

चतुर्थ माला, खंड 27, अंक 31 मंगलवार, 1 अप्रैल, 1969/11 चैत्र, 1891 (शक)

Fourth Series, Vol. XXVII, No. 31 Tuesday, April 1, 1969/ Chaitra II, 1891 (Saka)

लोक-सभा वाद-विवाद
का
संक्षिप्त अनूदित संस्करण

SUMMARISED TRANSLATED VERSION
OF
4th
LOK SABHA DEBATES

[सातवाँ सत्र
Seventh Session]

Chamber Fumigated 18/1X/23



[खंड 27 में अंक 31 से 40 तक हैं
Vol. XXVII contains Nos. 31 to 40]

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 31, मंगलवार, 1 अप्रैल, 1969/11 चैत्र, 1891 (शक)

No. 31 Tuesday, April 1, 1969/ Chaitra 11, 1891 (Saka)

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

ता० प्र० संख्या

S. Q. Nos.

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/ PAGES
811. राजस्थान को चारा भेजने के लिये मालगाड़ियाँ	Goods Trains for despatch of Fodder to Rajasthan	1-3
812. रेल दुर्घटनायें	Railway Accidents.	3-8
813. मशीनी औजार निर्माताओं का निर्यात सार्थ संघ	Export consortium of Machine Tool Manufacturers	8-12
814. इस्पात की खराब चादरों की सप्लाई	Supply of Defectives Steel Sheets	12-13

अल्प-सूचना प्रश्न

Short Notice Question

12. दक्षिण एशिया यात्रा आयोग का सम्मेलन	Conference of South Asia Travel Commission	13-17
---	--	-------

प्रश्नों के लिखित उत्तर

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

ता० प्र० संख्या

S. Q. Nos.

815. दिल्ली से कलकत्ता के लिये एक्सप्रेस गाड़ी	Express Train from Delhi to Calcutta	18
816. लघु उद्योगों के सम्बन्ध में नीति संकल्प	Policy Resolution for-small Scale Industries	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
817. मैसर्स एशियन इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड, बम्बई	M/s. Asian Electronics Ltd., Bombay	18-20
818. लघु उद्योगों को नया रूप देना	New Look to Small-scale Industry	20
819. रेलवे में विभागीय जल-पान व्यवस्था से हानि	Loss from Departmental Catering on Railways	20-21
820. रेलवे गार्डों से अभ्यावेदन	Representation from Railway Guards	21
821. गुजरात वाणिज्य तथा उद्योग मंडल का औद्योगिक सम्मेलन	Industrial Conference of Gujarat Chamber of Commerce and Industry	21
822. ग्रामोद्योग परियोजना कार्यक्रम	Rural Industrial Project Programme	22
823. कम्पनियों द्वारा लाइसेंसशुदा क्षमता से अधिक उत्पादन	Production by companies in excess of their Licensed capacity	22-23
824. कागज का उत्पादन	Production of paper	23
825. रेलवे माल डिब्बों निर्माताओं की निर्माण क्षमता	Production capacity of Railway Wagon Manufacturers	23-24
826. रूरकेला इस्पात कारखाने के लिये लौह अयस्क	Iron Ore for Rourkela Steel Plant	24-25
827. कलकत्ते में वृत्ताकार रेलवे	Circular Railway in Calcutta	25
828. इस्पात उत्पादन में विषिष्टता लाना	Diversion of Steel Production	25-26
829. डिब्बों की कमी के कारण दक्षिण रेलवे पर गाड़ियों का रद्द किया जाना	Cancellation of Trains in Southern Railway due to Shortage of Coaches.	26
830. मिश्रित इस्पात की कमी	Shortage of Alloy Steel	26-27
831. साइकिलों के टायरों और ट्यूबों की कमी	Shortage of Cycle Tyres and Tubes	27
832. भावनगर-तारापुर रेलवे लाइन	Bhavnagar-Tarapore Railway Line	27-28
833. केरल में रेलों का विकास	Development of Railways in Kerala	28
834. केरल में रेलवे का विकास	Development of Railways in Kerala	28-29
835. बीकानेर डिवीजन में रेलवे की भूमि	Railway Land in Bikaner Division	29
836. सवारी मोटरकारों तथा स्कूटरों की माँग	Demand for Passenger Motor Cars and Scooters	29-30

ता० प्र० संख्या

S. Q. Nos.

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
837. उद्योगों के लिए लाइसेंस	Licences for Industries.	30
838. जम्मू तथा काश्मीर में घड़ियाँ बनाने का कारखाना	Watch Factory in Jammu and Kashmir	30-31
839. हिन्दुस्तान मशीन टूल्स फैक्टरी में घड़ियों का निर्माण	Manufacture of watches in Hindustan Machine Tools Factory	31
840. पूर्व-रेलवे में मालगाड़ियों की परीक्षा	Examination of Goods trains on Eastern Railway	32
अता० प्र० संख्या		
U. S. Q. Nos.		
4898. भारतीय मानक संस्था	Indian Standards Institution	32-33
4899. सिलाई मशीनों के कारखाने	Sewing Machine Factories	33-34
4900. मध्य प्रदेश में पिछड़े क्षेत्र का विकास	Development of Backward Areas of Madhya Pradesh	34-35
4901. गोहाटी रेलवे बस्ती में आग लगना	Fire in Railway Colony at Gauhati	35
4902. औद्योगिक बस्तियों में कार्य की प्रगति	Performance of Industrial Estates	35
4903. लाइसेंस जारी करने में विलम्ब	Delay in issue of licences	36
4904. सवारी कार	Passenger Car	36
4905. ट्रैक्टरों का निर्माण	Manufacture of Tractors	37
4906. ट्रांजिस्टर की बैटरी सेल	Transistor Battery Cells	37-38
4907. पूर्वोत्तर रेलवे में असिस्टेंट पर्मानेंट वे इन्स्पेक्टरों का स्थायीकरण	Confirmation of A. P. W. Is. on North Eastern Railway	38
4908. बुलन्दशहर से दिल्ली के लिये सीधा डिब्बा	Through Bogies from Bulandshahar to Delhi	38
4909. श्री एम० एच० थैकर का छोटी कार परियोजना के बारे में प्रस्ताव	Small Car Project Proposal of Shri M. H. Thakkar	39
4910. इस्पात सौदों पर सरकार समिति का प्रतिवेदन	Sarkar Committee Report on Steel Transactions	39-40

अती० प्र० संख्या

U. S. Q. Nos.

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
4911. रेलवे उपकरणों की चोरी	Theft of Railway Equipments	40-41
4912. कृषि उपकरणों के लिये इस्पात	Steel for Agricultural Implements	41-42
4913. हसनपुर रोड से सकरी स्टेशन तक रेलवे लाइन	Railway line from Hasanpur Road to Sakri Station	42
4914. ट्रेन क्लर्क संघ की मांगें	Demands of Train clerks' Association	42
4915. डाकुओं द्वारा दोध स्टेशन लूटा जाना	Looting of Dodh station by Dacoits	42-43
4916. राजधानी एक्सप्रेस रेलगाड़ी के लिये डिब्बे	Coaches for Rajdhani Express	43
4917. तुगलकाबाद रेलवे स्टेशन के गोदाम में आग लगने की घटना	Fire in Godown of Tughlakabad Station	43
4918. आटो साइकिल	Auto Cycles	43-44
4919. हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन का प्रधान	Chairman of Heavy Engineering Corporation	44
4920. बिना टिकट यात्रा	Ticketless Travel	46-46
4921. बेलपुर शूगर कम्पनी लिमिटेड, बम्बई	Belapur Sugar Company Ltd. Bombay	46
4922. चार पहियों वाले माल डिब्बे	Four Wheeler Wagons	46-47
4923. कॉमर्शियल क्लर्क	Commercial Clerks	47-48
4924. गैर-सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों को अधिकार में लेना	Taking over of private sector steel plants	48
4925. सियालदह डिवीजन के कर्मचारियों को सरदी की बर्दियों की सप्लाई	Supply of Winter Uniforms to Employees of Sealdah Division	48-49
4926. इस्पात का निर्यात	Production of Steel	49
4927. लोहे के सामान का आयात	Import of Hardware	49-50
4928. जोड़ रहित इस्पात ट्यूब के निर्माण के लिये हंगरी से टेक्नीकल सहयोग	Technical aid from Hungary for Manufacture of seamless Steel Tubes	50
4929. भारतीय मानक संस्था	Indian Standards Institution	50-51

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
4930. वर्ष 1967-68 में औद्योगिक संस्थानों को लाइसेंस देना	Issue of Licences to Industrial Managements in 1967-68.	51
4931. फालतू रेलवे कर्मचारियों को काम पर लगाना	Deployment of surplus railway staff	52
4932. रेलवे के फालतू कर्मचारी	Surplus railway staff	52-53
4933. पश्चिम रेलवे के अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली में बीजकों की जाँच	Inovice Checking in F. T. A. Office, Western Railway, Delhi	53
4934. पश्चिम रेलवे के अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय के कर्मचारियों को फालतू घोषित करना तथा उनका तबादला	Surrender and Transfer of Staff in Foreign Traffic Accounts Officer, Western Railway	53-54
4935. रेलवे के फालतू कर्मचारी	Surplus Railway staff	54-55
4936. रेलवे लेखा विभाग के कर्मचारियों का अभ्यावेदन	Representation from Employees of Railway Accounts Department.	55
4937. पश्चिमी रेलवे के अजमेर और दिल्ली स्थित यातायात लेखा कार्यालयों में कार्य विश्लेषण	Job analysis in traffic accounts offices of Western Railway Ajmer and Delhi	55-56
4938. यातायात लेखा कार्यालयों में मशीनों के प्रयोग के परिणाम-स्वरूप प्रत्येक जोनल रेलवे कर्मचारी सम्बन्धी आवश्यकताएँ	Staff requirements on each zonal Railway consequent on the introduction of mechanisation in the Traffic Accounts Office	56
4939. विकास आयुक्त के पद का दर्जा बढ़ाया जाना	Upgrading the post of Development Commissioner.	57
4040. केरल में रेलवे लाइनों की लम्बाई	Length of Railway lines in Kerala	57
4941. एलप्पी होकर त्रिवेन्द्रम से रेलवे की बड़ी लाइन	Broadgauge Railway line from Trivandrum via Aleppey	57-58
4942. उत्तर रेलवे वर्कशाप, बीकानेर	Northern Railway Workshop, Bikaner	58

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
4943. रूस द्वारा बोकारो इस्पात कारखाने के लिये उपकरणों की सप्लाई	Supply by USSR of Equipment for Bokaro Steel Plant	58
4944. संसद् सदस्यों को मोटर गाड़ियों के टायरों और ट्यूबों, जिनको अनिवार्य वस्तुएं घोषित कर दिया गया है, खरीदने की सुविधाएँ	Facility to MPs. to purchase tyres and tubes of Automobiles declared as Essential Commodities	58-59
4945. युद्ध सेवा उम्मीदवारों के वेतन का नियतन	Fixation of Pay of War Service	59
4946. गोल्डन राक वर्कशाप, त्रिची	Golden Rock Workshop, Trichy	59-60
4947. गोल्डन राक वर्कशाप, त्रिची में काम करने वाले अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के कर्मचारी	Scheduled caste and scheduled Tribe Employees in Golden Rock Workshop, Trichy	60
4948. गोल्डन राक वर्कशाप, त्रिची में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिये आरक्षित एलैक्शन पोस्ट	Selection posts reserved for scheduled castes and scheduled tribes in Golden Rock Workshop, Trichy	60
4949. घड़ियों की बिक्री	Sale of Watches	60-61
4950. सांकेतिक हड़ताल में भाग लेने वाले पूर्वोत्तर रेलवे के कर्मचारियों की गिरफ्तारी	Arrest of Railway Employees of North Eastern Railway who participated in Token Strike.	61
4951. गोलचा प्रापरटीज (प्रा०) लिमिटेड, नई दिल्ली का सरकारी परिसमापक	Official liquidator of Golcha Properties (P) Ltd., New Delhi	61
4952. कांगड़ा घाटी रेलवे की संकरी लाइन (नैरो गेज) सेक्शन पर चल रहे पुराने इंजन	Overaged Engines operating on Narrow Gauge section of Kangra Valley Railway	61-62
4954. केरल सेरामिक लिमिटेड, कुंडारा को आयात लाइसेंस	Import licence to Kerala Ceramics Ltd., Kundara	62

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
4955. भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड	Bharat Heavy Electricals Ltd.	62-63
4956. दक्षिण रेलवे पर जल-पान गृह में भोजन के मूल्यों में वृद्धि	Increase in Rates in Refreshment Rooms on Southern Railway	63-64
4957. दक्षिण रेलवे में भोजन व्यवस्था समिति	Catering Committee on Southern Railway	64-65
4958. रेलवे भोजन व्यवस्था समिति में यात्रियों को प्रतिनिधित्व	Passengers' Representation of Railway Catering Committee	65
4959. रेलवे जलपान गृह में भोजन के मूल्यों में वृद्धि	Increase charges in railway refreshment rooms	65
4960. यात्री किराये और माल-भाड़े में वृद्धि	Increase in passenger fare and freight	65-66
4962. हिन्दुस्तान मशीन टूल्स द्वारा लघु उद्योगों की सहायता	Assistance to small industries by Hindustan Machine Tools	66-67
4964. गुजरात में एक इस्पात कारखाने की स्थापना	Setting up steel plant in Gujarat	67
4965. भारी इंजीनियरिंग निगम राँची के द्वार के बाहर पत्थर की मूर्ति	Stone statue outside the gate of heavy Engineering Corporation, Ranchi	67
4966. मध्यावधि चुनावों में भ्रष्ट तरीकों का प्रयोग	Use of corrupt practices in Mid Term Election	67-68
4967. 110 डाउन त्रिवेन्द्रम द्रुतगामी यात्री गाड़ी	110 Down Trivendrum fast Passenger Train	68
4968. मैसर्स किलाचन्द देवीचन्द एण्ड कम्पनी, बम्बई	Messrs. Kilachand Devichand & Co., Bombay	68
4969. मध्य प्रदेश में खानों तक रेल लाइनें बिछाना	Laying of Railway lines up to Mines in Madhya Pradesh	68-69
4970. मध्य रेलवे में इंटरमीडियेट मैकेनिक प्रशिक्षणार्थियों को छात्रवृत्तियाँ	Scholarship to Intermediate Mechanic Trainees in Central Railway	69

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
4971. डोंगरगाँव के निकट मालगाड़ी का पटरी से उतर जाना	Derailment of goods train near Don-gargaon	69-70
4972. बुरहानपुर स्टेशन के निकट रेल फाटक पर ऊपरी पुल	Overbridge on Railway crossing near Burhanpur Station	70
4973. माइनिंग एण्ड एलाइड मशी-नरी कारपोरेशन से माल की चोरी	Theft of Materials from Mining and Allied Machinery Corporation	70-71
4974. माइनिंग एण्ड एलाइड मशी-नरी कारपोरेशन	Mining and Allied Machinery Corporation	71
4975. माइनिंग एण्ड एलाइड मशी-नरी कारपोरेशन	Mining and Allied Machinery Corporation	72
4976. माइनिंग एण्ड एलाइड मशी-नरी कारपोरेशन को घाटा	Losses to Mining and Allied Machinery Corporation	72-73
4977. विदेशी सहयोग करार	Foreign Collaboration Agreements	73
4978. पश्चिम बंगाल में नई रेलवे लाइन	New Railway lines in West Bengal	73-74
4979. औद्योगिक फर्मों की पंजीयन प्रमाण-पत्र देना	Granting of Registration certificates to Industrial Firms	74
4980. पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के रेलवे स्टेशनों पर विश्राम-गृह (रिटायरिंग रूम) की सुविधायें	Retiring room facilities at Railway stations on North East Frontier Railway	74-75
4981. समवाय पंजीयकों की शक्तियाँ	Power of Registrars of companies	75
4982. बीकानेर-अहमदाबाद मेल गाड़ी	Bikaner Ahmedabad Mail	75-76
4983. भारत में पश्चिमी जर्मनी द्वारा पूँजी विनियोजन	Investment of West German Capital in India	76
4985. बिहार में कागज का उद्योग	Paper Industry in Bihar	77
4986. गोआ में छोटे उपक्रमियों की निधियों का बड़े खान मालिकों द्वारा उपयोग	Big Mine owners using funds meant for small entrepreneurs in Goa	77
4987. विभिन्न मंत्रालयों से सम्बद्ध विदेशी सलाहकार विशेषज्ञ	Foreign Advisers and Experts attached to various Ministries	78

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
4988. कारखानों के विस्तार के लिये विदेशियों को जारी किए गए लाइसेंस	Licences issued to Foreigners for expansion of factories	78
4989. बिड़ला ब्रदर्स ग्वालियर, लिमिटेड	Birla Brothers Gwalior Ltd.	79
4990. कोटा से चित्तौड़ तक रेलवे लाइन	Railway line from Kota to Chittor	79
4991. बिहार में औद्योगिक विकास	Industrial development in Bihar.	79-80
4992. मंडी नमक खानें	Mandi Salt Mines	80
4993. मंगलौर रेलवे स्टेशन पर सुविधाएँ	Amenties at Mangalore Railway Station	80-82
4994. रिफ्रिजरेटर्स की लागत	Cost of Refrigerators	82-83
4995. दीमापुर-मनीपुर रोड स्टेशन पर यात्रियों के लिये स्थानों के कोटे में वृद्धि	Increase in quota of seats for Passengers at Dimapur Manipur Road Station	83-84
4996. खेत्री ताँबा परियोजना तक रेलवे लाइन	Rail Link to Khetri copper project	84
4997. चण्डीगढ़ स्टेशन (उत्तर रेलवे) के पार्सल क्लर्क	Parcel clerks at Chandigarh Station (N. Rly.)	84
4998. बिहार में औद्योगिक विकास ऋण	Industrial Development loans in Bihar	85
4999. उत्तर प्रदेश के समवायों को ऋण दिया जाना	Loans to companies in U.P.	85
5000. नगरियाँ सादात तथा घनेटा स्टेशनों के बीच मालगाड़ी का पटरी से उतरना	Derailment of goods train between Nagaria Sadat and Dhaneta Stations Application for Manufacture of Polish made	85-86 86
5001. पोलैंड में निर्मित ओ० एस० ए० 150 सी० सी० स्कूटरों का निर्माण करने के लिये प्रार्थना-पत्र	OSA 150cc Scooter	

