौंपा जा रहा था तो हमारे प्रधान मंत्री ने कहा था कि हमारा पक्ष मजबूत है। हमारा मामला पक्का है। उस ठोस मामले का जो परिणाम निकला वह आपके सामने है।

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

हमारे मित्रों ने अन्तर्राष्ट्रीय जनमत की भी बात कही है। परन्तु अन्तर्राष्ट्रीय जनमत पर विचार करते समय हमें अपने हितों पर भी ध्यान रखना चाहिए। गाँधी ने भी कहा था कि अन्तर्राष्ट्रीय जनमत हमारे बारे में क्या कहता है, इसकी परवाह नहीं करनी चाहिए। यदि हम ठीक रास्ते पर हैं तो विश्व जनमत एक न एक दिन हमारे पक्ष में ही जायेगा। मेरा यह विचार है कि जब दो देशों में युद्ध शुरू हो जाता है तो उनके बीच जितने अन्तर्राष्ट्रीय करार होते हैं, वे सब समाप्त हो जाते हैं। चूंकि भारत और पाकिस्तान में युद्ध शुरू हो गया था इसलिए करार को समाप्त माना जाना चाहिए था परन्तु कांग्रेसियों ने तर्क दिया कच्छ का मामला काश्मीर के मामले से भिन्न है। दूसरी बात यह है कि अन्तर्राष्ट्रीय समझौते कुछ शर्तों से बंधे होते हैं। यदि सम्बन्धित पक्षों द्वारा शर्तों का पालन नहीं किया जाता तो वे समझौते समाप्त हो जाते हैं। इसके

अतिरिक्त, कच्छ न्यायाधिकरण ने इस मामले में निर्णय निर्देश-पदों की सीमा का उल्लंघन करके किया, इस कारण से भी यह निर्णय अस्वीकार किया जाना चाहिए। साथ ही भैरा यह कहना है कि इस निर्णय को मान लेने से तथा पाकिस्तान को लगभग 350 वर्गमील भूमि देने पर भी समझौते का उद्देश्य पूरा न होगा। पाकिस्तान को इतना भू-क्षेत्र देने पर भी वह भारत के साथ शान्तिपूर्ण व्यवहार करेगा, इसमें सन्देह है।

यद्यपि गाँधी जी अहिंसा के उपासक हैं, परन्तु वह कहते थे कि हिंसा के सामने न झुको। उनका कहना था कि अपने शरीर को इतना मजबूत बनाओ की ठोकर मारने वाले का पैर टूट जाये। वह भारतीयों को निडर देखना चाहते थे। यदि हमें चीन की ओर से खतरा है, पाकिस्तान की ओर से खतरा है, तो हमें दृढ़ता से काम लेना चाहिए और जोखिम उठाने चाहिए। जो राष्ट्र खतरों और आपत्तियों का डटकर सामना करता है इतिहास में उसका नाम अमर होता है

**श्री रा० ढो० भंडारे (बम्बई-मध्य) :** अध्यक्ष महोदय, मैं सभा में पेश किये गये अविश्वास के प्रस्ताव का विरोध करता हूँ। प्रस्तावक श्री मधु लिमये ने अपने भाषण में निर्णय की क्रियान्विति के बारे में अधिक चर्चा की है। उन्होंने प्रक्रिया के बारे में पूछा है कि संविधान में संशोधन किया जाये अथवा नहीं। परन्तु अविश्वास के प्रस्ताव का यह विषय नहीं था। प्रस्ताव का प्रश्न तो यह था कि यह निर्णय स्वीकार किया जाये अथवा नहीं। अन्य सदस्यों की भाँति मैं भी यह कहता हूँ कि अन्तर्राष्ट्रीय न्यायालय के निर्णयों का भी चुनौती दी जा सकती है परन्तु उसके लिए कुछ ठोस आधार होने चाहिए। न्यायाधिकरण के निर्णय को निम्नलिखित बातों के आधार पर अस्वीकार किया जा सकता है। न्यायाधिकरण द्वारा प्रदत्त शक्तियों की सीमा से बाहर कार्य किये जाने पर, भ्रष्टाचार के आधार पर और किसी स्पष्ट गलती के आधार पर उसके निर्णय को ठुकराया जा सकता है। परन्तु निर्णय में एक भी शब्द ऐसा नहीं है जिसके आधार पर यह कहा जा सके कि कच्छ न्यायाधिकरण ने निर्देश पदों की सीमा से बाहर कार्य किया है। इसके सम्बन्ध में भ्रष्टाचार का मामला भी सिद्ध नहीं किया जा सकता। निर्णय में कोई स्पष्ट गलती भी नहीं है। ऐसी स्थिति में निर्णय को कैसे चुनौती दी जा सकती है या उसे अस्वीकार किया जा सकता है।

निर्णय को अस्वीकार करने के लिए यह तर्क देना अनुचित है कि चूंकि निर्णय बहुमत पर आधारित है, और एकमत निर्णय नहीं है, इसलिये उसे अस्वीकार कर दिया जाये। अन्तर्राष्ट्रीय मध्यस्थता के विषय के विद्वान सिम्सन और फोक्स की राय यह है कि बहुमत पर आधारित होने से किसी निर्णय की पवित्रता नष्ट नहीं होती। अतः इस आधार पर भी निर्णय को अस्वीकार नहीं किया जा सकता।

कुछ दोस्तों ने यह भी कहा है कि ऐसे निर्णय को मानते समय जनता की भावनाओं पर ध्यान दिया जाना चाहिए। परन्तु एक बड़े राष्ट्र के सदस्यों को केवल जनता की भावनाओं के आधार पर नहीं सुलझाया जा सकता। एक राष्ट्र के कुछ राष्ट्रीय तथा कुछ अन्तर्राष्ट्रीय दायित्व भी होते हैं।

अब प्रश्न उठता है कि भारत और पाकिस्तान के बीच रन के कच्छ का विवाद कैसे उत्पन्न हुआ ? यह विवाद भारत को विलय-पत्र के आधार पर मिला है। श्री बलराज मधोक ने कहा है कि यह विवाद विभाजन से उत्पन्न हुआ है। परन्तु बात ऐसी नहीं है। यह विवाद 1948 में उठा था। सिंध राज्य के भारत में विलय के साथ-साथ यह विवाद भी भारत को मिल गया।

मैं विपक्ष के आलोचना करने के अधिकार को मानता हूँ। परन्तु समझौते की प्रति सभा-पटल पर रखा गया था और इस सभा ने उसे स्वीकार किया था। जब यह करार संसद द्वारा एक बार स्वीकृत किया जा चुका है, तो ऐसी स्थिति में यह कहना क्या उचित है कि समझौता हमारे हक में नहीं है और इसे अस्वीकृत कर दिया जाना चाहिए। सदस्यों को संसद के निर्णय की पवित्रता को समझना चाहिए।

दो देशों के विवाद को हल करने के स्वीकृत तरीके हैं। प्रथम विचार-विमर्श। भारत और पाकिस्तान के बीच विवाद हल करने के लिए प्रधान मंत्री, मंत्री तथा सरकार के स्तर पर बातचीत की गई। जब बातचीत का कोई परिणाम नहीं निकला तो युद्ध आरम्भ हो गया। बातचीत 20 अगस्त, 1965 को असफल हुई। उससे पहले समझौते की पूरी काशिष की गई।

यदि युद्ध द्वारा भी किसी समस्या को हल नहीं हो पाता तो इसको हल करने का तीसरा तरीका है और वह है कि इस मामले को अन्तर्राष्ट्रीय न्यायाधिकरण को सौंप दिया जाये। अब जब अन्तर्राष्ट्रीय न्यायाधिकरण के अपना फैसला दे दिया है तो हमें उसे स्वीकार करना चाहिए। यदि न्यायाधिकरण द्वारा दिये गये निर्णय के सम्बन्ध में हमें कोई सन्देह है तो हम स्पष्टीकरण के लिए न्यायाधिकरण के पास जा सकते हैं। हमारे लिए केवल यही रास्ता बच जाता है।

**श्री राममूर्ति (मदुरै) :** मैं मंत्रिमंडल में अविश्वास का प्रस्ताव इसलिये स्वीकार करता हूँ कि यह सरकार कई कारणों और त्रुटियों के कारण हटाने योग्य है। जहाँ तक वर्तमान पंचाट का प्रश्न है वह इससे बिल्कुल भिन्न है। समझौते में भी यही कहा गया है कि :

“न्यायाधिकरण का निर्णय दोनों सरकारों के लिए बाध्य होगा और इसके सम्बन्ध में कोई आपत्ति नहीं की जायेगी” यह बात अलग है कि ऐसा समझौता ही क्यों किया गया। आज देश ऐसी स्थिति में नहीं है कि वह सम्पूर्ण निर्णय को क्रियान्वित न करे। अतः अब यह कहने का प्रश्न ही नहीं उठता कि उसे क्रियान्वित नहीं किया जायेगा। मेरे विचार से पहले तो पंचाट को क्रियान्वित किया जाना चाहिए और उसके बाद इस सम्बन्ध में प्रश्न किये जाने चाहिए।

जब कोई भी विवाद उठता है तो उसको हल करने के लिए भरसक प्रयत्न किये जाने चाहिए। दुर्भाग्य से सरकार ऐसे प्रयास नहीं कर रही है।

मुझे सरकार द्वारा स्वयं ही बनाई गई स्थिति से सहानुभूति नहीं है। जब एक विवाद उत्पन्न हो जाता है और हम आपसी बात-चीत अथवा मध्यस्थ निर्णय के लिये सहमत हो जाते हैं तो यह स्वाभाविक ही है कि कुछ भाग हमें मिलेंगे और कुछ भाग दूसरों के पास जायेंगे। सरकार जो कुछ कहती है उसे ही ठीक समझती है। इस प्रकार के प्रचार से दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति पैदा हो गई है और आपसी बातचीत भी कठिन हो गई है। सरकार की नीतियों से हम भली प्रकार परिचित हैं आज देश की स्वतंत्रता को 22 वर्ष हो गए हैं फिर भी सरकार से माँग रही है इसके बिना देश का गुजरा नहीं हो सकता। इसके परिणामस्वरूप देश का आत्म सम्मान समाप्त हो गया है। आज अध्यापक और इंजीनियर बेकार घूम रहे हैं। कांग्रेसी की नीति के कारण बेरोजगारी, छंटनी और मूल्य दिन प्रतिदिन बढ़ रहे हैं। देश में काला बाजारी जोरों पर है। कांग्रेस की नीति के कारण पूँजी कुछ लोगों के हाथों में केन्द्रित हो गयी है। लोगों के पास ऐसा धन बहुत एकत्रित हो गया है जिसका कोई लेखा जोखा नहीं है। जहाँ तक किसानों का सम्बन्ध है, जितनी बेदखली ब्रिटिश काल में हुई उससे अधिक बेदखली पिछले दस वर्षों में कांग्रेस के शासन में हुई। अतः कांग्रेस