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
5002. उद्योगों को लाइसेंस देने सम्बन्धी प्रणाली	Industrial licensing system	86-87
5003. मध्य प्रदेश में कच्चे लोहे का कारखाना	Factory for pig iron in Madhya Pradesh	87
5004. लघु उद्योगों में बेरोजगार इंजीनियर	Unemployment Engineers in small-scale industries	87-88
5005. विजयवाड़ा डिवीजन (दक्षिण मध्य रेलवे) के स्टेशनों पर माल डिब्बों में चावल का लदान	Rice Loading of Wagons at Stations on Vijayawada Division (S. C. Rly).	88
5006. दिल्ली और मेरठ के बीच दो अतिरिक्त शटल रेलगाड़ियाँ चलाना	Introduction of additional pair of shuttles between Delhi and Meerut	88-89
5007. ट्रैक्टरों के उत्पादन में आत्म-निर्भरता	Self-sufficiency in Tractor Production	89
5008. टिनप्लेट कम्पनी आफ इंडिया लिमिटेड	Tinplate Company of India Ltd.	89-90
5009. मिलाई इस्पात कारखानों के शिक्षा विभाग में नियुक्ति तथा पदोन्नति में अनियमिततायें	Irregularities in the Appointment and promotion in the Education Department of Bhilai Steel Plant	90
5010. छोटी कार	Baby Car	90-91
5011. छोटी फिएट कार	Baby Fiat Car	91-92
5012. भारत हेवी इलेक्ट्रिकल्स लिमिटेड, हरिद्वार के सुरक्षा कर्मचारियों द्वारा कर्मचारियों पर लाठी चार्ज	Lathi Charge by Security Staff of Bharat Heavy Electricals Ltd., Haridwar on the Employees	92
5013. रेलवे सम्बन्धी विज्ञापन	Advertisements on Railways	92-94
5014. इंजीनियरिंग सेवाएँ परीक्षा, 1969	Engineers Services Examinaton, 1969	94-95
5015. इंजीनियरी सेवा परीक्षा, 1969	Engineering Services Examinaton, 1969	95-96

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
5016. डीजल इंजनों पर मैट्रिक उत्तीर्ण फायरमैनो की नियुक्ति	Posting of Matriculate Firemen on Diesel Engine	96
5017. मुरादाबाद डिवीजन में मैट्रिक उत्तीर्ण फायरमेन	Matriculate Firemen in Moradabad Division	96-97
5018. खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली में चोरी	Theft in Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi	97
5019. खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली में ठेकेदारों द्वारा किया गया काम	Work done in Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi through contractors	97
5020. नई दिल्ली खादी ग्रामोद्योग भवन के प्रबन्धक द्वारा पद स्थिति का कथित दुरुपयोग	Alleged misuse of Position by Manager of Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi	97-98
5021. खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के कर्मचारियों द्वारा सर्वोदय निधि में अंशदान	Contribution to Sarvodaya Fund by Employees of Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi	98
5022. खादी ग्रामोद्योग, भवन, नई दिल्ली के कर्मचारियों की भविष्य निधि	Provident Fund of Employees in Khadi Gramodyog Bhawan New Delhi	98
5023. नई दिल्ली स्थित खादी ग्रामोद्योग भवन के धन का कथित दुरुपयोग	Alleged misuse of the Money of Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi	99
5024. खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली के कर्मचारियों को नगर भत्ता	City compensatory allowance to employees of Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi	99
5025. नई दिल्ली खादी ग्रामोद्योग का स्टॉक गुम होना	Missing of stocks of Khadai Gramodyog Bhawan, New Delhi	99
5026. खादी ग्रामोद्योग भवन, नई दिल्ली में वातानुकूलन संयंत्र	Cooling plant in Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi	100
5027. उत्तर रेलवे में प्राध्यापकों के पद	Posts of Lecturers on Northern Railway	100
5028. रेलवे स्कूलों में अध्यापकों की पदोन्नति	Promotion of teachers in Railway Schools	100-101

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
5029. बाढ़ों के कारण रेलगाड़ी सेवाओं का अस्त-व्यस्त होना	Disruption of Train Services due to Floods	101
5030. इटली के सहयोग से चमड़े और कारबूरेटर्स के नए उद्योग	New Industries on Leather and Carburetors in Collaboration with Italy	101-102
5031. टाटानगर और वाल्टेयर के बीच अर्ध साप्ताहिक रेलगाड़ी	Bi-weekly train between Tatanagar and Waltair	102
5032. टेलीफोन के तारों का निर्माण	Manufacture of Telephone Cables	102-103
5033. इत्र का उत्पादन	Prouction of Perfumes	103-104
5034. अन्तर्निगम पंजी विनियोजन	Inter-corporate investments	104
5035. बिड़ला उद्योग समूह को लाइसेंस	Licences to Birla Industrial complex	104-105
5036. फाउंड्री फौज प्लान्ट, राँची से प्लेटिनम के तार की चोरी	Thelft of Platinum Wire from Foundry Forge Plant, Ranchi	105
5037. दक्षिण रेलवे में फायरमैनो को पास तथा अवकाश की विशेष सुविधायें न देना	Refusal of pass and leave privileges to fire men on the Southern Railway	105-106
5039. पश्चिम रेलवे के इतर याता-यात लेखा कार्यालय में ग्रेड 1 के क्लर्कों की अनियमित पदोन्नति	Irregular promotion of clerks, Grade I in the Foreign Traffic Accounts Office, Western Railway	106
5040. पश्चिम रेलवे के इतर रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली में अनर्ह व्यक्तियों की पदोन्नति	Promotion of Unqualified Staff Foreign Traffic Accounts Office, Western Railway, Delhi	106
5041. खादी तथा ग्रामोद्योग तथा आयोग सम्बन्धी अशोक मेहता समिति	Ashok Mehta Committee on Khadi and Village Industries Commission	107
5042. तुंगभद्रा स्टील प्रोडक्ट्स लिमिटेड में जस्तीकरण संयंत्र	Galvanising Plant in Tungabhadra Steel Products Ltd.	107
5048. हलगेरो में नया रेलवे स्टेशन खोलना	Opening of New Railway Station at Halgera	107-108

विषय	SUBJECT	पृष्ठ/PAGES
5044. भारतीय रेलवे ट्रेन क्लर्क संघ की मांगें	Demands of Indian Railways Trains Clerks Union	108
5045. दक्षिण रेलवे में गुंतकल और बंगलौर के बीच मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलना	Conversion of Metre Gauge line between Guntakal and Bangalore into Broad Gauge (Southern Rly.)	108-109
5046. सहारसा स्टेशन (पूर्वोत्तर रेलवे) में काम कर रहे बाक्स बायज	Box Boys working at Saharsa Station (N. E. Rly.)	109
5047. कटिहार लोको शैड के कर्म-चारियों का स्थायीकरण	Confirmation of Employees of Katihar Loco Shed	109
5048. कटिहार पश्चिम में गिट्टी गाड़ी के गार्ड	Guards in Ballast Train at Katihar West	110
5049. कटिहार पश्चिम के यातायात विभाग में गार्ड	Guards in Traffic Department of Kathiar West	110
5050. पूर्वोत्तर रेलवे में कटिहार पश्चिम के मैकेनिकल विभाग में फायरमैनो का स्थायीकरण	Conformation of Firemen in Mechanical Department of Katihar West, North Eastern Railway	110
5051. रेलवे स्टेशनों पर ठेके	Contracts on Railway Station	110-111
5052. माल उतारने-चढ़ाने के ठेकों के लिये टेंडर	Tenders for Goods Handling Contracts	111-112
5053. हल्दिया में एक कार्बन संयंत्र के लिये लाइसेंस	Licence for Carbon Plant at Haldia	112
अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय की ओर ध्यान दिलाना	Calling Attention to Matter of Urgent Public Importance	112-115
कृषि मूल्य आयोग द्वारा गेहूं की वसूली के बारे में घोषणा	Announcement by Agricultural Prices Commission re.	112-115
सभा पटल पर रखे गए पत्र	Papers laid on the Table	116-117
प्राक्कलन समिति	Estimates Committee	117
पचहत्तरवां प्रतिवेदन	Seventy-Fifth Report	
लोक लेखा समिति	Public Accounts Committee	117
(एक) पचपनवां प्रतिवेदन	Fifty-fifth Report	
(दो) सत्तावनवां प्रतिवेदन	Fifty-seventh Report	

लोक-सभा वाद-विवाद (संक्षिप्त अनुदित संस्करण)
LOK SABHA DEBATES (SUMMARISED TRANSLATED VERSION)

लोक-सभा

LOK SABHA

मंगलवार, 1 अप्रैल, 1969/11 चैत्र, 1891 (शक)

Tuesday, April 1, 1969/ Chaitra 11, 1891 (Saka)

लोक-सभा ग्यारह बजे समवेत हुई
The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[अध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए
MR. SPEAKER in the Chair]

प्रश्नों के मौखिक उत्तर

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

Goods Trains for despatch of Fodder to Rajasthan

*811. +Shri Kanwar Lal Gupta : Shri Surendranath Dwivedy : Shri S. M. Krishna :	Shri Sriuibas Misra : Shri K. Lakkappa : Shri B. K. Daschowdhury :
---	--

Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Government had not provided in time goods trains required for despatch of fodder etc. to Rajasthan ; and

(b) if so, the contents of the communication from the Rajasthan Government addressed to the Centre in this connection and the action taken by the Centre thereon ?

The Minister for Railways : (Dr. Ram Subhag Singh) : (a) No, Sir.

(b) Does not arise.

Shri Kanwar Lal Gupta : Due to indecision and red-tapism in Government, she is not in a position to take action in time. She takes action only when some pressure is exercised. Rajasthan has suffered unprecedented drought and 27,384 villages have been affected. The population of these villages nearly 1 crore. It was reported in "The Hindustan Times" dated the 6th February, 1969 that the Relief Minister of Rajasthan Government has stated that where 70 wagons were needed, they were getting only 35 wagons on broad-gauge line. In this connection they have written to the Central Government and the Prime Minister also. May I know the contents of this letter ? Whether it is a fact that Rajasthan Government asked

for 70 wagons and they have been supplied with only 35 wagons and if so, the reasons therefor ?

Railway Minister (Dr. Ram Subhag Singh) : The Deputy Minister concerned of Rajasthan Government has in his letter appreciated the assistance given by the Railways in the movement of fodder and cattle from the drought affected areas. We have informed the Chief Minister that we are prepared to send 70 broad-gauge wagons and 106 meter-gauge wagons and we have also stated that they can be sent on any moment. I may also inform the House that 3813 broad-gauge and 15,008 meter-gauge wagons were utilised during the period from 1st September, 1968 to 15th March, 1969. Railways have been doing their best for the movement of people as well as cattle.,

Shri Kanwar Lal Gupta : I wanted to know the contents of the letter written to Prime Minister.

Dr. Ram Subhag Singh : I do not know as to why the hon'ble Member is insisting about contents of that letter ? The Chief Minister has appreciated the assistance given by the Centre. The hon'ble Member can ask any other clarification and get his doubts removed. We have witnessed famines on large scale earlier also and dealt with them.

Shri Kanwar Lal Gupta : There was a need of 25,000 tons of fodder. Besides there was large number of cattle including 2 lakh cows of good breed whose lives were to be saved but because of delay on their part thousands of cows and other cattle including goats and sheep have died. Due to late arrival of wagons, the situation could not be controlled. 25,000 ton fodder was needed and 1½ lakh cattle were to be shifted from the affected areas. Rajasthan Government had asked for certain concession for this purpose but that concession was given for the movement of fodder at late stage. May I know the reason for not giving this concession for the movement of cattle ?

Dr. Ram Subhag Singh : I have already stated that we are prepared to send as many wagons as they want for the movement of fodder and cattle. The Chief Secretary has now confirmed that they will accept 70 broad-gauge wagons and 106 meter-gauge wagons. Railways have all along been helpful and will continue to do so in future.

Shri Kanwar Lal Gupta : I had asked about the concession.

Dr. Ram Subhag Singh : The hon'ble Member does not know anything about cattle. We have given all concessions to the farmers and labourers who rear cattle.

श्री क० लक्ष्मी : मैं यह जानता चाहता हूँ कि राजस्थान सरकार से केन्द्रीय सरकार को कब पत्र मिला था और उस पर कब और क्या कार्यवाही की गई थी ?

डा० राम सुभग सिंह : रेलवे मंत्रालय पिछले वर्ष से इस समस्या के साथ निपट रहा है। 9 सितम्बर, 1968 से पशुधन को ले जाने का कार्य आरम्भ किया गया था। राजस्थान सरकार की सलाह से इस सम्बन्ध में कार्यवाही की जा रही है। राजस्थान सरकार हमें सूचना देती है कि अमुक स्थान पर चारा या भूसा पड़ा है और उसे अमुक स्टेशन पर पहुँचाना है और हम उसके भेजने के लिये प्रबन्ध करते हैं।

श्री बे० क० दास चौधरी : 22 दिसम्बर के "दी स्टेट्समैन" में लिखा है कि राजस्थान सरकार ने भारत सरकार को 30-35 वैगन सप्लाई करने के लिए पत्र भेजा था। परन्तु वैगन सप्लाई करने का काम रेलवे अधिकारियों के जिम्मे है, यदि वे संतुष्ट हो जायें तो वैगन सप्लाई किए जा सकते हैं अन्यथा नहीं। कूच बिहार में कुछ केन्द्रों पर वैगनों की सप्लाई बिल्कुल रोक दी गई है। क्या मंत्री महोदय इस मामले की जाँच करेंगे ताकि अधिकारी वर्ग आवश्यकता के समय वैगनों की सप्लाई कम न कर सकें ?

डा० राम सुभग सिंह : यह मामला अधिकारियों के दायित्व में नहीं था। श्री पुनाचा मुख्य मंत्री से 9 अक्टूबर 1968 को मिले थे। उसके बाद रेलवे राजस्थान के सूखाग्रस्त क्षेत्रों की सहायता करने का भरसक प्रयत्न कर रहा है। कूच-बिहार और बीकानेर तथा जोधपुर डिवीजन की तुलना नहीं की जा सकती।

श्री बे० कू० दासचौधरी : क्या कूच-बिहार को वैगन सप्लाई करने के लिये मंत्री महोदय सहमत हैं?

डा० राम सुभग सिंह : उस मामले पर अलग से कार्यवाही की जायेगी।

Shri Meetha Lal Meena : Rajasthan Government had demanded 70—75 wagons daily but only 30—35 wagons are being supplied. The fodder is lying in Gangapur City and in Swai Madhopur fodder is being spoiled. I want to know whether the demands of Rajasthan Government would be met?

Dr. Ram Subhag Singh : I agree that the hon'ble Member will be fully aware of the situation. We have been sending tank wagons full of water and we have also been transporting cattle from Bikaner, Jaisalmer etc. to the places where fodder and water is available. In case all the cattle are transported from Gangapur City to Barmer, where water is not available, it will be putting cart before the horse. Therefore fodder is to be made available where water is available and cattle have to be transported there. We have to transport fodder to places in Bikaner and Jodhpur Divisions where water is available. These things have to be done after due consideration.

रेल दुर्घटनायें

*812. श्री हुकम चन्द कछवायः

डा० सुशीला नैयर :

श्री ए० श्रीधरन :

श्री दा० रा० परमार :

श्री प्र० न० सोलंकी :

श्री देवेन सेन :

श्री किकर सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या यह सच है कि रेलवे दुर्घटनायें पिछले तीन वर्षों की तुलना में बढ़ रही हैं;
- (ख) पिछले तीन वर्षों में वर्ष-वार प्रत्येक रेलवे में कितनी दुर्घटनायें हुईं;
- (ग) इन दुर्घटनाओं में वर्ष-वार कितने व्यक्ति मारे गए अथवा घायल हुए; और
- (घ) दुर्घटनाओं को कम करने के लिये क्या उपाय किए गए हैं ?

रेल उप-मंत्री (श्री रोहन लाल चतुर्वेदी) : (क) जी नहीं।

(ख) और (ग) एक विवरण संलग्न है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये एल० टी० संख्या 579/69]

(घ) चूंकि दुर्घटनाओं का एक सबसे बड़ा कारण रेल कर्मचारियों की गलती है इसलिए रेलों पर बने संरक्षा संगठन गाड़ियों के संचालन से सम्बन्धित कर्मचारियों में संरक्षा की चेतना पैदा करने और यह सुनिश्चित करने में लगे हैं कि कर्मचारियों को निर्धारित संरक्षा नियमों की उचित जानकारी है। इसके अलावा यह देखने के लिए मौके पर जाँच की जाती है कि कर्मचारी संरक्षा नियमों का उल्लंघन तो नहीं करते और शार्ट-कट तरीके तो नहीं अपनाते। सभी दुर्घटनाओं की जाँच की जाती है और जो व्यक्ति दोषी पाये जाते हैं, उन्हें कड़ा दंड दिया जाता है। इसके अतिरिक्त यदि किसी जाँच से किसी अन्य कमी अथवा भूल का पता चलता है तो उस सम्बन्ध में ऐसी कार्यवाही की जाती

है जिससे ऐसी गलतियाँ दोबारा न हों। सिग्नल व्यवस्था, इंटरलॉकिंग, ट्रेक सर्किटिंग आदि के रूप में यथासम्भव तकनीकी सुधार भी किए गए हैं। इन उपायों के फलस्वरूप रेलगाड़ियों की दुर्घटनाओं की संख्या कम हो रही है।

Shri Hukam Chand Kachwai : I want to know whether Government have considered this fact that continuous working for 12 and 16 hours adversely affect the health of railway drivers? Whether Government have considered restriction in working hours of the drivers? Whether Government have considered seriously that Railway drivers should not be asked to work for more than eight hours?