सरकार द्वारा अपनायी गयी नीतियों का मूल्य केवल सामान्य जनता को विदित है। किसानों को अपनी भूमि खो रही है और कांग्रेस द्वारा चलायी गयी कृषि नीति की उन्हें जानकारी है। क्या कांग्रेस और सरकार को इस बात की जानकारी नहीं है कि उनकी सब समस्याओं के प्रति गलत पहुँच रही है और उसी ही के परिणामस्वरूप देश को कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है।

भाषा का प्रश्न बहुत साधारण प्रश्न है। कुछ विपक्षी दल भाषा संशोधन अधिनियम को लाना चाहते थे परन्तु हम कभी भी इस सम्बन्ध में कोई संकल्प नहीं लाना चाहते थे। हमने गृह मंत्री से निवेदन किया था कि चाहे विवेक को पास कर दिया जाये परन्तु संकल्प पर विचार तीन दिन के लिए स्थगित कर दिया जाना चाहिये। वे त्रिभाषा सूत्र का पाठ पढ़ाते रहे। इस त्रिभाषा सूत्र को किसने कार्यान्वित किया है। मद्रास, आन्ध्र, मैसूर और केरल, महाराष्ट्र और कनाटक में यह त्रिभाषा सूत्र को कार्यान्वित किया गया है। उत्तर प्रदेश, राजस्थान, मध्य प्रदेश ने इसको कार्यान्वित नहीं किया है। अतः दूसरे राज्यों को सबक सिखाने से पूर्व हिन्दी भाषा राज्यों को इसका पहले पालन करना चाहिये। अन्यथा दूसरे राज्यों के लोग यह सोचेंगे कि हिन्दी भाषा भाषी लोग अपनी भाषा को अन्य राज्यों पर थोपना चाहते हैं। अतः देश में शान्ति का वातावरण बनाये रखने के लिये यह आवश्यक है कि इस संकल्प पर विचार स्थगित किया जाना चाहिये। हमें अच्छा वातावरण पैदा करना चाहिये और समस्या का उचित हल ढूँढ़ने का प्रयास करना चाहिये।

हमें यह बताया गया कि देश में इस वर्ष अनाज की कमी नहीं है और 200 लाख टन अधिक अनाज का उत्पादन हुआ है। चाहे अनाज के उत्पादन में कितनी ही वृद्धि हुई हो केरल के लोगों को दुःख उठाना ही पड़ेगा। अतः इस सरकार को हर हालत में हटाया जाना चाहिये।

विदेशी नीति के सम्बन्ध में आज मैंने पढ़ा था कि दक्षिण वियतनाम को मानवीय आधार पर चिकित्सा की सेवाएं दी जायेंगी। परन्तु ऐसा उत्तर वियतनाम के लिये क्यों नहीं किया जाना जबकि यह कहा जाता है कि हम तटस्थ राष्ट्र हैं।

**उप-प्रधान मंत्री तथा वित्त मंत्री (श्री मोरार जी देसाई) :** मैं तो केवल पंचाट के ही सम्बन्ध में ही कुछ कहूँगा। इस प्रश्न पर वातावरण गम्भीर होना अवश्यम्भावी है। ऐसा कहा गया है कि 1959 या 1960 में हमें किसी विवाद को या उसके तय करने की बात को स्वीकार नहीं करना चाहिये था और यह भी नहीं कहना चाहिये था कि विवाद फैसले द्वारा तय किया जा सकता है। यह कहा जा सकता है क्योंकि विवाद के सम्बन्ध में हमारे दिमाग में कोई विवाद नहीं था और हमने यह कहा कि कच्छ का सारा रत्न हमारा है। परन्तु क्या इसका अभिप्राय यह है कि पाकिस्तान ने हमारी सारी बात को स्वीकार कर लिया और उसके सम्बन्ध में कोई दावा नहीं किया। पाकिस्तान ने यह दावा स्वतंत्रता के बाद ही किया था। इस विवाद का हल किया जाना चाहिये। पंचाट में यह उल्लेख किया गया है कि यह विवाद हाल ही में उत्पन्न नहीं हुआ है।

संविधान के अनुच्छेद 51 में यह उल्लेख किया गया है कि राज्य अन्तर्राष्ट्रीय विवादों के पंच फैसले द्वारा निबटारे को प्रोत्साहन देने का प्रयास करेगा।