Railway Minister (Dr. Ram Subhag Singh) : I agree that accidents occur due to fatigue also. 68.7 percent accidents occur due to failures of staff. In this connection we are taking action on the main recommendation of Kunzru Committee.

Shri Hukam Chand Kachwai : The recommendations of Kunzru Committee have not yet been implemented. I want to know the steps being taken to implement them strictly and whether any date has been fixed by which they will be implemented in toto and the action proposed to be taken against officers who do not implement them?

Dr. Ram Subhag Singh : It is wrong to suggest that we are just considering the aforesaid Report. The Committee set up under the chairmanship of Justice Wanchoo had stated that there was a significant decrease during the five year period ending 1967-68 as compared to the six year period ending 1962-63. This Committee has made a specific point in saying that Railways have done their best to implement the recommendations of the Kunzru Committee. Almost all recommendations have been implemented.

Shri Deven Sen : It is observed from a book regarding accidents after the introduction of Railway budget, that Railways do not hold themselves responsible for the accidents. It has also been observed that Railway property worth Rs.60 lakhs and 1 crore 17 lakhs has been damaged in 1965-66 and 1967-68 respectively. The percentage of casualties in 1965-66 was .24 percent for 10 lakh passengers and the same was .27 in 1967-68. The number of accidents is on the increase, in 1967-68, 2042 accidents occurred due to engine trouble and if those things are to be left to nature then what for the Government is? I want to know the manner in which Rs.4,300 crores invested on Railways are being utilised?

Dr. Ram Subhag Singh : The hon'ble Member has quoted the figure of .24 for 10 lakh passengers in 1965-66 and .27 for 1967-68. But during this period mileage of rails has been increased considerably. The figures for 1966-67 was .44 which has been reduced to .27. The facts should not be torn out of context. I am always prepared to remove the shortcomings.

श्री नरेन्द्र सिंह महीडा : क्या यह सच है कि भारतीय रेलवे में पश्चिमी रेलवे में कम दुर्घटनाएँ होती हैं, यदि हाँ तो क्या मैं यह जान सकता हूँ कि क्या इन्हीं मानकों को अन्य रेलवे पर भी लागू किया जा सकता है? यदि इसका उत्तर स्वीकारात्मक है तो क्या मैं पूछ सकता हूँ कि इन मानकों को अन्य रेलवे पर लागू क्यों नहीं किया जाता?

डा० राम सुभग सिंह : वास्तव में पश्चिमी रेलवे पर दुर्घटनाओं की कुल संख्या 112 थी और वर्ष 1965-66 की उसी अवधि में पूर्वी रेलवे पर रेल दुर्घटनाओं की संख्या 77 थी। परन्तु कई अन्य रेलवे पर यह संख्या अधिक थी। अतः एकपक्षीय तौर पर यह नहीं कहा जा सकता है कि पश्चिमी रेलवे पर दुर्घटनाओं की संख्या कम थी क्योंकि पूर्वी रेलवे पश्चिम रेलवे से आगे निकल गया है।

श्री देवकीनन्दन पाटोदिया — क्या रेलवे सुरक्षा आयोग द्वारा वर्ष 1966-67 में दी गई अविकांश सिफारिशों को रेलवे बोर्ड ने क्रियान्वित नहीं किया था? सर्वप्रथम, जबकि आयोग ने कुछ डीजल और बिजली से चलने वाले इंजनों के सम्बन्ध में यह सिफारिश की थी कि उनकी गति 65 किलोमीटर से अधिक नहीं बढ़ानी चाहिये, रेलवे बोर्ड ने उनकी गति 100 किलोमीटर तक बढ़ाने की अनुमति दे दी। दूसरे, उसकी एक सिफारिश यह भी थी कि इंजन के केबिन का नए सिरे से डिजाइन बनाना चाहिये ताकि सुरक्षात्मक उपाय काम में लाये जा सकें। उसको नया रूप देने का कार्य नहीं किया गया। उन सिफारिशों को क्रियान्वित क्यों नहीं किया गया और उन सिफारिशों को क्रियान्वित करने के बारे में अब क्या कार्यवाही की गई है।

डा० रामसुभग सिंह: यह प्रश्न वाद-विवाद के समय भी उठाया गया था। यह सच नहीं है कि रेलवे बोर्ड ने आयोग की सिफारिशों को क्रियान्वित नहीं किया है।

श्री जार्ज फरनेन्डीज: आयोग ने स्वयं ऐसा कहा है।

डा० रामसुभग सिंह: श्री फरनेन्डीज ने ऐसा कहा है। आयोग ने ऐसा कहा है लेकिन रेलवे बोर्ड का भी अपना दायित्व होता है। मैं यह स्वीकार नहीं कर सकता कि रेलवे बोर्ड अपने दायित्वों से परे हट जाये। उसे अपने दायित्वों को निभाना चाहिये। सब रेल की पटरियों में लगातार सुधार किया जा रहा है और जब-जब रेल की पटरियों में सुधार किया जायेगा स्वभावतः रेल की गति में प्रति किलोमीटर वृद्धि होगी।

श्री देवकीनन्दन पाटोदिया: मैंने एक विशिष्ट प्रश्न पूछा था कि क्या आयोग की सिफारिशों को क्रियान्वित नहीं किया गया है। आयोग ने यह सिफारिश दी थी कि कुछ इंजनों की गति को 65 किलोमीटर से अधिक नहीं बढ़ाया जाना चाहिये जबकि रेलवे बोर्ड ने इस गति को 100 किलोमीटर प्रति घंटे तक बढ़ाने की अनुमति दे दी। यह सच है अथवा नहीं?

डा० रामसुभग सिंह: राजधानी एक्सप्रेस इस समय 100 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से चल रही है। इस विशेष मामले की जाँच की जायेगी। 1 मार्च से पहले कोई भी गाड़ी दिल्ली और हावड़ा के बीच 100 किलोमीटर की गति से नहीं चल रही थी।

श्री देवकीनन्दन पाटोदिया: यह सुझाव विशेष प्रकार के इंजनों के बारे में था। माननीय मंत्री ने सामान्यीकृत उत्तर दिया है।

डा० रामसुभग सिंह: हम इस प्रकार का सामान्यीकृत सुझाव कैसे स्वीकार कर सकते थे कि गाड़ियों की गति 65 किलोमीटर से अधिक नहीं की जायेगी।

श्री फ० गो० सेन: दुर्घटनाओं का मुख्य कारण मानवीय दोष बताया गया है। मानवीय दोष के कई कारण बताये गए हैं। रेलवे ने इन कारणों की कैसे जाँच की और उनके क्या हल निकाले?

डा० रामसुभग सिंह: जाँच प्रतिवेदन से विदित होता है कि इसका अनुपात 68.7 है। कुंजरू समिति ने सिफारिश की है कि इस मामले में हमें ये चार तरीके—शिक्षा, प्रभावशाली परीक्षण, इंजीनियरी सहायता और प्रवर्तन का अनुसरण करना चाहिये। शिक्षा और प्रभावशाली परीक्षण के अन्तर्गत मानवीय दोषों के परिणामस्वरूप होने वाली दुर्घटनाओं को न्यूनतम करने के लिये निरन्तर प्रयत्न किए जा रहे हैं। श्री कछवाय के प्रश्न के उत्तर में मैंने बताया भी है कि ऐसा

घरेलू कारण या कर्मचारियों के पास अधिक काम होने के कारण हो सकता है। मुझे कर्मचारियों के साथ पूरी सहानुभूति है और हम इस मामले की जाँच करेंगे।

श्री इन्द्रजीत गुप्त : कितने रेलवे फाटकों पर कर्मचारियों की नियुक्ति नहीं की गई है और कितने स्टेशन पर एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए उपरि पुल की व्यवस्था नहीं की गई है ?

डा० रामसुभग सिंह : यह प्रश्न मूल प्रश्न से सम्बद्ध नहीं है। लगभग 33,000 रेलवे फाटक हैं, आँकड़ों में कुछ फेर बदल हो सकता है। राज्य सरकारों को रेलवे की ओर से इस प्रयोजन के लिये 16 करोड़ रुपए से अधिक रुपया मिलता है। कृषि के विकास और नगरों और बाजारों में वृद्धि होने और रेल पटरियों के दुहरे और तिहरे होने के परिणामस्वरूप रेलवे फाटकों की संख्या में वृद्धि करने की माँग की गई है। इनमें से लगभग एक-तिहाई फाटकों पर कर्मचारियों की नियुक्ति की गई है, बाकी पर कोई कर्मचारी नियुक्त नहीं हैं। उपरि पुल और निचले पुल के निर्माण के लिये बहुत माँग की जा रही है। इस बारे में यह नियम है कि रेलवे को अपनी पटरियों पर उपरि और निचले पुलों का निर्माण करना चाहिये और रेल की पटरियों को जोड़ने वाली सड़कों पर यह कार्य करने का दायित्व राज्य सरकारों या स्थानीय प्राधिकारियों का है। इस उपबन्ध के अनुसार यदि राज्य सरकारें या स्थानीय प्राधिकारियाँ अपना दायित्व निभाती हैं तो रेलवे को उपरि पुल या निचले पुल या रेलवे फाटक बनाने में कोई हिचक नहीं होगी।

श्री लीलाधर कटकी :—क्या यह सच नहीं है कि अधिकांश रेल दुर्घटनायें, विशेषकर उत्तर पूर्व सीमा रेलवे पर, तोड़-फोड़ या किन्हीं तत्वों की विद्रोहात्मक कार्यवाही के कारण होती हैं। क्या इन तत्वों से यात्रियों तथा रेल सम्पत्ति की सुरक्षा के लिये, विशेषकर सिलीगुरी और अलीपुर द्वार और लुमडिंग सेक्शनों में पर्याप्त कार्यवाही की गई है ?

डा० रामसुभग सिंह : यह सच है कि लुमडिंग और दिपहु के बीच दुर्घटनायें इसी कारण होती हैं। माननीय सदस्य इस क्षेत्र से परिचित हैं और उन्होंने इस क्षेत्र का मेरे साथ दौरा किया था। राज्य सरकार स्थिति को सुधारने के लिये प्रयत्नशील है और हम दिशा में राज्य सरकार को पूरा सहयोग प्रदान कर रहे हैं। मैं इस क्षेत्र में जाने का इच्छुक हूँ और स्थिति में और सुधार करने के उपायों का पता करूँगा।

Shri Satya Narain Singh : The drivers had an experience to run those old locomotives. The new engines run at a very high speed. Drivers have to centralise their attention and to have to be very cautious. Under such circumstances they require more rest. But their duty hours are the same as they were before. Therefore, attention should be paid in this respect and they should be given more rest so that they may be able to concentrate on their work and may avoid accidents ?

Dr. Ram Subhag Singh : They have to work according to rules.

श्री श्रद्धाकार सूपकार : गाड़ियों की गति को तेज करने की माँग स्वाभाविक ही है। विकसित देशों में मानवीय दोषों को बिजली संयंत्र द्वारा दूर करने के प्रयास किए जा रहे हैं। इसके अनुसार खतरे के समय गाड़ियाँ स्वयं ही रुक जाती हैं। क्या राजधानी एक्सप्रेस और इसी प्रकार की अन्य गाड़ियों को चलाने के बाद भारतीय रेलवे में भी बिजली संयंत्र का प्रयोग किया जायेगा ?

डा० रामसुभग सिंह : जी, हाँ। जैसा कि सभा को विदित है हम स्वचालित प्रणाली को अपना रहे हैं और भविष्य में हम इसकी ओर और ध्यान देंगे।

Shri Prakash Vir Shastri : May I know whether it is a fact that the main cause for comparatively less accidents was that the children of railway employees were given preference in the matter of employment in railways. As a result they were cautious of their duties and were aware of their responsibilities. But after discontinuation of this procedure their alertness and awakens towards their responsibilities have gone? Railway Ministry should consider this aspect and should give in the matter of employment of preference at least to some percentage to the children of the railway employees.

Dr. Ram Subhag Singh : So far as the accidents are concerned, as I have already told they have been less as compared to the past. The question of providing jobs to the children of the railway employees is a relevant one but in our Constitution.....

Shri Kanwar Lal Gupta : When a child of a Minister can be a Minister why there is discrimination?

Dr. Ram Subhag Singh : We are guided by the Constitution. Railway Public Commission acts according to it, even then we have sympathy for them.

Shri Vishwanath Pandey : I think the figures of railway accidents given by the hon. Minister are not correct. May I know whether all those accidents are caused due to the carelessness of railway employees and whether some action has been taken against the faulty railway employees? So that there may be reduction in the number of accidents.

Dr. Ram Subhag Singh : So far as the statement is concerned, it is very clear and you will agree with me after its first reading. Efforts are being made to give them training. Some more new courses have started for them. It is not the Pointsmen and Khalasi who are at fault—we are equally faulty. Therefore, we should have a combined effort in this matter.

Shri Balraj Madhok : Our trains run mainly by electric, deisel and coal engines. an enquiry has been made with regard to engines which cause less accidents? If so, the results thereof. Is it true that more accidents are caused due to more speed?

Dr. Ram Subhag Singh : I shall place the reply of part (a) of the question on the Table of the House. In case a fish plate is removed, there may be a serious accident. It does not matter whether the train is running by an electric or deisel engine.

Shri Hukam Chand Kachwai : Rajdhani Express is going to meet the same fate very soon.

Dr. Ram Subhag Singh : I will place a statement regarding this on the Table of the House.

Shri Sashi Bhusan : The track between Indore and Ratlam is very old. Our drivers often run the trains late by two hours. Even then the trains often derail there.

Secondly, whether the Government will consider to give more facilities to such railway employees who have been put to work after over-time?

Dr. Ram Subhag Singh : We will try to make improvement on Ratlam-Indore track. Proper provision of rest should be made for the persons who do overtimes.

Shri Arjun Singh Bhadoria : The Rajdhani Express starts from Delhi and its first halt is Kanpur. But no passengers are taken from there. Whether provision will be made to take passengers from there in order to make up the deficit.

श्री स० मो० बनर्जी : मैं इसका समर्थन करता हूँ।

Dr. Ram Subhag Singh : That train also goes via Etawah. Hon. Member will like that it should stop at Etawah also.

Shri Sheo Narain : I want to know the percentage of accidents on Eastern railway, which has been rewarded. I also want that the demand of constructing overbridges may be met as early as possible.

Dr. Ram Subhag Singh : A demand has been made from Basti. I will look into the matter.

श्री श्रीनिवास मिश्र : ऐसा समाचार प्राप्त हुआ है कि ऐसे स्वचालित नियंत्रण का पता लगा है जिसके लागू करने पर रेलवे फाटक पर किसी गार्ड की आवश्यकता नहीं होगी।

डा० रामसुभग सिंह : ऐसा प्रेस में समाचार छपा है। हम इस बारे में पता लगायेंगे।

मशीनी औजार निर्माताओं में निर्यात सार्थ संघ

*813. +श्री सीताराम केसरी :

श्री प० मु० सईद :

श्री मणिभाई जे० पटेल :

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

(क) क्या यह सच है कि भारतीय मशीनी औजार निर्माता संस्था ने मशीनी औजार निर्माताओं का एक निर्यात सार्थ संघ बनाने के लिए एक योजना तैयार की है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या उक्त सार्थ संघ में सरकारी क्षेत्र के प्रतिनिधियों को भी शामिल किया जायेगा;

(ग) क्या सरकार ने उक्त संस्था के प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्रालय में उप-मंत्री

(श्री भानू प्रसाद सिंह) :

(क) से (घ) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

विवरण

(क) तथा (ख) सरकार को भारतीय मशीनी औजार निर्माता संघ से मशीनी औजारों के निर्यात हेतु सार्थ संघ (कन्सोर्टियम) की स्थापना करने का कोई भी प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। “फिर भी, संघ ने सूचित किया है कि उसने निर्यात के लिये सार्थ संघ जैसी किसी भी संस्था की स्थापना करने की योजना नहीं बनाई है। किन्तु वह विभिन्न निर्माताओं को प्रतिस्पर्धाहीन वस्तुओं का निर्माण करने की दिशा में विकासक्षम वर्गों की स्थापना करने की सिफारिश तथा परामर्श देता रहा है जिससे वे निर्यात बाजार में मितव्ययतापूर्वक तथा कुशलता से काम कर सकें।” संघ के सदस्यों में से एक की प्रेरणा से एक ऐसी कम्पनी का गठन किये जाने की सूचना मिली है किन्तु उसकी सदस्यता आदि का व्यौरा अभी तैयार किया जा रहा है। सरकारी क्षेत्र के एककों का इस प्रकार के निर्यात वर्गों में सम्मिलित होने के प्रश्न का निर्णय मुख्यतया संबन्धित सरकारी क्षेत्र के एककों द्वारा किया जाता है। किसी भी सरकारी क्षेत्र के एकक से इन निर्यात वर्गों में सम्मिलित होने का कोई प्रस्ताव औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्रालय को प्राप्त नहीं हुआ है।

(ग) और (घ) प्रश्न ही नहीं उठता।

Shri Sita Ram Kesri : My question has not been answered. It has been stated in the reply that no proposal regarding formation of consortium has been received from the Indian Machine Tools Manufacturers Association. But even then efforts are being made to

form an organisation of the exporters of machine tool Manufacturers so that there may not be any competition in the Bazar. I want to know whether Government has taken any steps to prevent this competition.