लद्दाख के सम्बन्ध में भी तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री जवाहरलाल नेहरू ने कहा था कि हम इस मामले को अन्तर्राष्ट्रीय न्यायालय में भेजने के लिये तैयार हैं।

दोनों ही पक्षों ने अपने-अपने मामले न्यायाधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किए और न्यायाधिकरण ने इस सम्बन्ध में निर्णय किया है। यह कोई नहीं कह सकता कि हमारा पक्ष गलत था या उसे

उचित रूप से प्रस्तुत नहीं किया गया। यह कहना कि हमारा पक्ष उचित रूप से प्रस्तुत नहीं किया गया, जिन्होंने हमारे पक्ष को प्रस्तुत किया है, उनके प्रति अन्याय होगा।

इस मामले को भी हमने पंच फैसले के लिये जब ही भेजा था जब इस सभा में चर्चा के बाद इसे 269 मत के विरुद्ध 28 मत से इसे पंच फैसले के लिये भेजने के लिये स्वीकार कर लिया था। अतः केवल सरकार ने ही इसके पक्ष में मतदान नहीं किया बल्कि विपक्षी दल के सदस्यों ने भी इसके पक्ष में मत दिया था। हम सबने यह निर्णय स्वीकार किया था। सभा का संकल्प सभी पर बन्धनकारी है चाहे कोई इसे पसन्द करे अथवा नहीं। चाहे वह उसका विरोध करे या विरोध न करे। वह केवल सरकार के लिये ही बन्धनकारों नहीं है विपक्षी दल के लिये भी बन्धनकारी है।

जब हमने एक बार इस मामले को मध्यस्थ निर्णय के लिये सौंप दिया तो फिर उससे पीछे हटने का प्रश्न ही नहीं उठता। अब यह कहा बेकार है कि हमें इस मामले को मध्यस्थ निर्णय के लिये नहीं सौंपना चाहिये था। करार में यह भी उपबन्ध है कि पंचाट दोनों पक्षों पर बाध्यकारी होगा और उसपर कोई आपत्ति नहीं उठाई जायेगी। इस उपबन्ध के रहते हुए इस पंचाट पर विवाद उठाना संभव नहीं है। कुछ माननीय सदस्य कहते हैं कि पंचाट को मानना राज्यक्षेत्र को देने के समान है। परन्तु पंचाट में ऐसा नहीं कहा गया है। यह तर्क बिल्कुल गलत है कि चूंकि यह पंचाट एकमत से नहीं दिया गया है, इसलिये यह बाध्यकारी नहीं है। जब तक न्यायाधिकरण को स्पष्ट रूप से यह पहले बता दिया जाये कि निर्णय एकमत से दिया जाना चाहिये, उसपर एक मत से निर्णय न देने का आरोप नहीं लगाया जा सकता। बहुमत से दिया गया पंचाट भी उतना ही प्रभावशाली है जितना कि एकमत से दिया गया पंचाट।

अब प्रश्न यह उठाया गया है कि क्या न्यायाधिकरण का निर्णय उसके क्षेत्राधिकार से बाहर नहीं है। न्यायाधिकरण से सीमा निर्धारण के लिये कहा गया था। अतः अब यह कहना गलत है कि दो प्रवेशिकाएं विवादास्पद क्षेत्र नहीं थे। पंचाट के अन्दर केवल सीमा निर्धारण शब्दों का ही प्रयोग किया गया है प्रदेश को देने का नहीं।

**Shri Madhu Limaye (Monghyr):** The Tribunal was asked to say where the boundry is and not where its should be.

**श्री मोरार जी देसाई :** यदि प्रश्न सीमा निर्धारण का है तो न्यायाधिकरण को यह कहना होगा कि सीमा कहाँ होनी चाहिये। मैं इस निर्णय से बिल्कुल खुश नहीं हूँ, परन्तु हमें इसे स्वीकार करना होगा और हमने इसको स्वीकार कर लिया है। अब रंजिश पैदा करने से कोई फायदा नहीं है।

जहाँ तक इस प्रश्न पर सर्वोच्च न्यायालय की राय जानने के प्रश्न का सम्बन्ध है, मैं इसको जरूरी नहीं समझता क्योंकि मेरे दिमाग में इस विषय पर कोई संदेह नहीं है।

अब प्रश्न यह है कि क्या यह ऐसा मामला है जिसमें हम अन्तर्राष्ट्रीय मत की अवहेलना करके अलग-थलग रह सकते हैं।

**Shri Kanwar Lal Gupta (Delhi-Sadar):** When you referred this matter to the Tribunal, you were sure of the decision being given in your favour but if went against you.

**श्री मोरार जी देसाई :** न्यायालय में जाने वाले प्रत्येक व्यक्ति को अपने मामले पर पूरा भरोसा होता है। परन्तु जब वह मुकदमा हार जाता है तो उसे फैसले को स्वीकार करना पड़ता

है। न्यायाधीश गलती पर ही सकता है और मैं ठीक से हो सकता हूँ, किन्तु फिर भी न्यायाधीश का निर्णय सही होता है न कि मेरी राय। ऐसे मामलों में हमें अन्तर्राष्ट्रीय नियमों तथा परम्पराओं को भी ध्यान में रखना चाहिये और उनका पालन करना चाहिये।

**श्री पाशा भाई पटेल (बड़ोदा) :** क्या आप यह कहने के लिये तैयार हैं कि भविष्य में हमें ऐसे मामलों में मध्यस्थ निर्णय के लिये नहीं जाना चाहिये ?

**श्री मोरारजी देसाई :** मैं यह कहने के लिये तैयार हूँ कि हमें ऐसे मामलों में मध्यस्थ निर्णय के लिये नहीं जाना चाहिये।

**श्री पोलु मोडी (गोधरा) :** सर्वोच्च न्यायालय में क्यों नहीं जाते ?

**श्री मोरारजी देसाई :** सर्वोच्च न्यायालय मध्यस्थ निर्णय के लिये नहीं है। हम ब्रिटिश, रूसियों या प्रतिपक्षियों से दब नहीं सकते हैं। इसे हमें एक बार ही समझ लेना चाहिये।

**श्री बलराज मधोक (दक्षिण दिल्ली) :** विदेशियों के साथ आपको प्रतिपक्ष की तुलना नहीं करनी चाहिये।

**श्री मोरारजी देसाई :** विदेशियों से तुलना की बात नहीं है। मैं किसी भी दबाव के आगे झुकने को तैयार नहीं हूँ। इस मामले में अपील करने का भी कोई प्रश्न नहीं है। यदि कोई अपीलीय न्यायाधिकरण होता तो हम उसमें जा सकते थे; परन्तु इस मामले में कोई अपीलीय न्यायाधिकरण नहीं है। अपनी परम्परा के अनुसार हमें इस निर्णय को स्वीकार करना चाहिये।

**श्री नाथ पाई (राजापुर) :** वास्तविक विषय को जानबूझ कर टालने की कोशिश की जा रही है और असंगत बातों को इस चर्चा में लाया जा रहा है। वास्तविक विषय यह है कि शासक दल एक स्वतंत्र राष्ट्र की प्रभुता के महत्व को नहीं समझ पाई है और इस देश की प्रादेशिक अखण्डता की रक्षा करने में असफल रही है जिसे माफ नहीं किया जा सकता। भारत के विरुद्ध पंचाट दिए जाने से ही शासक दल की प्रतिरक्षा तथा विदेश नीति की असफलता का पता चलता है। आकाशवाणी से जो प्रचार किया जा रहा है उससे तो हम यही परिणाम निकाल सकते हैं कि यदि हम आक्रमक को अपना प्रदेश दे दें तो इससे हमारे देश का सम्मान बढ़ेगा।

हम एक-एक करके चलें। श्री देसाई कहते हैं कि हमने "पंच-निर्णय" स्वीकार किया। परन्तु किसने स्वीकार किया? हमने इसका कड़ा विरोध किया था। इसे सदन ने नहीं प्रत्युत शासक-दल ने माना था और इसलिये जो अपराधी हैं वही देश से क्षमा माँगे।

**श्री मनु भाई पटेल :** संसद क्या है ?

**श्री नाथ पाई :** संसद के अर्थ की मैं आपको व्याख्या कर दूंगा। मुझे आशा है कि श्री पटेल अपने निर्वाचन-क्षेत्र में भी ये बातें उसी उत्साह से कहेंगे जैसे यहाँ सदन में कह रहे हैं।

**श्री मनु भाई पटेल :** हिम्मत और विश्वास से।

You don't have courage. I shall accompany you to your constituency.

श्री पटेल का ध्यान लोकसभा में 18 अगस्त, 1965 को हुई चर्चा की ओर आकर्षित करते हुए मैं सरकार पर देश की प्रादेशिक अखण्डता की रक्षा में असफल होने के अतिरिक्त किकर्तव्य-मीमांसक तथा कपटी होने का दोष लगाता हूँ। 30 मार्च 1965 को मैंने सदन में कहा था कि सदा की तरह संसद को विश्वास में न लेते हुए उसे यह कटु सत्य बताया गया है कि पाकिस्तान

ने कच्छ में हमारी 18,000 एकड़ भूमि हड़प ली है और सुरक्षा मंत्री बतायें कि या तो यह गलत है या फिर अपना क्षेत्र वापस लेने के लिये वह क्या कर रहे हैं। सदन ध्यान दे कि यह बात 30 मार्च, 1965 की है तथा 9 अप्रैल, 1966 तक सदन और सारा देश अन्धेरे में रखा गया। देश को तो यह चेतावनी दी गई कि शत्रु आगे बढ़ आया है। उस समय के वैदेशिक कार्य मंत्री—जिनकी पगड़ी तो वही है परन्तु पद भिन्न है और इस समय सदन में बैठे हैं, तथा उस समय के गृह मंत्री व प्रतिरक्षा मंत्री ने हमें बताया कि सीमोल्लंघन हुआ है। अध्यक्ष महोदय, सदन को बताया जाना चाहिये कि वह आक्रमण का प्रारम्भ था। श्री स्वर्ण सिंह जी विशेष ध्यान से सुनें। मैंने 26 अप्रैल को उनसे पूछा था कि क्या यह सत्य नहीं है कि सन् 1960 में जब श्री स्वर्ण सिंह ने लेफ्टिनेंट जनरल शेख से समझौते पर हस्ताक्षर किए तो श्री शेख ने कच्छ के रण पर पाकिस्तान के दावे की चेतावनी दी थी। श्री स्वर्ण सिंह ने दस्तावेज पर यह मानते हुए हस्ताक्षर किए कि एक झगड़ा है.....