The Deputy Minister in the Ministry of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri Bhanu Prakash Singh) : So far as Government is concerned, no such thing is under consideration. But will consider it at the appropriate time.

Shri Sita Ram Kesri : You have just told that a firm has established a Company in this matter. But you have not given the name of that firm.

Has that Company sent any proposal to open show rooms to give incentive to sell goods abroad and whether people with technical knowledge will be appointed for that purpose?

Shri Bhanu Prakash Singh : The name of the firm is Associated Machine Tools Exporters Private Limited. It was started by Shri J. H. Shah, Managing Director, Batala Engineering Company. So far as the export of goods is concerned this firm has not sent any such proposal. But Machine Tools Manufacturer's Association has requested rupees 24 lakhs from the Ministry of Foreign Trade for this purpose. We will consider the proposal.

Shri P. M. Sayeed : Hon. Minister has not given an specific answer to the question of Shri Kesri. Will the export of machine tools increase as a result of establishing Consortium. If it is so, whether Government will advise that it should also be used in public sector ?

Shri Bhanu Prakash Singh : So far as the question of establishing Consortium is concerned, Government has not received any proposal from them.

श्री प० मु० सईद : मेरा प्रश्न यह था कि क्या सरकार का यह विचार है कि इस प्रकार के सार्थ संघ की स्थापना से मशीन टूल्स के निर्यात में वृद्धि होगी और यदि हाँ, तो क्या सरकार का विचार निर्यात में वृद्धि करने के उद्देश्य से ये सलाह सरकारी क्षेत्र को भी देने का है ?

श्री भानु प्रकाश सिंह : हिन्दी में पूछा गया प्रश्न सर्वथा भिन्न था। अब माननीय सदस्य सरकारी क्षेत्र के बारे में पूछ रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय : यह प्रश्न माननीय सदस्य ने हिन्दी में पूछा था।

श्री भानु प्रकाश सिंह : जहाँ तक सरकारी क्षेत्र का प्रश्न है, हिन्दुस्तान मशीन टूल्स यूनिट के निर्यात कार्यालय पहले ही से कार्य कर रहे हैं और इसके शो-रूम विदेशों में हैं और वे उत्पादों का निर्यात करने का प्रयत्न कर रहे हैं।

श्री एस० कन्डप्पन : इस प्रश्न के उत्तर में इस सदन में जो विवरण दिया गया है, उससे मैं उद्धरण देना चाहता हूँ :

“फिर भी, संघ ने सूचित किया है कि उसने निर्यात के लिये सार्थ संघ जैसी किसी भी संस्था की स्थापना करने की योजना नहीं बनाई है, किन्तु वह विभिन्न निर्माताओं कर्त्ताओं को प्रतिस्पर्धाहीन वस्तुओं का निर्यात करने की दिशा में विकासक्षम वर्गों की स्थापना करने की सिफारिश तथा परामर्श देता रहा है जिससे वे निर्यात बाजार में मितव्ययतापूर्वक तथा कुशलता से काम कर सकें।”

मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या निर्यात के नाम पर कोई ऐसी व्यवस्था तो नहीं बनाई जा रही है जिससे एकाधिकारिता उत्पन्न हो तथा देश के अन्दर मूल्यों पर अस्वस्थ प्रभाव पड़े। मैं यह

भी जानना चाहता हूँ कि गैर-सरकारी क्षेत्र में ऐसी व्यवस्था से सरकारी क्षेत्र पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा।

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री रघुनाथ रेड्डी) : जहाँ तक संस्था अथवा वर्गों का सम्बन्ध है, यदि निर्यात को प्रोत्साहन देने के लिये वर्ग अथवा संस्थाएँ बनाई जा सकती हैं, तो ऐसा करना उनका काम है, परन्तु ऐसे किसी निर्यात सार्थ समूह में सरकारी क्षेत्र के शामिल होने का अभी कोई प्रस्ताव नहीं है। हिन्दुस्तान मशीन टूल्स ने फ्रैंकफर्ट, न्यूयार्क तथा लास एंजल्स में पहले ही निर्यात कार्यालय स्थापित कर रखे हैं तथा काफी मात्रा में निर्यात किया गया है। एकाधिकार का सरकारी क्षेत्र से कोई सम्बन्ध नहीं है।

श्री एस० कन्डप्पन क्या सरकार को विश्वास है कि इसका देश के अन्दर मूल्यों पर कोई प्रतिकूल प्रभाव नहीं होगा ?

श्री रघुनाथ रेड्डी : जहाँ तक निर्यात का सम्बन्ध है हमें अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों से प्रतियोगिता करनी है न कि देश के अन्दर के मूल्यों से।

Shri Tulshidas Jadhaw : Due to recession in the Engineering sector during the past two or three years, there has been idle capacity in various engineering units. In reply to a question regarding initiative taken by Government for exports, it was replied that the question of public sector units joining any such export group is primarily a matter for the concerned public sector units to decide. No proposals from any public sector unit for joining any such export group have so far been received in the Ministry.

Neither the private sector nor public sector takes any initiative. Then, why does the Government not take initiative?

Shri Bhanu Prakash Singh : I have already stated that public sector projects are exporting their products abroad and they have also set up agencies at various places overseas. They have also entered into agreements with firms of Canada and U. S. A. However, public sector enterprises have not submitted any proposal to the Government.

Shri Maharaj Singh Bharti : The designs of machine tools go on changing and new researches take place. I would like to know whether Government have advised such group to pool their resources in this direction and manufacture new tools for export after conducting research along with other countries of the world.

Shri Bhanu Prakash Singh : The Government is very enthusiastic about research. Private sector should also open research laboratories. Public sector has not submitted any proposal to Government in this regard.

श्री रा० बरुआ : मंत्री महोदय द्वारा दिए गए उत्तर से मैं यह नहीं समझ सका कि निर्यात में सहायता करने के लिये सार्थ संघ बनाने के बारे में सरकार की प्रतिक्रिया क्या है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या मशीनी औजार उद्योग की सहायता करने के प्रयोजन से कोई सार्थ समूह बनाया जा रहा है अथवा इस बारे में सरकार की प्रतिक्रिया क्या है। क्या निर्यात के लिये कोई सामूहिक दृष्टिकोण बनाने का सरकार का विचार है तथा निर्यात के लिये ऋण की व्यवस्था करने का विचार है ?

क्या सरकार को इस बात की भी जानकारी है कि यहाँ आने वाले पश्चिमी जर्मनी के दल ने कहा है कि विदेशी ग्राहकों के लिये डिजाइन में कुछ सुधार करना आवश्यक है। क्या निर्यात में सुधार करने तथा उद्योग की सहायता करने के लिये कोई सामूहिक व्यवस्था बनाने के बारे में सरकार विचार कर रही है ?

श्री रघुनाथ रेड्डी : निर्यात के प्रयोजन से हिन्दुस्तान मशीन टूल्स के विभिन्न देशों में कई स्थानों पर कार्यालय हैं। सार्थ समूह का प्रश्न केवल गैर-सरकारी क्षेत्र के सम्बन्ध में उत्पन्न होता है और यदि वे इसके लिये तैयार हों, तभी यह प्रश्न उत्पन्न होगा कि क्या सरकारी क्षेत्र को उसमें शामिल होना चाहिये, जब कोई ऐसा प्रस्ताव आयेगा तो उसकी जाँच की जायेगी।

श्री लोबो प्रभु : समूचे प्रश्न को मूल तथ्यों की दृष्टि से देखना होगा। मशीनी औजारों का उत्पादन अधिक होने और क्षमता का उपयोग कम होने तथा स्वेज नहर के बन्द होने से एशिया तथा अफ्रीका को होने वाले विशेष लाभ को देखते हुए क्या सरकार इसे उचित समझती है कि गैर-सरकारी क्षेत्र के साथ सहयोग के प्रश्न को अपने एकक पर छोड़ दिया जाये ?

श्री भानु प्रकाश सिंह : इस देश में मशीनी औजारों का कुल उत्पादन केवल 40 प्रतिशत है। अतः उत्पादन अधिक होने का कोई प्रश्न नहीं है। हमें 1967 में 36.42 करोड़ रुपए के मशीनी औजारों का आयात करना पड़ा है।

एक माननीय सदस्य : हिन्दुस्तान मशीन टूल्स पूरी क्षमता पर कार्य कर रहा है।

श्री भानु प्रकाश सिंह : मंदी के कारण इन वस्तुओं का उपयोग कम हुआ है और अब हमारे पास भण्डार जमा हो गया है जिसे हम निर्यात कर सकते हैं अथवा मण्डियों में बेच सकते हैं।

श्री लोबो प्रभु : उपयोग कम होने को ध्यान में रखते हुए आप निर्यात के लिये गैर-सरकारी उद्योग के साथ सहयोग क्यों नहीं करते ?

श्री रघुनाथ रेड्डी : जब गैर-सरकारी उद्योग द्वारा कोई ठोस प्रस्ताव रखा जायेगा तो उसकी जाँच की जायेगी।

श्री एस० आर० दमानी : माननीय सदस्य ने कहा है कि उन्हें निर्यात को बढ़ाने के बारे में मशीनी औजारों के निर्माताओं से कोई सुझाव नहीं मिले हैं। मेरी सूचना के अनुसार मशीनी औजारों के निर्यात के लिये मंत्री तथा सरकार को कई आवेदन दिए गए हैं। क्या मैं यह जान सकता हूँ कि मशीनी औजारों के निर्यात को बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की गई है तथा निर्यात को प्रोत्साहन देने के लिए क्या सुविधायें दी जा रही हैं ?

श्री रघुनाथ रेड्डी : इण्डियन मशीन टूल्स मैनुफैक्चर्स एसोसियेशन ने कई प्रस्ताव भेजे हैं। श्री जे० एच० शाह ने सुझाव दिया है कि निर्यात को प्रोत्साहन देने के लिये मशीन टूल्स एक्सपोर्ट लिमिटेड की स्थापना की जानी चाहिये। विदेशों के साथ सम्बन्ध स्थापित करने के लिये 24 लाख रुपए की विदेशी मुद्रा की वित्तीय सहायता की माँग की गई थी और 2 लाख की स्वीकृति दी गई थी। निर्यात के लिये प्रोत्साहन के प्रयोजन के लिये मशीनी औजारों के निर्यातक निर्यात के जहाज पर्यन्त निशुल्क मूल्य का 25 प्रतिशत नकद सहायता के रूप में प्राप्त करने तथा 20 प्रतिशत आयात लाइसेंसों के प्रतिस्थापन के लिये प्राप्त करने के अधिकारी हैं। इसके अतिरिक्त वे सीमा-शुल्क तथा

उत्पादन शुल्क पूर्णतया लौटाये जाने के पात्र हैं। मशीनी औजारों के निर्माताओं को उनके द्वारा निर्यात किए जाने वाले मशीनी औजारों में प्रयुक्त होने के लिये अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों पर कच्चा लोहा तथा इस्पात उपलब्ध कराया जाता है। सामान्य रूप से 7 वर्ष तक तथा विशेष मामलों में 10 वर्ष तक मशीनी औजारों का निर्यात स्थगित भुगतान के आधार पर करने की अनुमति दी जाती है। वाणिज्यिक बैंक 6 प्रतिशत ब्याज की विशेष दर पर निर्यात के लिये धन उपलब्ध कराते हैं। एक्सपोर्ट क्रेडिट एण्ड गारंटी कारपोरेशन लिमिटेड द्वारा गारंटी दिए जाने पर भारतीय औद्योगिक विकास बैंक उन वाणिज्यिक बैंकों को पुनः वित्त पोषित करता है।

Shri Shri Chand Goyal : It appears that the hon. Minister does not have full information. Machine tools worth lakhs of rupees are lying at Pinjore near Chandigarh for want of export market. I would like to know whether any survey has been made to collect information about types of machine tools needed abroad. May I also know whether any arrangements have been made to manufacture tools in accordance with the requirements, in foreign countries.

I would also like to know whether any organisation is being set up for the purpose of export? Do the Government realise that in the absence of such an organisation there is a sense of competition in export which is causing harm to export of machine tools.

Shri Bhanu Prakash Singh : The machine tools manufactured in the public sector are manufactured both for internal consumption and export abroad.

I have already stated that due to recession machine tools could not be sold in the country and stocks have accumulated. So far as the question of export is concerned, I have already stated that the public sector units have set up agencies abroad.

इस्पात की खराब चादरों की सप्लाई

*814. श्री जार्ज फरनेन्डीज : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि वर्तमान नीति के कारण इस्पात निर्माता, इस बात के बावजूद कि देश में इस्पात चादरों की भारी कमी है, इस्पात की खराब चादरों और उनकी कतरनें वास्तविक उपभोक्ताओं के स्थान पर केवल व्यापारियों को सप्लाई कर रहे हैं :

(ख) क्या यह भी सच है कि व्यापारी लोग उपभोक्ताओं को इस्पात की खराब चादरें और कतरनें ऊँचे दामों पर बेचते हैं ;

(ग) यदि हाँ, तो क्या व्यापारियों द्वारा किए जाने वाले कदाचार को समाप्त करने और उपभोक्ताओं को कुछ राहत देने के विचार से इस प्रकार की वस्तुओं की सप्लाई के सम्बन्ध में सरकार अपनी नीति पर पुनर्विचार करेगी ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री (श्री च० मु० पुताचा) : (क) इस समय बढ़िया किस्म के इस्पात या दोषयुक्त माल या कतरनों के मूल्यन और वितरण पर कोई कानूनी नियंत्रण नहीं है। संयुक्त संयंत्र समिति केवल बढ़िया किस्म के इस्पात के मूल्य निश्चित करती है और उसका वितरण करती है। दोषयुक्त माल और कतरनें उसके अधिक्षेत्र से बाहर है। दोषयुक्त माल और कतरनों को बेचने का काम मुख्य उत्पादकों का है। उन्होंने इस बारे में कोई एक-सी नीति नहीं बनाई है और न ही किसी ऐसी नीति का पालन किया जा रहा है।

(ख) मूल्यों पर कोई कानूनी नियंत्रण न होने के कारण सरकार के पास इस विषय में कोई प्रामाणिक जानकारी नहीं है।

(ग) मामला सरकार के विचाराधीन है।

Shri George Fernandez : About the private sector enterprises Government could have pleaded lack of information but about public sector undertakings particularly Rourkela plant of Hindustan Steel, they should have no difficulty. I would like to know whether the hon. Minister is aware of the fact that the castings that are sold for Rs. 700 and 800 per ton in Rourkela were sold to consumers in Calcutta and Bombay at Rs. 1,200 and 1,300 per ton. The defective sheets that are sold by you at the rate of Rs. 700 per ton are sold to consumers at the rate of Rs. 2,200 per ton and thus a profit of Rs. 1,300 is being earned thereon. I would like to know the immediate steps taken by you to stop such a profiteering and to enable the consumers to get such steel castings and defective sheets directly.

श्री चे० मु० पुनाचा : जैसा कि मैं पहले बता चुका हूँ, जब तक हम मूल्य तथा वितरण दोनों पर पुनः नियंत्रण न करें, इस बात को प्रभावी रूप से रोका नहीं जा सकता। मैंने यह आरोप सुने हैं कि चादरों के मामले में विशेष रूप से बहुत अधिक मूल्य लिये जाने की प्रवृत्ति चल रही है। मैंने 8 मई को इस्पात सलाहकार समिति की एक बैठक बुलाई है और मैं उत्पादकों तथा उपभोक्ताओं के साथ यह प्रश्न उठाना चाहता हूँ कि औद्योगिक रद्दी लोहे, कतरनों तथा खराब चादरों पर अधिक मूल्य लेने की प्रवृत्ति को कैसे रोका जाये।

Shri George Fernandez : When the hon. Minister concedes that profiteering is going on, I cannot understand when the Minister says that what can he do ? My question relates to the number of orders with Rourkela plant of Hindustan Steels during the last years in which the dealers have indulged in huge profiteering ? You have agreed in reply to my previous question that you will give those products, direct to consumers and the excess quantity will be given to traders to be sold at whatever rate, they like.

श्री चे० मु० पुनाचा : जब हम इन कटिंग और खराब लोहे की बात करते हैं तो हमें याद रखना चाहिये कि यह मिली जुली होती है। यह चादरें विभिन्न प्रकार की होती हैं। अधिकांशतः यह 24 से 26 गेज की होती है। उन्हें राज्य सरकारों और बाल्टी बनाने वालों के संघ को दिया जाता है। जहाँ तक औद्योगिक कार्यों के रद्दी टुकड़ों का सम्बन्ध है इसे बड़े पैमाने पर खरीद कर वास्तविक उपभोक्ताओं को बाँटने के लिए एक एजेंसी होनी चाहिये। इस सम्बन्ध में मैं पहले ही विचार कर रहा हूँ। वर्तमान कमी को ध्यान में रखते हुए हम कुछ गेजों की चादरों के आयात की अनुमति देने पर विचार कर रहे हैं। सभी बातों पर विचार करने के बाद सरकार निर्णय करेगी और ऊँचे मूल्यों की समस्या का समाधान हो जायगा।

दक्षिण एशिया यात्रा आयोग का सम्मेलन

12 श्री कंवरलाल गुप्त :

श्री ए० श्रीधरन :

श्री सु० कु० तापड़िया :

क्या पर्यटन तथा असेनिक उड्डयन मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दक्षिण एशिया यात्रा आयोग (साउथ एशिया ट्रैवल कमीशन) के सदस्य देशों ने अपने दो दिन के सम्मेलन में क्या-क्या निर्णय किए;

(ख) क्या इन निर्णयों से भारत को लाभ पहुँचेगा; और

(ग) यदि हाँ, तो क्या और कितना ?