**कुछ माननीय सदस्य :** लज्जा की बात है।

**श्री नाथ पाई :** थोड़े से अधिक ध्यान तथा देश के हितों की चिन्ता से मसौदा कुछ भिन्न भी हो सकता था परन्तु इसे साधारण बात समझकर पाकिस्तान को उपहार स्वरूप भूमि दे दी गई जैसे विनोबा जी को भूदानयज्ञ के लिये भूमि दी गई हो। श्री स्वर्ण सिंह ने भी सीमा-विवाद को इसी दृष्टिकोण से स्वीकार किया।

अब दूसरा प्रश्न है कि यदि आपने विवाद भी माना तो सन् 1960 से 1965 के मध्य क्या किया? कच्छ ट्रिब्यूनल के अध्यक्ष के अनुसार तो पाकिस्तान का दावा हमारी लापरवाही तथा अपने प्रदेश की रक्षा में हमारी असफलता के कारण स्वीकृत हुआ जबकि पाकिस्तान वहाँ पर अपने अधिकार और अपनी प्रभुता व्यवहृत करता रहा। यदि यह हमारी सरकार की असफलता का उदाहरण नहीं है तो इन दोषी व्यक्तियों के लिये मैं क्या अपराध सिद्ध करूँ? श्री चव्हाण को इस भविष्यवाणी, कि काँग्रेसी सरकार और 20 वर्ष रहेंगी, से ईश्वर बचाये। पिछले 20 वर्षों में आक्रान्ता को 51,000 वर्ग मील भूमि दे दी गई है और इसी हिसाब से, यदि हर वर्ष 2500 मील भूमि दी जाती रही तो 20 वर्ष में और 50,000 वर्ग मील भूमि चली जायेगी।

बार-बार हमसे प्रस्तावों और वायदों के बारे में कहा गया है। वे वायदे क्या हैं? हमारा वायदा या प्रस्ताव आक्रान्ता को पुरस्कार देने का तो नहीं था। पंच-निर्णय के बारे में शासक-दल ने अपना प्रस्ताव बलात् सदन के गले में उतारा। इससे भी अधिक महत्वपूर्ण एक अन्य प्रस्ताव था जिसे सर्वश्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी, हरि विष्णु कामथ तथा मैंने उठाया था और शास्त्री जी ने कृपा करके अपना प्रस्ताव छोड़ कर हमारे प्रस्ताव को स्वीकार किया था। हम आज भी उस पर दृढ़ हैं। सदन ने सर्व सम्मति से प्रस्ताव पारित किया था कि कच्छ में पाकिस्तान के बार-बार के आक्रमणों को ध्यान में रखते हुए, यह सदन अपने पुलिस बल और सशस्त्र सेना के संघर्ष की भूरि भूरि प्रशंसा करता है और उन देशभक्त बहादुरों के प्रति, जिन्होंने राष्ट्र की रक्षा हेतु रणभूमि में अपने प्राण न्यौछावर किए हैं, अपनी आदरपूर्ण श्रद्धांजलि अर्पित करता है। सदन यह पूर्ण दृढ़ता और विश्वास से प्रतिज्ञा करता है कि भारत की पवित्र भूमि से आक्रान्ता को निकाल बाहर करेंगे। यही बात थी जिसपर हम एकमत थे। 'शास्त्री जी संसद को बताया करते थे। स्वर्गीय प्रधान मंत्री श्री शास्त्री को इन्होंने घोखे में रखा। शास्त्री जी समय-समय पर "चिह्न लगाने" और निश्चित करने में अन्तर स्पष्ट करते रहते थे। श्री मोरारजी देसाई बिल्कुल भूल रहे हैं कि

श्री अजीम हुसैन ने श्री अरशाद हुसैन से दस्तावेज पर हस्ताक्षर करते समय संसद से सलाह नहीं ली थी कि हम सीमांकन और सीमा-निश्चय कर रहे हैं। हमारा वायदा तो सीमांकन तक सीमित था और इस विषय में शास्त्री जी ने कहा था—

“I have said and made it clear that we are not prepared to give up even an inch of land and when it is so, we will never hesitate in doing anything whatever for it.”