पर्यटन तथा असैनिक उड्डयन मंत्री (डा० कर्ण सिंह) :

(क) दक्षिण एशिया यात्रा आयोग के मंत्री-स्तरीय सम्मेलन ने 9 संकल्प पारित किए जिनकी प्रतिलिपियाँ सभा-पटल पर रखी जा रही हैं। [पुस्तकालय में रखी गई। देखिये संख्या एल० टी० 580/69]

(ख) और (ग) दक्षिण एशिया क्षेत्र के सदस्य-देशों के मिले-जुले प्रयत्नों से निःसन्देह इस क्षेत्र के देशों के लिये पर्यटक यातायात की तीव्र गति से वृद्धि होने की आशा है। अपनी भौगोलिक स्थिति तथा पर्यटकों के लिये अनुपम आकर्षणों के कारण भारत को आयोग द्वारा प्रारम्भ किए जाने वाले पर्यटन अभिवृद्धि विषयक क्रिया-कलाप की सफलता से काफी लाभ होने की सम्भावना है।

Shri Kanwar Lal Gupta : May I know whether a package tour scheme has been prepared under which a tourist can visit all the Buddhist centres on one ticket and whether Pakistan did not participate in that conference?

In view of the fact that the necessary allocations have not been made for this in the fourth five year plan, whether targets that were fixed earlier would be achieved?

Dr. Karan Singh : We are preparing a package tour scheme under which one could visit all the Buddhist centres in the country on one ticket. Our effort is that people from all the Buddhist countries should visit in large numbers.

It is correct that seven countries are the members of South Asia Travel Commission and Pakistan is one among them. Six members attended this conference and Pakistan did not attend. It is one of the decision that unless all the countries of this region ratify it, it will not be operative. We have sent it to Pakistan and hope that like the six countries who have accepted it, Pakistan too will do likewise, because there is no politics involved in it.

It is correct that due to limited resources we did not get the money according to our demands. We have received 25 crore rupees. We will have to readjust our targets accordingly. I will explain in detail at time of discussion on demands for grants regarding this Ministry.

Shri Kanwar Lal Gupta : There are big tourist attractions in our country. I know that the hon. Minister is taking steps in this regard, but the tourist industry has not developed as it ought to have. The survey of the Pacific Area Travel Association shows a very small number of American tourists prefer to visit India. India's ranking in the countries of this region is second from bottom. The total income from tourists in the world is Rs. 11,250 crores but India's income from this is only Rs. 20 crores. It is only .3 percent. It was .67 percent in 1950. I want to know the reasons for this decreasing ratio and concrete steps being taken in this regard and results expected after about two years?

Dr. Karan Singh : The reason for decreasing ratio is that the rate of progress of other countries is very fast. We are also making progress, but not at that pace. It is matter of concern, no doubt we are trying to run our infra-structure of tourism in a better way. It includes so many things viz hotel, transport etc. We are trying our best keeping in view our limited resources.

श्री सु० कु० तापड़िया : नये प्रकार के विमानों के चलने से विश्व का आकार लगभग आधा हो जायेगा पर्यटन से विश्व में बहुत अधिक लाभ हो रहा है। इसपर लगभग 14 बिलियन डालर व्यय किए जा रहे हैं। हमें इसमें से बहुत कम मिलता है। अब समय है कि देश और सरकार विदेशों में भारत की प्रतिष्ठा बढ़ाये। हमें राशियों के नियतन में कमी पर आँसू नहीं बहाने चाहिये। जो धन हमारे पास है उसे सरकारी क्षेत्र में होटल बनाने पर व्यय नहीं करना चाहिये। माननीय मंत्री ने सामूहिक यात्रा योजना का उल्लेख किया है। मैं जानना चाहता हूँ कि क्या इसके अन्तर्गत किराये की विमान सेवा को प्रोत्साहन दिया जायेगा? अन्य देशों में ऐसी योजनाएँ प्रचलित हैं जैसे

जमनी में वहाँ पर सामूहिक योजना के अन्तर्गत पर्यटक श्रीलंका, बैंकाक आदि जा सकता है परन्तु भारत में ऐसा नहीं है। क्या माननीय मंत्री महोदय इस बारे में प्रकाश डालेंगे ?

डा० कर्ण सिंह : मैं माननीय सदस्य की इस बात से सहमत हूँ कि हमें विदेशों में भारत की प्रतिष्ठा बढ़ानी चाहिये। हम इसके लिये प्रयत्नशील हैं।

हमें संसाधनों के कम किए जाने पर शोर नहीं मचाना चाहिये। हम उपलब्ध संसाधनों से अधिकतम लाभ उठावेंगे। मैं यह मानने को तैयार नहीं कि सरकारी क्षेत्र में होटल बनाना धन का अपव्यय करना है। होटल के कारण पर्यटन को बढ़ावा देने से बाधा उत्पन्न नहीं होती।

श्री सु० कु० तापड़िया : सरकारी क्षेत्र के होटलों में होने वाली कुल हानि कब तक समाप्त कर दी जायेगी ?

डा० कर्ण सिंह : सभी होटल घाटे में नहीं हैं। जैसे अशोक होटल....

श्री सु० कु० तापड़िया : इसमें गत वर्ष लाभ हुआ है। मैं कई वर्षों होने वाली हानि की बात कर रहा हूँ। इस घाटे की पूर्ति कब तक होगी ?

डा० कर्ण सिंह : गत तीन अथवा चार वर्षों से अशोक होटल में स्पष्ट रूप से लाभ हो रहा है। यह लगभग 25 लाख रुपए है। कभी-कभी देश में यह भ्रम फैलाने का प्रयास किया जाता है कि देश में सभी सरकारी क्षेत्र के उपक्रम ठीक प्रकार से कार्य नहीं कर रहे हैं। जहाँ तक होटलों की बात है, ये चार ऐसे होटल हैं जो सरकारी क्षेत्र में हैं। उनमें से दो घाटे में चल रहे हैं। इस बारे में हम प्रयत्नशील हैं कि उनका घाटा कम किया जाये। गैर-सरकारी क्षेत्र के होटलों को भी घाटा होता है। लाभ होना महत्व की बात है परन्तु सरकारी क्षेत्र को पूर्णतः खराब कहना अनुचित है। जहाँ तक विमानों की सेवा का सम्बन्ध है यह एक उचित बात है। इससे हम कम भाड़ों पर विमान यात्रा का प्रबन्ध कर सकते हैं। गत दो वर्षों से हम इस नीति पर चल रहे हैं।

सम्मेलन में पारित एक संकल्प में भी यही कहा गया है कि सदस्य देशों को विमान सेवा की अधिकाधिक सेवाएँ उपलब्ध करनी चाहियें। हमने एक वर्ष में 52 किराये के विमानों की सेवाओं की अनुमति दी है। यदि और आवश्यक हुआ तो यह सेवा बढ़ायी जा सकती है।

श्री मनुभाई पटेल : पर्यटकों की मुख्य कठिनाई विदेशी मुद्रा की होती है। उनको अपने देशों से बहुत कम विदेशी मुद्रा मिलती है। भारत में वे विमानों में यात्रा नहीं कर सकते। क्या सरकार कोई ऐसी योजना बनायेगी जिसके अन्तर्गत वे रेलगाड़ियों में भारत में घूम सकें।

दूसरी समस्या हवाई अड्डे से नगर में आने की है। यह बम्बई में विशेष रूप से है। सान्ताक्रुज से बम्बई नगर पहुँचना बहुत मुश्किल होता है। कुछ विदेशी पर्यटकों ने सुझाव दिया है कि नगर तक हेलीकाप्टर की व्यवस्था होनी चाहिये। क्या सरकार ऐसी योजना पर विचार कर रही है ?

श्री कर्ण सिंह : पर्यटन के विकास में रेलवे का विशेष स्थान है। हम इस बारे में रेलवे मंत्रालय से सम्पर्क स्थापित कर रहे हैं। हेलीकाप्टर सेवा कुछ देशों में प्रचलित है परन्तु आर्थिक पहलू को ध्यान में रखते हुए अमरीका में कैंनेडी हवाई अड्डे से पेन अमेरिकन बिल्डिंग तक हेलीकाप्टर सेवा आरम्भ की गयी थी जो बन्द कर दी गयी। हम इस सुझाव को ध्यान में रखेंगे परन्तु मुझे इस सेवा को चालू करना व्यवहारिक नहीं मालूम होता।

श्री इंद्रजीत गुप्त : सम्मेलन में पारित किए गए संकल्पों में से एक संकल्प में कहा गया है कि इस क्षेत्र में पर्यटकों के लिये अधिकाधिक साहित्य तथा जानकारी दी जाये। इसके आधार पर एक

देश के प्रति पर्यटक अपनी धारणा बनाते हैं। क्या मैं माननीय मंत्री का ध्यान एयर इंडिया और बी० ओ० ए० सी० द्वारा संयुक्त रूप से निकाले गए साहित्य की इस वस्तु की ओर दिलाना चाहता हूँ। यह पर्यटकों को आकर्षित करने के लिये निकाला गया है। इसमें नेपाल, काश्मीर और भारत का अलग-अलग उल्लेख है। मैं इसे पूर्ण रूप से पढ़ नहीं सकता, परन्तु इसमें नेपाल की सराहना है। साथ में ऐसा आभास भी है कि काश्मीर एक अलग देश है।

मैं जानना चाहता हूँ कि इस प्रकार के साहित्य को जारी करने की अनुमति कौन देता है?

श्री कर्ण सिंह : मैं माननीय सदस्य से सहमत हूँ। यह बात मेरे ध्यान में पहले नहीं आयी है। यह बड़े आश्चर्य की बात है कि हमारे देश में प्रकाशित साहित्य में काश्मीर को भारत से अलग दिखाया जाये। यह बहुत आपत्तिजनक तथा अवांछनीय है। मैं इसे तुरन्त वापिस लिये जाने की कार्यवाही करूँगा।

जहाँ तक आधुनिक पर्यटन साहित्य की बात है, हम उस पर विचार कर रहे हैं। उन्हें पता चल जायेगा कि हम शीघ्र ही नए प्रकार का साहित्य प्रकाशित करने जा रहे हैं। यह पहले साहित्य की अपेक्षा बहुत अच्छा होगा।

Shri Prem Chand Verma : May I know whether the choice of a tourist of a particular country was also considered and whether it was ascertained as to which places foreign tourists prefer to visit in India ?

If so, whether they preferred to visit hilly areas and what steps are being taken for the development of those areas ?

Dr. Karan Singh : In resolution number three there is a mention that a survey should be conducted to ascertain people's preferences. So far as the hills are concerned, there is no doubt that Himalayas are a special attraction for tourists.

श्री बलराज मधोक : एक संकल्प में कहा गया है कि एक केन्द्रीय संगठन की स्थापना की गयी है और अभी उसका मुख्यालय दिल्ली में रहेगा। क्या यह स्थायी रूप से ऐसा नहीं किया गया? भारत में कुछ स्थानों का सांस्कृतिक दृष्टि से बहुत महत्व है। इनमें अजन्ता, एलोरा की गुफाएँ हैं। क्या ऐसे स्थानों को लोकप्रिय बनाने के लिए कदम उठाये जायेंगे? क्या पर्यटकों की यात्राओं की अनुमति देने के लिये विचारधाराओं को ध्यान में रखा जायेगा। उदाहरणार्थ गत वर्ष 15,000 इजराइली नेपाल आये परन्तु उन्हें भारत आने के लिये विसा नहीं दिया गया। क्या पर्यटकों पर से ऐसे प्रतिबन्ध हटाये जायेंगे, चाहे वे कसी भी देश से आयें?

डा० कर्ण सिंह : नई दिल्ली में मुख्यालय की स्थापना सामान्य समझौते के आधार पर की जा रही है। नई दिल्ली को ठीक स्थान समझा गया था। इस बारे में हम बोर्ड के निर्णय के अनुसार चलेंगे। मुझे इसमें सन्देह नहीं कि सचिवालय द्वारा कार्य आरम्भ कर देने के बाद इसे दिल्ली में रखने की संभावना है।

सांस्कृतिक पर्यटन का बहुत महत्व है। इस क्षेत्र के देशों में हिन्दू, इस्लाम और बुद्ध धर्म प्रमुख हैं। हम इन देशों में पर्यटन को प्रोत्साहन दे कर लाभ उठाना चाहते हैं। अतः हम इस ओर विशेष ध्यान देना चाहते हैं। जहाँ तक इजराइल के पर्यटकों का सम्बन्ध है, मैं कुछ नहीं कह सकता।

श्री नरेन्द्र सिंह महीडा : मैंने अपने दक्षिण-पूर्व एशिया के दौरे के दौरान पाया है कि उन देशों में भारत के प्रति बहुत सम्मान है परन्तु उन देशों में हमारे दूतावास पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए कोई कार्यवाही नहीं कर रहे हैं। भारत को वहाँ पर एक निर्धन देश दिखाया जाता है।

मैं माननीय मंत्री से जानना चाहता हूँ कि वहाँ पर भारतीय दूतावासों को उचित साहित्य सप्लाई करने और भारत के बारे में ठीक प्रचार किए जाने के बारे में क्या कार्यवाही की जा रही है?

डा० कर्ण सिंह: माननीय सदस्य की यह बात ठीक है कि भारत के सम्बन्ध में उन देशों में गलत धारणा है। यह ठीक है कि हमारा देश एक निर्धन देश है परन्तु फिर भी हमें गलत धारणाएँ फैलने नहीं देनी चाहिये और भारत की महान परम्पराओं और भौगोलिक आकर्षण की चीजों का प्रचार करके भारत की प्रतिष्ठा बढ़ानी चाहिये। हमें अपने प्राचीन स्मारकों और आधुनिक कारखानों का प्रचार करना चाहिये। इस बारे में हम दूतावासों की सहायता ले रहे हैं और मैंने राजदूतों को लिखा भी है। हम उन्हें अपना नया साहित्य भी भेजेंगे।

श्री ज्योतिर्मय बसु: गत जनवरी में अन्तर्राष्ट्रीय विमान परिवहन संगठन ने एक क्षेत्रीय सहयोग कार्यक्रम तैयार किया था। उससे भारत को अब तक क्या लाभ हुआ है और आगे उससे क्या लाभ होने की आशा है?

डा० कर्ण सिंह: वह सामान्य सम्बन्धों के बारे में सम्मेलन था। वह निकाय भाड़ों के बारे में विचार करता है। भाड़ों के बारे में हमारी नीति उन्हें कम करने की है। वह सम्मेलन केवल एक तकनीकी सम्मेलन था।

Shri Tulsidas Jadhav : May I know whether in this conference the matter of making the other countries popular was discussed? Secondly, whether the Ministry is going to take any steps to provide good guides to the foreign tourists?

Dr. Karan Singh : There are arrangements for sending publicity material to these countries so that India's image in those countries could be rectified. We are going to make arrangements for training guides etc.

श्री स० मो० बनर्जी: मेरे पास इनके मंत्रालय की एक प्रचार पत्रिका है। यह नेपाल, काश्मीर और भारत के बारे में है। इसमें भारत को एक साँपों और जादूगरों का देश बताया गया है। इससे अन्य देशों में भारत की प्रतिष्ठा को बहुत धक्का लगता है। क्या माननीय मंत्री इस प्रकार के साहित्य को समाप्त करेंगे और भारत के बारे में ठीक-ठीक जानकारी देने वाला साहित्य जारी करेंगे।

डा० कर्ण सिंह: सपेरेों का अपना योगदान है। परन्तु फिर भी हम देखेंगे कि भारत के बारे में ठीक जानकारी दी जाये।

श्री रणजीत सिंह: पर्यटन विभाग की ओर से ऐसा साहित्य ही नहीं छापा जाता बल्कि पर्यटकों को भारत के बारे में गलत जानकारी भी दी जाती है। हमें अपने रवैये में परिवर्तन करना होगा और सभी बातों में पश्चिम का अनुसरण नहीं करना चाहिये। हमें पर्यटकों की पसन्द का पता चलाना चाहिये। क्या वह अपन देश के समान स्थानों और परिस्थितियों में रहना पसन्द करते हैं? यह बात कई बार सुनी गई है कि हमारे देश में अमुक प्रतिबन्ध होने के कारण विदेशी यहाँ आना पसन्द नहीं करते। क्या हम अपने देश के खाने, पेय पदार्थ जैसे पटियाला का ठर्रा और राजस्थान की आशा आदि को लोकप्रिय नहीं बना सकते?

डा० कर्ण सिंह: मेरे विचार में एक पत्रिका के आधार पर पूरे पर्यटन विभाग को बदनाम करना चाहते हैं। यह तो एयर इंडिया ने प्रकाशित किया था। वास्तव में हमने कुछ बहुत उच्च कोटि की चीजें निकाली हैं। मैं उन्हें माननीय सदस्य को भी भेज सकता हूँ। पर्यटकों की पसन्द के बारे में एक व्यापक सर्वेक्षण किया जायेगा।

प्रश्नों के लिखित उत्तर

WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS

Express Train From Delhi to Calcutta

- *815. Kumari Kamala Kumari :** **Shri Om Prakash Tyagi :**
Shri Narain Swarup Sharma : **Shri Bal Raj Madhok :**
Shri Ram Swarup Vidyarthi : **Shri Prakash Vir Shastri:**
Shri Shiv Kumar Shastri :

Will the Minister of **Railways** be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 194 on the 19th November, 1968 and state :

(a) the date on which the proposed Express Train between Delhi and Calcutta was introduced :

(b) the stations between Delhi and Calcutta on which it stops ;

(c) the fare being charged up to Calcutta and whether tickets for intermediary stations are also issued for travel by this train ; and

(d) if not, the reasons therefor ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) Sir, 102 DN/101 UP Rajdhani Expresses were introduced as bi-weekly services between New Delhi and Howrah with effect from 1-3-1969.

(b) The trains stop at Kanpur, Mughalsarai and Gomoh for service purposes only.

(c) and (d) Fares fixed for travel by the Rajdhani Express from New Delhi to Howrah or vice versa are Rs.280 in Air-conditioned sleeper coach and Rs. 90 in Air-conditioned chair car. Tickets are not issued for intermediate stations for travel by this train. This train has been introduced as first step towards high speed rail travel in the country and hence it has been decided to run this train as an inter-city train between New Delhi and Howrah, between which points a substantial volume of traffic exists.

लघु उद्योगों के सम्बन्ध में नीति संकल्प

- *816. डा० रानेन सेन :** **श्री वासुदेवन नायर :**
श्री धीरेश्वर कलिता : **श्री इन्द्रजीत गुप्त :**
श्री गार्डिलिंगन गौड :

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

(क) क्या औद्योगिक नीति संकल्प के समान केवल लघु उद्योगों के लिये एक नीति संकल्प पारित करने के प्रश्न पर सरकार द्वारा विचार किया गया है ; और

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

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

(क) और (ख) केवल लघु उद्योगों के ही लिए नीति संकल्प अपनाने का कोई भी प्रस्ताव नहीं है ।

मेसर्स एशियन इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड, बम्बई

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

(क) क्या यह सच है कि एशियन इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड, बम्बई ने कम्पनी अधिनियम, 1956 को धारा 311 के अधीन केन्द्रीय सरकार से बम्बई प्रदेश कांग्रेस समिति के प्रधान श्री ए० के० हाफिज की पुनः नियुक्ति के लिए आवेदन किया है ;

(ख) यदि हाँ तो इस कम्पनी ने उनके लिये परिलब्धियों आदि सहित क्लिन्-फिन सेवा-शर्तों की माँग की है ;

(ग) क्या सरकार इस पुनर्नियुक्ति तथा परिलब्धियों आदि को उचित समझती है ; और

(घ) क्या इसके लिये स्वीकृति दे दी गई है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (फखरुद्दीन अली अहमद) :

(क) और (ख) हाँ, श्रीमान्। मैसर्स एशियन इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड, बम्बई ने श्री ए० के० हाफिजका को, 1-4-1969 से पाँच वर्ष की अवधि के लिये संयुक्त प्रबन्ध निदेशक के पद पर पुनर्नियुक्ति के लिये, कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 311 के अन्तर्गत कम्पनी विधि बोर्ड का अनुमोदन निम्नांकित पारिश्रमिक पर, प्राप्त करने की इच्छा व्यक्त की थी :—

(1) वेतन—3,500 रु० प्रति मास

(2) अधिनियम के उपबन्धों के अनुसार संगणिक, कम्पनी के शुद्ध लाभ पर $2\frac{1}{2}$ प्रतिशत का कमीशन।

(3) 11 मास की सेवा पूर्ण हो जाने पर, एक मास का अवकाश ;

(4) उनके तथा उनके कुटुम्ब के लिये वैसी ही चिकित्सा सुविधायें ; जैसी कर्मचारी-वर्ग के अन्य सदस्यों पर लागू हैं ;

(5) अधि-लाभांश की वही दर, जो कम्पनी के अन्य कर्मचारियों पर लागू है ;

(6) उसी अनुमान से भविष्य निधि अंशदान, जैसा कि कम्पनी के अन्य कर्मचारियों पर लागू है ;

(7) 1,50,000 रुपयों की व्यक्तिगत दुर्घटना-बीमा की सुविधायें।

लाभ के होने तथा अपर्याप्त होने की दशा में कम्पनी ने शुद्ध लाभ पर कमीशन को छोड़ कर, उपर्युक्त पारिश्रमिक न्यूनतम पारिश्रमिक के नाम से देने का प्रस्ताव किया।

(ग) तथा (घ) कम्पनी विधि बोर्ड ने पूर्ण विचार करने के पश्चात् श्री ए० के० हाफिजका की पुनर्नियुक्ति का अनुमोदन निम्नलिखित शर्तों पर किया है :—

(i) वेतन— 3,500 रु० प्रति मास

(ii) परिलब्धियाँ :—

(क) प्रत्येक 11 मास की सेवा पूर्ण हो जाने पर, 1 मास का अवकाश ;

(ख) उनके तथा उनके कुटुम्ब के लिये वैसी ही चिकित्सा सुविधायें, जैसी कर्मचारी-वर्ग के अन्य सदस्यों पर लागू हैं, इस शर्त के आधार पर, कि यह व्यय, नीचे (ङ) में दी गई परिलब्धि में किए गए व्यय सहित 3500 रु० प्रति वर्ष अथवा तीन वर्ष की अवधि के पश्चात् 10,500 रुपयों से अधिक न हो ;

(ग) अधि-लाभांश की वही दर, जो कम्पनी के अन्य कर्मचारियों पर लागू है ;

(घ) कम्पनी के नियमों के अनुसार, भविष्य निधि के लिये अंशदान ;

(ङ) 1,50,000 रुपयों की व्यक्तिगत दुर्घटना बीमा सुविधायें।

(iii) कमीशन: कम्पनी के शुद्ध लाभ पर इतना कमीशन, जो वेतन तथा ऊपर वर्णित परिलब्धियों के मुद्रा मूल्य सहित, अधिनियम की धारा 309 (5) के अन्तर्गत संगणिक, शुद्ध लाभ के 5 प्रतिशत से अधिक न हो।

उपरोक्त पारिश्रमिक इस शर्त के आधार पर अनुमोदित किए गए हैं कि यह अधिनियम की धारा 309 (3) में वर्णित, कम्पनी के शुद्ध लाभ के 5 प्रतिशत से अधिक तथा पुनः इस शर्त के आधार पर कि संयुक्त प्रबन्ध निदेशक का पारिश्रमिक, वेतन तथा शुद्ध लाभ पर कमीशन सहित, 1,20,000 रु० प्रति वर्ष से अधिक नहीं होगा।

किसी वर्ष में लाभ न होने अथवा अपर्याप्त होने की दशा में, कम्पनी विधि बोर्ड ने, अधि-लाभांश को छोड़ कर, परिलब्धियों सहित, न्यूनतम वेतन 30,000 रु० प्रतिवर्ष के हिसाब से, इस शर्त के आधार पर अनुमोदित किया है कि परिलब्धियों का मुद्रा मूल्य 15,000 रु० प्रतिवर्ष से अधिक नहीं होगा।

लघु उद्योगों को नया रूप देना

*818. श्रीमती इला पालचौधरी : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि आँखों के चश्मे और ऐनक आदि का 95 प्रतिशत सामान छोटे पैमाने के उद्योगों द्वारा बनाये जाने के कारण, बड़े पैमाने के उद्योगों में इस प्रकार के सामान का निर्माण बन्द करने का प्रस्ताव भारत सरकार के विचाराधीन है जिससे दोनों प्रकार के उद्योग समान स्तर पर आ सकें और छोटे उद्योगों को बिल्कुल नया रूप दिया जा सके; और

(ख) यदि हाँ, तो इस प्रस्ताव का व्यौरा क्या है और उसको कब तक अन्तिम रूप दिए जाने और लागू किए जाने की सम्भावना है?

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

(क) यद्यपि आँखों के चश्मों के लघु उद्योग एककों की गणना नहीं की गयी है फिर भी अनुमान है कि चश्मों के शीशे तथा फ्रेम और चश्मों के यंत्रों आदि का उत्पादन मुख्यतया लघु क्षेत्र में होता है। इस समय फ्रेमों तथा विद्यार्थियों के सूक्ष्म वीक्षण यंत्र का निर्माण लघु उद्योग क्षेत्र के लिए आरक्षित रखा गया है। चश्मों तथा चक्षु विज्ञान की वस्तुओं के सम्पूर्ण उत्पादन को लघु उद्योग के लिए आरक्षित रखने का कोई प्रस्ताव नहीं है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

Loss From Departmental Catering on Railways

*819. Shri Raghuvir Singh Shastri : Dr. Mahadeva Prasad :

Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the amount of profit earned or loss suffered, zone-wise from the departmental catering on different Railways during the last two years ;

(b) the reasons for the loss ;

(c) the amount of annual income received from the contract catering arrangement before introduction of departmental catering in such places ; and

(d) the comparative figures of annual overhead expenditure incurred by the contractors and under the departmental catering ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) to (d) A statement is laid on the Table of the Sabha. [Placed in Library. See No. LT-581/69].

रेलवे गार्डों से अभ्यावेदन

*820. श्री श्रीचन्द गोयल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को रेलवे गार्डों से एक अभ्यावेदन प्राप्त हुआ है कि उनके साथ अन्याय किया जा रहा है;

(ख) गार्डों की मुख्य मांगें क्या हैं;

(ग) सरकार ने उनकी मांगें कहाँ तक पूरी की हैं; और

(घ) क्या सरकार ने गार्डों के प्रतिनिधियों से कोई बातचीत की है और यदि हाँ, तो उसका क्या परिणाम निकला ?

रेलवे-मंत्री (डा० रामसुभग सिंह):

(क) जी हाँ, गार्डों से अभ्यावेदन मिले थे।

(ख) मुख्य मांगें थीं:—

1—रनिंग भत्ते की दरों में संशोधन।

2—वेतन मानों में संशोधन।

3—प्रतिशतता के आधार पर उनके पदों के ग्रेड बनाना।

4—उनकी पदोन्नति सारणि में सुधार।

5—मँहगाई भत्ते के प्रयोजन के लिए रनिंग भत्ते को गिनना।

(ग) सरकार ने गार्डों सहित सभी वर्गों के रनिंग कर्मचारियों के रनिंग भत्ते की दरों में संशोधन कर दिया है और यह भी निश्चय किया है कि माल गाड़ियों के सम्बन्ध में प्रोत्साहन देने की एक योजना शुरू की जायं।

(घ) नैशनल फ़ैडरेशन आफ इण्डियन रेलवेमैन के साथ बातचीत में समझौता होने के बाद यह संशोधन लागू किया गया।

गुजरात वाणिज्य तथा उद्योग मंडल का औद्योगिक सम्मेलन

*821. श्री रा० की० अमीन : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गुजरात वाणिज्य तथा उद्योग मंडल के औद्योगिक सम्मेलन ने संकेत दिया है कि गुजरात राज्य में 2,00,000 टन कच्चे लोहे तथा 2,00,000 टन मिश्रित इस्पात की क्षमता वाला कारखाना स्थापित किया जा सकता है; और

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

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) इस्पात और भारी इंजीनियरी मंत्रालय को इस प्रकार का कोई संकेत नहीं दिया गया है। फिर भी, गुजरात राज्य में भावनगर के स्थान पर 300,000 टन कच्चे लोहे के उत्पादनार्थ श्री मोडू टिम्बलो को एक आशय-पत्र दिया गया था। अभी तक यह परियोजना क्रियान्वित नहीं की गई है। मेसर्स वी० एन० शाह को गुजरात में 10,000 टन बे-दाग इस्पात के उत्पादनार्थ दिया गया लाइसेंस भी क्रियान्वित नहीं किया गया है।

(ख) प्रश्न नहीं उठता।

ग्रामोद्योग परियोजना कार्यक्रम

*822. श्री नरेन्द्र सिंह महीडा : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या ग्रामोद्योग परियोजना कार्यक्रम का मूल्यांकन प्रतिवेदन अब प्राप्त हो गया है;
- (ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है; और
- (ग) उसपर क्या कार्यवाही की गई है ?

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

(क) जी हाँ।

(ख) और (ग) ग्रामोद्योग परियोजना कार्यक्रम संबंधी मूल्यांकन अध्ययन दल के निष्कर्षों तथा सिफारिशों का सारांश बताने वाला तथा मुख्य सिफारिशों पर की गई कार्यवाही का एक विवरण (अंग्रेजी उत्तर के साथ) सभा-पटल पर रखा जाता है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 582/69]

कम्पनियों द्वारा लाइसेंस शुदा क्षमता से अधिक उत्पादन

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

(क) उन 43 कम्पनियों के नाम क्या हैं जिन्हें इस बात का स्पष्टीकरण करने के लिए नोटिस दिया गया है कि उनका उत्पादन लाइसेंस-शुदा क्षमता से अधिक कैसे हो गया है;

(ख) क्या यह सच है कि इन कम्पनियों में से कुछ कम्पनियाँ फालतू पुर्जों तथा उपकरणों का आयात करती हैं और उन्हें जोड़ कर अतिरिक्त मशीनें बनाती हैं;

(ग) यदि हाँ, तो ऐसी दस सर्वोच्च कम्पनियों के नाम क्या हैं तथा ऐसी मशीनों से क्या-क्या चीजें बनाई जाती हैं; और

(घ) ऐसी कार्यवाहियों को रोकने के लिये क्या उपाय किए गए हैं?

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

(क) से (घ) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

विवरण

उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, 1951 की धारा 13(1) घ के अधीन लाइसेंस-प्राप्त या पंजीबद्ध औद्योगिक उपक्रम का कोई भी स्वामी सरकार द्वारा उसकी ओर से इस संबंध में जारी किए गए लाइसेंस के अलावा उपक्रम की क्षमता का पर्याप्त विस्तार नहीं कर सकता। फिर भी उत्पादन बढ़ाने तथा स्थापित क्षमता का और अधिक उपयोग करने की दृष्टि से सरकार ने 1960 में लाइसेंस कार्य विधि में छूट दे दी है जिसके द्वारा औद्योगिक उपक्रमों का उत्पादन उनकी लाइसेंस प्राप्त क्षमता से बढ़ाया जा सकता है, बशर्ते कि वे अतिरिक्त मशीनों या कच्चे माल का आयात किए बिना ऐसा कर सकें हों। हाल ही में सरकार ने औद्योगिक उपक्रमों को औद्योगिक लाइसेंस प्राप्त किए बिना उत्पादन बढ़ाने या उत्पादन में विविधता लाने की स्वतंत्रता भी दे दी है बशर्ते कि कोई भी अतिरिक्त संयंत्र और उपकरण (देश में प्राप्त छोटे संतुलन उपकरणों

के अलावा) न लगाया गया हो और जब तक यह उद्योग प्राथमिकता प्राप्त उद्योग न हो कोई भी अतिरिक्त विदेशी मुद्रा या कच्चे माल की आवश्यकता न पड़े। इन छूटों से आयातित या देशी अतिरिक्त संयंत्र और मशीनें लगाने की अनुमति नहीं है।

सरकार को यह पता चला है कि कुछ औद्योगिक उपक्रमों ने अनधिकृत रूप से लाइसेंस प्राप्त क्षमता के 25 प्रतिशत, जिसके लिए अनुमति प्राप्त है, से भी अधिक क्षमता स्थापित कर ली है। इसे तय करने और प्रत्येक मामले में की जाने वाली कार्रवाई की जाँच की जा रही है।

कागज का उत्पादन

*824 श्री चेंगलराया नायडू :

श्री महाराज सिंह भारती :

श्री नि० रं० लास्कर :

श्री रा० बरुआ :

श्री देवराव पाटिल :

श्री बसुमतारी :

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

(क) क्या यह सच है कि कागज और गन्ने का वार्षिक उत्पादन 40,000 टन से घट कर 10,000 टन रह गया है;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या कागज के उत्पादन में हुई इस कमी को दृष्टि में रखते हुए सरकार का विचार कागज तथा उससे सम्बन्धित वस्तुओं का उत्पादन आरम्भ करने का है; और

(घ) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में कब तक अन्तिम रूप से निर्णय किया जाने की सम्भावना है?