अब फिर कंजरकोट के संदर्भ में मैं उप-प्रधान मंत्री से चाहूँगा कि वह कंजरकोट बियारबेट तथा छादबेट सम्बन्धी आश्वासनों पर प्रकाश डालें। छादबेट तो पाकिस्तान को उपहार स्वरूप दिया ही जा चुका है। हमारा निश्चय तो सात्विक और स्पष्ट है कि कच्छ हमारा एक अंग है और हम इससे पृथक नहीं हो सकते मैंने रात दिन परिश्रम करके यह ढूँढा है कि इस सम्बन्ध में सरकार ने इस सदन में क्या-क्या कहा है। इस संदर्भ में तत्कालीन प्रधान मंत्री ने कहा था कि यहाँ प्रश्न सीमा पर रेखाएँ खींचने का नहीं है, सीमाएँ तो भली प्रकार परिभाषित हैं। पाकिस्तान ने भी ऐतिहासिक तथ्य की अवहेलना करते हुए कहा है कि यद्यपि कच्छ-सिंध सीमा अंकित नहीं की गई है परन्तु फिर भी वह स्पष्ट है, मानचित्रों पर निश्चित है और स्वीकृत है। मैं फिर कहना चाहता हूँ कि अध्यक्ष महोदय ! कि जिसे निर्णय कहा गया है वह निर्णय नहीं है, यह तो आक्रान्ता को पुरस्कृत करना है। हमारे महादरणीय स्वर्गीय प्रधान मंत्री ने स्पष्टतया संसद में कहा था कि यह केवल 'चुपचापी' है। युद्ध-विराम नहीं परन्तु श्री विलसन ने हाउस आफ कॉमन्स में कहा कि भारत ने युद्ध-विराम स्वीकार कर लिया है। इस प्रकार सरकार ने सदन को ताक में रख युद्ध-विराम कर लिया परन्तु सदन को यह बताया कि वहाँ तो केवल चुपचापी है। हमें बताया गया कि यह सीमा अथवा प्रदेश का झगड़ा नहीं है। सरकार ने संसद और देश के साथ ईमानदारी नहीं बरती। हम कब तक इनके पापों को भूलते और क्षमा करते रहेंगे ?

15 अप्रैल को कराची में श्री भुट्टो ने कहा था—“झगड़ा प्रदेश सम्बन्धी है, सीमांकन अथवा सीमा-निश्चय का नहीं क्योंकि विवादग्रस्त प्रदेश तो भारत के असंगत अधिकार में हैं।”

पाकिस्तान ने तो यह बात चुनौती देकर कही परन्तु सरकार ने अस्वीकार करते हुए कहा कि विवाद केवल सीमांकन के बारे में है।

मैं आज ही नहीं, पहले भी कह चुका हूँ कि हमने पाकिस्तान के साथ समझौता करते समय अपने सम्मान को भी खतरे में डाला, पाकिस्तान ने जहाँ हमारा भू-भाग हथियाया है वहीं उसने संसार की दृष्टि में हमारे सम्मान को आघात पहुँचाया है। लेकिन फिर भी हमसे भारत की प्रतिभा और अन्तर्राष्ट्रीय पंचाट की पवित्रता की बात कही जाती है।

सरकार अपनी दूहरी बातों और दुहरे विचारों के लिए दोषी है, इस देश का यह दुर्भाग्य है कि हमारी सरकार हमेशा दबाव में आकर कार्य करती रही है। दबाव में आकर ही उन्होंने देश-विभाजन किया, कच्छ के संबंध में न्यायाधिकरण में जानें को राजी हुए, और काश्मीर में हमारे सैनिकों द्वारा जीते हुए भू-भाग को पाकिस्तान को दे देने को राजी हुए। यह दबाव कभी अमेरिका की ओर से होता है, कभी ब्रिटेन की ओर से तथा कभी रूस की ओर से, भले ही यहाँ बैठे कुछ सदस्य इस प्रकार के दबाव को बुरा न समझते हों लेकिन भारत की जनता इस प्रकार के दबाव में आना पसन्द नहीं करती है। श्री लालबहादुर शास्त्री ने कहा था कि सिन्ध और कच्छ के मध्य सीमा के सम्बन्ध में हमारे पास पुरे सबूत मौजूद हैं जिसमें झगड़े की कोई गुंजाइश नहीं है। पंचाट के सम्बन्ध में, श्री मोरार जी देसाई को मैं अभी उत्तर देता हूँ।

यह पंचाट तीन कारणों से विदूषित है:—यह पंचाट मामले के गुण-दोष पर आधारित नहीं है; इसमें मामले के तथ्यों पर गौर नहीं किया गया है; और इसमें मामले के न्याय पक्ष पर विचार नहीं किया गया है। यह पंचाट इस विचार से भी विदूषित है कि इसके एक सदस्य ने अन्य दो सदस्यों के साथ पूर्ण असहमति प्रकट की है। श्री मोरारजी देसाई कहते हैं कि यह कोई बड़ी बात नहीं, न्यायालय में तो बहुमत का निर्णय ही महत्त्व रखता है। लेकिन यह तो एक समझौता है, सामान्य बात नहीं, पंचाट पर तो तीनों सदस्यों के हस्ताक्षर होंगे। मैं श्री एलश बेबलर (Mr. Ales Bebler) के पंचाट के साथ अपनी सहमति प्रकट करता हूँ। कौन कहता है कि यह पंचाट का अंग नहीं है? न ही हम और न ही न्यायाधिकरण कहीं कहता है कि बहुमत का निर्णय ही पंचाट है।