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

(क) जी, नहीं। उत्पादन में कमी नहीं हुई थी किन्तु 1968-69 में विगत वर्षों की अपेक्षा वार्षिक उत्पादन वृद्धि दर 40,000 मी० टन से घट कर 10,000 मी० टन हो गयी है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) और (घ) भविष्य में प्रत्याशित माँग वृद्धि की पूर्ति करने के लिए सरकारी क्षेत्र में कागज तथा लुग्दी से यंत्र स्थापित करने के कुछ प्रस्ताव हैं। ये प्रस्ताव अभी सरकार के विचाराधीन हैं और इन पर कोई अन्तिम निर्णय नहीं किया गया है।

रेलवे माल डिब्बा निर्माताओं की निर्माण क्षमता

*825. श्री वीरेन्द्र नाथ देव :

श्री कृ० मा० कौशिक :

श्री सु० कु० तापड़िया :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) हमारे देश में रेलवे माल डिब्बों के निर्माताओं की कुल उत्पादन क्षमता कितनी है;

(ख) सरकार द्वारा गैर-सरकारी क्षेत्र से प्रतिवर्ष औसतन कितने माल डिब्बे खरीदे जाते हैं;

(ग) क्या सरकार का ध्यान 14 जनवरी, 1969 के 'इकानामिक टाइम्स' में प्रकाशित एक समाचार की ओर दिलाया गया है जिसमें कहा गया है कि क्रयादेशों की कम सम्भावनाओं के कारण रेल के माल डिब्बों के निर्माता चिन्तित हैं, और

(घ) इस बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) (i) निजी क्षेत्र : निजी क्षेत्र में, चौपहियों के हिसाब से लाइसेंस प्राप्त क्षमता 38,459 माल डिब्बों की है, लेकिन अभी तक, चौपहियों के हिसाब से, अधिकतम उत्पादन 27,565 माल डिब्बे रहा है। अतः बाद वाली क्षमता इष्टतम क्षमता की द्योतक है।

(ii) सरकारी क्षेत्र : सरकारी क्षेत्र में माल डिब्बे बनाने के लिये विशिष्ट रूप से क्षमता नहीं बनायी गयी है। लेकिन, प्रोत्साहन योजनाओं को लागू करने के फलस्वरूप बड़ी हुई उत्पादित से जनित फालतू क्षमता का उपयोग करने के उद्देश्य से, 1960 से रेल कारखानों में माल डिब्बों का निर्माण किया जा रहा है।

(ख) निकट भूत में निजी क्षेत्र के माल डिब्बा निर्माताओं का उत्पादन इस प्रकार है:-

	चौपहियों के हिसाब से उत्पादन
1966-67	16,501
1967-68	13,956
1968-69	12,323

(28-2-1969) को समाप्त होने वाले

11 महीनों की अवधि के लिए)

(ग) जी हाँ।

(घ) यद्यपि, चौपहियों के हिसाब से, वार्षिक क्षमता 40,000 माल डिब्बे बतायी जाती है, लेकिन जैसा कि ऊपर भाग (ख) के उत्तर से देखा जा सकता है, निकट भूत में वास्तविक उत्पादन इससे बहुत कम रहा है। 1969-70 के कार्यक्रम के लिए आर्डरों पर सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है। ऐसा कोई प्रस्ताव नहीं है कि अगले दो वर्षों में केवल 7,000 माल डिब्बों के लिए आर्डर दिए जायेंगे।

सोवियत संघ को माल डिब्बों की सप्लाई के सम्बन्ध में अभी बात-चीत चल रही है। पोलैंड से 500 माल डिब्बों के लिए आर्डर मिले हैं और निर्यात के कुछ और आर्डर भी हाथ में हैं।

निर्यात आर्डरों के लिए बतायी जाने वाली कीमतें निर्माताओं के परामर्श से निकाली जाती हैं और अच्छी से अच्छी कीमतें प्राप्त करने का भरसक प्रयास किया जाता है और माल डिब्बा निर्माताओं को लागत से कम कीमतें स्वीकार करने के लिये विवश करने का प्रश्न नहीं उठता। देशी आर्डरों के मामले में, माल डिब्बा निर्माताओं को दी जाने वाली कीमतों में उनसे प्राप्त प्रस्तावों और अन्य सम्बद्ध पहलुओं को ध्यान में रखा जाता है।

जैसे-जैसे अनुरक्षण का काम बढ़ता जाता है, वैसे-वैसे रेल कारखानों में उत्पादन को क्रमशः कम कर दिया जाता है और अनुरक्षण सम्बन्धी आवश्यकताओं को पूरा करने के बाद उपलब्ध फालतू क्षमता को ही माल डिब्बों के निर्माण के लिए काम में लाया जा रहा है।

रुरकेला इस्पात कारखाने के लिये लौह-अयस्क

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

(क) क्या रुरकेला इस्पात कारखाना अभी भी कुछ गैर-सरकारी खान मालिकों से कुछ लौह-अयस्क प्राप्त कर रहा है; और

(ख) यदि हाँ, तो ऐसे खान मालिकों के नाम क्या हैं और गत दो वर्षों से प्रत्येक खान मालिक से कितना लौह-अयस्क प्राप्त हुआ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री (श्री च० मु० पुनाचा) :

(क) जी, हाँ।

(ख) हिन्दुस्तान स्टील लिमिटेड खनिज तथा धातु व्यापार निगम की मार्फत दीर्घकालीन समझौतों के अन्तर्गत लौह-अयस्क की आवश्यकताओं के कुछ भाग की पूर्ति तीन प्राइवेट फर्मों से लौह-अयस्क ले कर कर रही है। फर्मों के नाम और वर्ष 1967 और 1968 में उनसे लिए गए लौह-अयस्क की मात्रा निम्नलिखित है:—

	टन
मेसर्स मिश्री लाल जैन प्राइवेट लिमिटेड	3,89,000
मेसर्स बी० पटनायक (माइन्स) प्राइवेट लिमिटेड	3,39,841
मेसर्स रुंगटा सन्स प्राइवेट लिमिटेड	3,70,304
ये करार 8-7-1966 से ले कर 3 वर्ष के लिए प्रभावी है।	

कलकत्ते में वृत्ताकार रेलवे

*827. श्री ज्योतिर्मय बसु:

श्री समर गुह:

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या कलकत्ता में वृत्ताकार अथवा अर्ध-वृत्ताकार रेलवे बनाने की योजना चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में शामिल कर ली गई है;

(ख) यदि हाँ, तो इस योजना का व्यौरा क्या है;

(ग) निर्माण-कार्य के कब तक शुरू किए जाने तथा कब तक पूरा होने की आशा है;

(घ) इस परियोजना पर अनुमानित कितनी लागत आयेगी; और

(ङ) क्या केन्द्रीय सरकार पूरा खर्च वहन करेगी?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) से (घ) कलकत्ता में दमदम से प्रिंसेपघाट तक उपनगरी लाइन को बढ़ाने के लिए एक योजना अंतिम रूप से चौथी पंचवर्षीय योजना में शामिल की गयी है और इसके लिए अन्तिम स्थान-निर्धारण सर्वेक्षण चालू वर्ष में शुरू किया जायेगा। इस प्रायोजना की अनुमानित लागत 30 करोड़ रुपए है। सही लागत तभी मालूम होगी जब अन्तिम स्थान-निर्धारण सर्वेक्षण पूरा हो जाये और विस्तृत अनुमान तैयार कर लिया जाये। काम भी इसके बाद ही शुरू किया जा सकता है।

(ङ) जी हाँ।

इस्पात उत्पादन में विविधता लाना

*828. श्री क० मि० मधुकर :

श्री जनार्दन :

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

(क) क्या यह सच है कि सरकार सरकारी क्षेत्र के इस्पात कारखानों में उत्पादन प्रणाली में विविधता लाने और नई किस्म के उत्पादन शुरू करने के बारे में विचार कर रही है;

(ख) यदि हाँ, तो ऐसी योजना के अन्तर्गत कौन-कौन से कारखाने आयेंगे; और

(ग) सरकार का इसे कब आरम्भ करने का इरादा है?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) सरकारी क्षेत्र के कारखानों में उत्पादन-भिन्नता का दायरा सीमित है किन्तु इस्पात की नई किस्मों के उत्पादन आरम्भ करने की कुछ संभावनायें हैं और इस ओर सरकार ध्यान दे रही है।

(ख) नए या उन्नत उत्पादों के लिए लागू की जाने वाली योजनाओं का सरकारी क्षेत्र के तीनों सर्वतोमुखी कारखानों में लागू किया जायगा।

(ग) री-इनफोर्समेंट छड़ों की उन्नत किस्म का, जिसे हाई टेन्साइल डिफोर्मंड छड़ कहते हैं, उत्पादन भिलाई और दुर्गापुर में शुरू हो चुका है। चौथी योजना में इस्पात की कुछ अन्य किस्मों के उत्पादन का विचार है।

डिब्बों की कमी के कारण दक्षिण रेलवे पर गाड़ियों का रद्द किया जाना

***829. श्री मंगलाथुमाडोम :** क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि जनवरी-फरवरी, 1969 में डिब्बों की कमी के कारण दक्षिण रेलवे पर कई गाड़ियाँ रद्द कर दी गई थीं; और

(ख) उस रेलवे पर डिब्बों की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिये क्या कार्यवाही की गई है?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी नहीं।

(ख) उपलब्ध सवारी डिब्बों का अधिक से अधिक उपयोग हो ऐसा सुनिश्चित करने के लिए सभी शक्य प्रयास किए गए हैं ताकि विभिन्न कारणों से डिब्बों की कमी की वारदात कम से कम हो।

मिश्रित इस्पात की कमी

***830. श्री स्वतन्त्र सिंह कोठारी :** क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि मिश्रित इस्पात की माँग उसकी सलाई से कहीं अधिक है;

(ख) यदि हाँ, तो इस माँग को कैसे पूरा किया जा रहा है;

(ग) देश में मिश्रित इस्पात का वास्तविक उत्पादन तथा उसकी उत्पादन क्षमता कितनी है; और

(घ) देश में उत्पादन क्षमता को बढ़ाने के लिये क्या कार्यवाही की जा रही है?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री (श्री चे० मु० पुनाचा) :

(क) जी हाँ सहोदय।

(ख) इस समय कमी की पूर्ति यथासम्भव आयात द्वारा की जाती है।

(ग) पहले से ही निरोजित उत्पादन क्षमता 237,000 टन है। वर्ष 1968-69 की अवधि में 120,000 टन उत्पादन का अनुमान है।

(घ) उत्पादन-वृद्धि के उपायों में देशीय उद्योग के संरक्षणार्थ प्रतिबन्धित आयात नीति, और मिश्र इस्पात का वैज्ञानिक और मानकीकरण भी शामिल है। निर्धारित क्षमता तक उत्पादन के लिए उपाय किए जा रहे हैं और दुर्गापुर के मिश्र इस्पात कारखाने के क्रमिक विस्तार का प्रस्ताव विचाराधीन है। जिन नई क्षमताओं के लिए लाइसेंस दिए जा चुके हैं उनके अधिष्ठापन में तेजी लाने का विचार है। मुख्य इस्पात कारखानों में कुछ अल्प-मिश्रित इस्पातों के उत्पादन का भी विचार है।

साइकिलों के टायरों और ट्यूबों की कमी

*831. डा० कर्ण सिंह :

श्री रामचन्द्र वीरप्पा :

श्री रा० रा० सिंह देव :

श्री बजर्राज सिंह :

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

(क) क्या सरकार को पता है कि साइकिलों के टायरों और ट्यूबों की बहुत कमी है;

(ख) क्या सरकार को यह भी पता है कि इन वस्तुओं में बड़ी चोर-बाजारी हो रही है और ये वस्तुएँ सामान्य मूल्य पर बिल्कुल भी नहीं मिलती; और

(ग) इस कमी को, जिसके समाज के मध्यम और निर्धन वर्गों पर, जिनके लिए साइकिल दैनिक जीवन की आवश्यक वस्तु बन गई है, प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है, दूर करने के लिए सरकार ने क्या कारवाही की है?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री (श्री फख्रुद्दीन अली अहमद):

(क) जहाँ तक सरकार को जानकारी है, साइकिल के टायरों तथा ट्यूबों की देश में कोई कमी नहीं है। 1968 में साइकिल के टायरों तथा ट्यूबों प्रत्येक की आवश्यकता का अनुमान 240 लाख लगाया गया था और साइकिल के टायरों की उत्पादन संख्या 245 लाख तथा ट्यूबों की संख्या लगभग इतनी ही रही।

(ख) कुछ मार्केट को अधिक पसन्द किए जाने के कारण उनकी कमी तथा उसके परिणामस्वरूप अधिक मूल्य लिए जाने की शिकायतें प्राप्त हुई हैं।

(ग) राज्य सरकारों/स्थानीय प्रशासनों द्वारा उपभोक्ताओं को उचित मूल्यों पर टायरों तथा ट्यूबों के अधिग्रहण तथा वितरण करने की दृष्टि से टायरों तथा ट्यूबों को आवश्यक वस्तु अधिनियम के अन्तर्गत आवश्यक वस्तु घोषित किया गया है।

भावनगर-तारापुर रेलवे लाइन

*832. श्री यशपाल सिंह : क्या रेलवे मंत्री गुजरात में रेलवे लाइनों के बारे में

19 नवम्बर, 1968 के तारांकित प्रश्न संख्या 188 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या सरकार को इस बीच भावनगर-तारापुर रेलवे लाइन का सर्वेक्षण प्रतिवेदन मिल गया है;

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार ने इस पर विचार कर लिया है; और

(ग) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी हाँ।

(ख) भावनगर-तारापुर लाइन की संशोधित सर्वेक्षण रिपोर्टों की जाँच अभी भी की जा रही है।

(ग) रिपोर्ट में बतायी गयी आमदनी/निर्माण की लागत के आँकड़ों को रेलवे बोर्ड ने अभी तक स्वीकार नहीं किया है। रिपोर्ट के अनुसार यह लाइन 140 किलोमीटर लम्बी होगी, इसके निर्माण की लागत लगभग 12 करोड़ आयेगी और निर्माण पूरा होने के छः वर्ष बाद भी वित्तीय दृष्टि से इसके औचित्य की संभावना नहीं है।

केरल में रेलों का विकास

*833. श्री अनिरुद्धन :

श्री ई० के० नायनार :

श्री सी० के० चक्रपाणि :

श्री अ० कु० गोपालन :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) चौथी पंचवर्षीय योजना में रेलवे के विकास के लिए कुल कितनी धनराशि का नियतन किया गया है ;

(ख) उक्त अवधि में केरल राज्य के लिये कुल कितनी धनराशि नियत की गयी है ; और

(ग) क्या सरकार का विचार केरल राज्य में रेलवे के विकास के लिए निर्धारित धनराशि में वृद्धि करने का है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह)

(क) रेलवे की चौथी पंचवर्षीय योजना के लिए प्रस्तावों को, जिनमें वित्तीय आवंटन शामिल है, योजना आयोग के परामर्श से अंतिम रूप दिया जा रहा है।

(ख) और (घ) धन की आवश्यकता का हिसाब सम्पूर्ण रेलवे प्रणाली के माल और यात्री यातायात दोनों में होने वाली प्रत्याशित वृद्धि के आधार पर किया जाता है। राज्यों के आधार पर धन का आवंटन नहीं किया जाता।

केरल में रेलवे का विकास

*834. श्रीमती सुशीला गोपालन :

श्री प० गोपालन :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या केरल राज्य के योजना बोर्ड ने रेलवे के विकास की केन्द्रीय योजनाओं में शामिल करने के लिये किन्हीं योजनाओं का सुझाव दिया है;

(ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है;

(ग) क्या केन्द्रीय सरकार का विचार इन योजनाओं को केन्द्रीय योजनाओं में शामिल करने का है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) से (घ) एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है।

[पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 583/69]

Railway land in Bikaner Division

*835. **Shri P. L. Barupal** : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the area of unutilised cultivable railway land lying close to the railway line in the canal-irrigated area of Bikaner Division of the Northern Railway; and

(b) whether Government propose to allot such land to the local cultivators for ploughing ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) 489 acres approximately.

(b) Yes Sir. Licensing of surplus land in the canal area for cultivation purposes, in accordance with rules, is considered by the Railway.

सवारी मोटर कारों तथा स्कूटरों की माँग

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

(क) (एक) हिन्दुस्तान एम्बैसेडर (दो) फिएट (तीन) स्टैंडर्ड मोटर कारों तथा (चार) वेस्पा स्कूटरों की वार्षिक माँग कितनी-कितनी है;

(ख) इन कारों तथा स्कूटरों का कुल वार्षिक उत्पादन कितना है; और

(ग) क्या इनमें से कुछ कारों का निर्यात करने का कोई प्रस्ताव है?

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

(क) और (ख) एक विवरण सभा-पटल पर रखा जाता है।

(ग) यद्यपि कारों के निर्यात का कोई निश्चित रूप से विचार नहीं है फिर भी रूमनिया के एक शिष्ट मंडल जिसने कुछ मास पूर्व भारत का दौरा किया था, ने भारत से 2,000 फिएट कारों का आयात करने के लिये राज्य व्यापार निगम से रुचि व्यक्त की थी। राज्य व्यापार निगम द्वारा इस मामले में आगं कार्यवाही की जा रही है।

विवरण

(क) प्रत्येक प्रकार की कार तथा स्कूटर की वार्षिक माँग के आँकड़े उपलब्ध नहीं हैं। यात्री कारों की 1973-74 तक कुल माँग 75,000 संख्या प्रतिवर्ष हो जाने का अनुमान है। इसी प्रकार स्कूटरों, मोटर साइकिलों तथा मोपेडों की 1973-74 तक कुल माँग, 2,00,000 प्रति वर्ष हो जाने का अनुमान है।

(ख) तीनों मार्कों कारों और वेस्पा स्कूटरों का विगत कुछ वर्षों में उत्पादन निम्न प्रकार रहा है:—

कार/स्कूटरों का मार्क	1967	1968	1969 जनवरी-फरवरी
हिन्दुस्तान एम्बासेडर कार	20,515	22,687	3,900
फिएट 1100 डी० कार	10,055	12,276	1,929
स्टैन्डर्ड हेराल्ड कार	2,769	2,345	214
वेस्पा स्कूटर	15,982	19,040	4,525

Licences for Industries

***837. Shri Onkar Lal Berwa :** Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Government have issued 191 licences for establishing industries in different States ;

(b) if so, the number of such licences issued for Rajasthan ; and

(c) the reasons for keeping it a backward State ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmad) :

(a) Yes, Sir. During the period from January to November, 1968, 191 licences have been issued under the Industries (Development and Regulation) Act, 1951 for different States.

(b) 3.

(c) It is not a fact that Rajasthan is being kept as a backward State. Licences are granted on the basis of applications actually received. All applications are considered on merits though, other things being equal, it is the Government's policy to give preference to schemes proposed to be located in industrially backward areas. The number of applications received from Rajasthan has been small and hence the comparatively smaller number of licences issued for that State.

Watch Factory in Jammu and Kashmir

***838. Shri Yashwant Singh Kushwah :** Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Central Government are considering the question of setting up a watch factory and some other factories in the public sector in Jammu and Kashmir State ; and

(b) if so, the details thereof ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

(a) and (b) It is proposed to set up a factory for production of watches in Kashmir by Hindustan Machine Tools Limited. Details of this project are being finalised. Other proposals for setting up units in the public sector in Jammu and Kashmir State include a precision measuring tools factory for manufacture of guages, vernier calipers, micro-meters, etc. and an ancillary unit of Indian Telephone Industries Limited, Bangalore for manufacture of Textile Braided Cords and Moulded type of alram fuses. Details regarding the precision tools project are presently being finalised. The Indian Telephone Industries ancillary unit is expected to produce 3.5 lakhs units of Textile Braided Cords and 2.5 lakhs units of alarm fuses of a total value of about Rs.22 lakhs per annum. An Officer on 'Special Duty' appointed by the Indian Telephone Industries Limited is attending to the preliminary work connected with the setting up of this unit.