उप प्रधान मंत्री जी पवित्रता की बात करते हैं, दादरा और नगर हवेली के सम्बन्ध में कोई अन्तर्राष्ट्रीय न्यायालय में गये थे, अन्तर्राष्ट्रीय न्यायालय ने भारत के विरुद्ध पुर्तगाल के अधिकार की पुष्टि की। आप सब जानते हैं कि भारत की प्रतिष्ठा और उसके सम्मान के साथ तब क्या घटित हुआ था, अगर हमें यह कहकर मनाया जाता है कि अपनी भूमि दान से संसार के सम्मुख हमारा सम्मान बढ़ेगा तो इसका तात्पर्य यह हुआ कि हम अपनी जितनी भूमि आक्रामक को भेंट करेंगे उतनी ही अधिक चमक हमारी प्रतिष्ठा में आयेगी, अगर पाकिस्तान के दावे के ३० वाँ भाग को स्वीकार करने पर हमारी प्रतिष्ठा लाभान्वित होती है तो यह कितना अच्छा होगा अगर हम 3,500 वर्गमील के उसके दावे को स्वीकार कर लें? क्या वे इस बात को नहीं समझते कि वे कितनी हास्यास्पद बात करते हैं?

हमसे अन्तर्राष्ट्रीय जनमत की बात कही जाती है। अन्तर्राष्ट्रीय जनमत परिवर्तनशील और आस्थिर है।

हमसे वचन बढ़ता की बात कही जाती है। हमारा वचन (वायदा) क्या है? हम वचनबद्ध हैं इसलिए नहीं कि अन्तर्राष्ट्रीय दबाव के आगे घुटने टेकें बल्कि इस बात के लिए कि हम अपने देश के भू-भाग की रक्षा करें। कितना अच्छा होता यदि हम अपनी वचनबद्धता को स्वीकार करते और इस प्रकार के पंचाट के सम्मुख घुटने न टेकते?

हमारी प्रतिष्ठा तभी बढ़ेगी जब हम संसार को यह जता दें कि हम अपने देश की रक्षा करने में समर्थ हैं। अगर दुनिया को हम यह दिखा दें कि जो हमारी सीमाओं का अतिक्रमण करता है उसे हम उचित दण्ड दे सकते हैं तो आप देखेंगे कि जिसे आप अन्तर्राष्ट्रीय जनमत कहते हैं वह इस देश के प्रति श्रद्धाभाव प्रकट करेगा।

पेज आठ पर न्यायाधिकरण ने क्या कहा है? वे कहते हैं कच्छ की ओर से सिन्ध की ओर की अपेक्षा सिन्ध की ओर से कच्छ की तरफ अधिक आक्रमण हुए हैं। रक्षा मंत्री महोदय को इस बात पर ध्यान देना चाहिए। वह कहते हैं कि इतिहास बताता है कि कच्छ की ओर से सिन्ध की ओर की अपेक्षा सिन्ध की ओर से कच्छ की ओर अधिक आक्रमण हुए थे। यह भारत के लिए एक चेतावनी थी कि वह अपनी रक्षा के लिए तैयार रहे। लेकिन निम्न शब्दों में न्यायाधिकरण की खोजें गलत साबित होती हैं:—

“यदि भूतकाल में फ्रांस और जर्मनी का जैसा व्यवहार था उसकी तुलना की जाय तो यह दिखाई देता है कि जर्मनी ने ही अधिक आक्रामक रुख अपना रखा था, लेकिन इस तथ्य से कोई भी उन दो पड़ोसी देशों की अपनी-अपनी सीमाओं पर उनके क्षेत्रीय अधिकारों के विषय में कुछ भी परिणाम नहीं निकाल पाता।”

श्री वेबलर इसी तथ्य का उद्घाटन करते हैं। यह तथ्य कि पाकिस्तान बार-बार आक्रमण कर रहा था अथवा पाकिस्तान से पहले सिन्ध ने ऐसा ही किया यह साबित नहीं करता कि पाकिस्तान को भारत की अपेक्षा अधिक अच्छा अधिकार प्राप्त है। इसमें तो केवल यही साबित होता है कि पाकिस्तान एक आक्रामक प्रवृत्ति का उत्तराधिकारी है।

इस भूभाग पर 51 करोड़ लोगों का अधिकार है। हम तो आगामी पीढ़ियों के लिए केवल इसके न्यासधारी हैं। हमारे में से किसी को भी ऐसा अधिकार प्राप्त नहीं है कि हम भारत के किसी भी भू-भाग को दूसरे को भेंट कर दें। जहाँ हमारे देश के भू-भाग की पवित्रता, मान और अखंडता का प्रश्न उठे वहाँ जनता से निर्णय लेना वांछनीय है।

श्री मोरारजी देसाई ने कहा कि अन्तर्राष्ट्रीय न्यायालय ने हमारे मामले की पुष्टि की और पुर्तगाल से दादरा नगर हवेली को मार्ग की अनुमति नहीं दी।

इसके पश्चात् लोक सभा बुधवार 28 फरवरी, 1968, 9 फाल्गुन, 1889 (शक) के ग्यारह बजे तक स्थगित हुई।

**The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the the Clock on Wednesday, the 28th February 1968, Phalgun 9, 1889 (Saka).**