**Manufacture of Watches in Hindustan
Machine Tools Factory**

***839. Shri Ramavatar Shastri :** Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) the names of the watches, other than 'Janta' watch, being manufactured in Hindustan Machine Tools factory ;

(b) the annual manufacturing capacity of the said factory in regard to various makes of watches ;

(c) the make of the watch which has the largest demand in the country and the annual sale proceeds thereof ; and

(d) whether Government earn profit or incur loss in the business of watches and the extent thereof ?

**The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs
(Shri F. A. Ahmed) :**

(a) Janata Luminous

Tarun

Citizen

Sona

Pilot

Jawan

Tareeq (Gold Plated)

Tareeq (Stainless Steel)

Sujata

Nutan

(b) The present manufacturing capacity of the factory is 3,00,000 watches.

(c) Janata wrist watch has the largest demand in the country. During the year 1967-68 1,13,661 Janata watches were sold and the sale proceeds amounted to Rs.116 lakhs.

(d) The Watch Factory is making profit. During 1967-68 , it made a gross profit of Rs.126.8 lakhs.

पूर्व रेलवे में मालगाड़ियों की परीक्षा

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

(क) क्या यह सच है कि पूर्व रेलवे में मालगाड़ियों की परीक्षा की युक्तिपूर्ण विधि अपनाई जाने पर भी उस रेलवे में मालगाड़ियों के चलने की स्थिति में कोई मूलभूत सुधार नहीं हुआ है ;

(ख) यदि हाँ, तो रेलवे बोर्ड और पूर्व रेलवे के अधिकारी उसका इतना अधिक प्रचार क्यों कर रहे हैं ; और

(ग) यदि उपरोक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक हो तो तत्सम्बन्धी तथ्य और आँकड़े क्या हैं ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) प्रारम्भिक स्टेशनों पर मालगाड़ियों की जाँच में तेजी लाने के फलस्वरूप मालगाड़ियों के चलने में सुधार हुआ है और रास्ते के स्टेशनों पर अब उनकी जाँच नहीं की जाती। इन स्टेशनों पर इस निमित्त गाड़ियों का रुकना अपेक्षित नहीं है।

(ख) सवाल नहीं उठता।

(ग) पूर्व रेलवे के बडौल, बर्दवान, पानागड़, झांझा, गुड़गंडी और गया स्टेशनों पर गाड़ियों की रास्ते में की जाने वाली जाँच समाप्त कर दी गयी है।

भारतीय मानक संस्था

4898. श्री बाबू राव पटेल : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को भारतीय मानक संस्था के महानिदेशक द्वारा 3 जनवरी, 1969 को नई दिल्ली में दिए गए वक्तव्य की जानकारी है जिसमें उसने कहा है कि :—

“सरकार हमारे पर काट रही है। वह संस्था द्वारा निर्धारित मानकों पर दृढ़ रहने की इच्छुक नहीं है.....

उपभोक्ताओं जागो नहीं तो घोखा खाओगे”

और उसने लोगों को यह सलाह दी है कि वे “क्रुद्ध युवक” बन कर एक जोरदार उपभोक्ता आन्दोलन आरम्भ करें;

(ख) यदि हाँ, तो इस वक्तव्य के बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है;

(ग) कितने मामलों में और कितने उद्योगों के संबंध में सरकार ने इस संस्था द्वारा निर्धारित मानक नहीं अपनाये;

(घ) इस प्रवृत्ति को ध्यान में रखते हुए क्या भारतीय मानक संस्था को समाप्त करने का सरकार का विचार है; और

(ङ) यदि नहीं तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(क) और (ख) जी, हाँ। 3 जनवरी, 1969 को "स्टैंडर्डिजेशन एण्ड कामन मैन" शीर्षक पर भारतीय मानक संस्था के महानिदेशक का भाषण सही प्रकाशित नहीं हुआ है जैसा कि इस प्रश्न में उल्लिखित है। महानिदेशक ने यह नहीं कहा कि सरकार संस्था द्वारा निर्धारित मानकों का पालन नहीं कर रही है। आवश्यक वस्तुओं के मूल्यों में वृद्धि रोकने के लिये सशक्त उपभोक्ता आन्दोलन को प्रेरित करना सरकार की नीति के अनुसार है।

(ग) उद्योगों में ऐसा कोई उदाहरण नहीं जहाँ सरकार ने भारतीय मानक संस्था द्वारा निर्धारित मानकों को स्वीकार न किया हो।

(घ) तथा (ङ) संस्था मूल्यवान् कार्य कर रही है और सरकार के विभाग तथा संस्था मानकों के निर्धारण तथा उन्हें लागू करने में एक दूसरे से सहयोग कर रहे हैं। भारतीय मानक संस्था को तोड़ने का प्रश्न ही नहीं उठता।

सिलाई मशीनों के कारखाने

4899 श्री बाबूराव पटेल : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) सिलाई मशीन फैक्टरियों के नाम क्या हैं, वे कहाँ-कहाँ पर हैं, उनमें से प्रत्येक में कितनी-कितनी पूंजी लगी हुई है, उनके निदेशकों और सहयोगकर्त्ताओं के नाम क्या हैं और प्रत्येक फैक्टरी में प्रतिवर्ष कितना तथा कितने मूल्य का उत्पादन होता है;

(ख) तीसरी योजना में लाइसेंस-प्राप्त क्षमता और वास्तविक उत्पादन कितना था और उत्पादन लक्ष्य पूरे न हो सकने के क्या कारण थे;

(ग) पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक फैक्टरी की प्रति वर्ष कितनी विदेशी मुद्रा मंजूर की गई और उन्होंने किन-किन पुर्जों का आयात किया?

(घ) पिछले पाँच वर्षों में प्रत्येक विदेशी सहयोगकर्त्ता द्वारा प्रति वर्ष कितना मुनाफा विदेश भेजा गया; और

(ङ) गत पाँच वर्षों में प्रत्येक फैक्टरी द्वारा निर्यात से प्रति वर्ष कितनी विदेशी मुद्रा अर्जित की गई और जिन देशों को निर्यात किया गया उनके नाम क्या हैं?

(क) इस समय तकनीकी विकास के महानिदेशालय की सूची पर सिलाई मशीनों के कारखानों के नाम, निदेशकों के नामों को छोड़ कर दिखलाने वाला एक विवरण संलग्न है (अनुबन्ध १) [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 584/69] निदेशकों के नामों की जानकारी संकलित की जा रही है।

(ख) संगठित क्षेत्र में तृतीय पंचवर्षीय योजना के अन्त तक लाइसेंस-प्राप्त क्षमता तथा वास्तविक उत्पादन क्रमशः 5,99,200 नग तथा 4,30,000 नग था। उत्पादन में कमी के कारण

आयातित कच्चे माल तथा पुर्जों तथा विदेशी मुद्रा की अनुपलब्धि और देशीय कच्चे माल का अपर्याप्त सम्भरण था।

(ग) आवश्यक जानकारी प्रस्तुत करने वाला एक विवरण संलग्न है (अनुबन्ध २)। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 584/69]

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

(ङ) निर्यात के फर्मवार आँकड़े नहीं रखे जाते। विगत तीन वर्षों में निर्यात से अर्जित कुल विदेशी मुद्रा तथा देशों के नाम निम्नलिखित हैं:—

वर्ष	मूल्य लाख रुपयों में (अवमूल्यनोत्तर)	उन देशों के नाम जिन्हें सिलाई मशीनों का निर्यात किया जा रहा है
1966-67	48.06	अदन, अफगानिस्तान, ब्रिटिश गायना, कनाडा,
1967-68	46.97	श्रीलंका, काँगो, फ्रांस, घाना, यूनान, जोर्डन, केन्या
1968-69	31.62	कुवैत, लीबिया, मलेशिया, मारिशस, नाइजेरिया,
(दिसम्बर		सिंगापुर, सूडान, तन्जानिया, थाईलैण्ड, टी० ओमान,
1968 तक)		ग्रेट ब्रिटेन, संयुक्त अमरीका, पश्चिमी जर्मनी, विण्डवर्ड आइलैंड, यूगोस्लाविया तथा जेम्बिया।

Development of Backward Areas of Madhya Pradesh

4900. **Shri G.C. Dixit** : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) the details in regard to the determination of Backward areas in Madhya Pradesh in the Third Five Year Plan period, the action taken by Government for the establishment of Public Sector Industries in these areas and the licences issued during this period to establish industrial undertakings there on priority basis ; and

(b) the scheme in regard to developing such areas further during the Fourth Plan ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

(a) Indicators for the determination of backward areas in different States have been given in the statement placed on the Table of the House by the Prime Minister on the 11th December, 1968 in reply to Unstarred Question No. 4153. The Planning Commission have emphasised upon all State Governments, the need for building up infra-structure facilities and conserving and developing natural resources of the areas adjudged to be backward within a State, with the object of reducing disparities. State Governments are expected to evolve schemes accordingly, which in their view are best suited to local conditions in each case and can be expected to accelerate the development of the markedly backward areas. Taking the State as a whole, the under-mentioned public sector projects have been set up in Madhya Pradesh during the first three Five Year Plans:

1. Bhilai Steel Plant.
2. Heavy Electricals, Bhopal.
3. Nepa Paper Mills.
4. Security Paper Mills.
5. Korba Aluminium.
6. New Alkaloid Factory.
7. Mandhar Cement Factory.

Under the Industries (Development and Regulation) Act, 1951, 156 licences were issued for Madhya Pradesh during 1961-66.

(b) As the Fourth plan is yet to be finalised it is not possible to spell out the schemes likely to be taken up during this Plan in Madhya Pradesh.

गौहाटी रेलवे बस्ती में आग लगना

4901. श्री विश्वनारायण शास्त्री : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि फरवरी, 1969 के अन्तिम सप्ताह में गौहाटी की रेलवे बस्ती में आग लग गई थी;

(ख) यदि हाँ, तो उस आग लगने के क्या कारण थे; और

(ग) इस अग्निकांड के कारण कितनी हानि हुई ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जो हाँ, 25-2-69 को गौहाटी रेलवे स्टेशन के पास रेलवे बस्ती में आग लग गयी थी।

(ख) आग लगने के कारण का पता नहीं लगाया जा सका क्योंकि प्रत्यक्ष साक्ष्य उपलब्ध नहीं है।

(ग) 60 कच्चे क्वार्टर और 32 अर्ध पक्के क्वार्टर नष्ट हो गए। आग फैलने से रोकने के लिए अन्य 9 क्वार्टरों को अंशतः गिरा दिया गया। रेलवे को एक लाख रुपए की क्षति हुई। लेकिन आग लगने के कारण किसी की मृत्यु नहीं हुई।

औद्योगिक बस्तियों में कार्य की प्रगति

4902. श्री सोमचन्द्र सोलंकी : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) प्रत्येक राज्य में औद्योगिक बस्तियों की श्रेणियाँ कौन-कौन सी हैं और वर्ष 1968 में उनके कार्य में कितनी प्रगति हुई है; और

(ख) गुजरात राज्य में और मुख्य रूप से अहमदाबाद, बड़ौदा और सूरत में जो कार्यक्रम किया गया है उसका व्यौरा क्या है ?

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

(क) और (ख) सम्बन्धित अधिकारियों से जानकारी इकट्ठी की जा रही है और समा-पदल पर रख दी जायेगी।

लाइसेंस जारी करने में विलम्ब

4903. श्री एस० डी० सोम सुन्दरम : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि संबद्ध राज्य सरकारों द्वारा सिफारिशों की जाने के बाद भी लघु उद्योगों की स्थापना के लिए विदेशों से अपेक्षित मशीनों के आयात के लिए लाइसेंस देने में मंत्रालय में अत्यधिक विलम्ब किया जाता है;

(ख) यदि हाँ, तो प्रत्येक राज्य के ऐसे कितने-कितने मामले मंत्रालय में लम्बित पड़े हैं और प्रत्येक मामले में विलम्ब के क्या कारण हैं; और

(ग) ऐसे मामलों में विलम्ब को रोकने के लिए क्या कार्यवाही की जा रही है?

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

(क) राष्ट्रीय लघु उद्योग निगम लघु उद्योगों के लिए विदेशी सरकारों से ऋण के विरुद्ध मशीनों का आयात करता है। निगम भावी किराया-खरीदारों से अग्रिम राशि प्राप्त होते ही तुरन्त मशीनों के आयात के लिए मुख्य नियंत्रक आयात तथा निर्यात को आवेदन प्रस्तुत करता है और सामान्यतः आयात लाइसेंस आवेदन दिए जाने की तिथि से 15-20 दिन में ही प्राप्त हो जाता है जहाँ मशीनों का आयात विदेशी निर्बाध रूप से मुद्रा से करना होता है वहाँ उन आवेदनों, जिन की उद्योग निदेशकों द्वारा सिफारिश की जाती है, पर इस दृष्टि से विचार किया जाता है कि क्या मशीनों का आयात करना आवश्यक है और यदि ऐसा है तो आयात की जाने वाली वस्तु देश में ही उपलब्ध है अथवा नहीं। ऐसे आवेदनों पर एक समिति द्वारा विचार किया जाता है और इसमें लगभग दो मास लग जाते हैं।

(ख) तथा (ग) प्रश्न ही नहीं उठते।

सवारी कार

4904. श्री गार्डिलिंगन गौड : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने सवारी कार के निर्माण के प्रस्तावों पर विचार किया है;

(ख) यदि हाँ, तो उनके बारे में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है; और

(ग) इसे कब तक क्रियान्वित किए जाने की संभावना है?

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

(क) से (ग) सरकार को यात्री कारों का निर्माण करने के लिए बहुत से प्रस्ताव मिले हैं। इनकी विशद रूप से समीक्षा की गई है किन्तु अभी तक इस पर अन्तिम रूप से निर्णय नहीं किया गया है क्योंकि चौथी पंचवर्षीय योजना में नई कार परियोजना को कार्यान्वित किया जाना है अथवा नहीं, इस मामले पर अभी निर्णय नहीं किया जा सका है।

ट्रैक्टरों का निर्माण

4905. श्री गार्डिलिंगन गौड :

श्री घुलेश्वर मीना :

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

(क) किन-किन राज्यों में विदेशी सहयोग से ट्रैक्टर बनाने के कारखाने स्थापित करने के प्रस्ताव केन्द्रीय सरकार को भेजे हैं; और

(ख) इस मामले में सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

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

(क) और (ख) दि पंजाब स्टेट इण्डस्ट्रियल डेवलपमेंट कारपोरेशन लि० चण्डीगढ़ ही केवल एक मात्र राज्य सरकार का संगठन है जिसने ट्रैक्टर बनाने के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। उन्होंने प्रस्ताव नवम्बर, 1967 में प्रस्तुत किया था और इसके अनुसार लुधियाना में एक नया औद्योगिक उपक्रम स्थापित किया जाना है जो कि बलारिया के मैड एग्री-मशीन टेबनो एक्सपोर्ट के सहयोग से 13 अश्व शक्ति के 12,000 ट्रैक्टर प्रति वर्ष बनायेगा। उन्हें सूचित किया गया था कि प्रस्ताव पर विचार किए जाने से पूर्व वे निर्माणाधीन ट्रैक्टर का आद्यरूप बुदनी स्थित ट्रैक्टर प्रशिक्षण तथा परीक्षण केन्द्र से परीक्षण करवायें। प्रस्ताव पर परीक्षण प्रतिवेदन प्राप्त होने के पश्चात् विचार किया जायेगा।

हाल ही में पंजाब सरकार ने अनुरोध किया है कि उसे केन्द्रीय सरकार द्वारा सरकारी क्षेत्र में चेकोस्लोवाकिया के सहयोग से स्थापित की जाने वाली ट्रैक्टरों की औद्योगिक परियोजना को कार्यान्वित करने की अनुमति दी जाये। इस परियोजना के सम्बन्ध में स्थिति यह है कि इस परियोजना में ट्रैक्टरों के निर्माण के लिए हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लि० के पिंजौर स्थित एकक तथा खनन तथा सहायक मशीनी निगम दुर्गापुर की उपलब्ध फालतू क्षमता को अधिकतम मात्रा तक प्रयोग करने का प्रस्ताव है। राष्ट्रीय उद्योग विकास निगम को इस परियोजना के सभी पक्षों की जाँच कर विस्तृत प्रतिवेदन प्रस्तुत करने को कहा गया है। पंजाब सरकार के प्रस्ताव पर अन्तिम निर्णय राष्ट्रीय उद्योग विकास निगम के प्रतिवेदन की प्राप्ति तथा उसकी जाँच के पश्चात् ही लिया जायेगा।

ट्रांजिस्टर के बैटरी-सैल

4906. श्री गार्डिलिंगन गौड : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि ट्रांजिस्टरों के विभिन्न प्रकार के बैटरी-सैलों के मूल्य बढ़ गए हैं;

(ख) यदि हाँ, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या इन सैलों के मूल्यों को घटाने का सरकार का विचार है; और

(घ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद):

(क) और (ख) ट्रांजिस्टरों में लगने वाले सूखी बैटरियों को आवश्यक वस्तु घोषित किया गया है और सरकार इस उद्योग के मूल्य पर निगरानी रखती है। कच्चे माल की लागत में वृद्धि हो जाने तथा मजदूरी बढ़ जाने के कारण अक्टूबर/नवम्बर 1968 में दो निर्माताओं ने कुछ खास किस्म की ट्रांजिस्टर बैटरियों के मूल्य में वृद्धि की है।

(ग) तथा (घ) मूल्यों में जब भी कोई ऐसी उल्लेखनीय वृद्धि का पता चलता है, कीमतों को स्थिर रखने के लिए कार्यवाई की जाती है।

Confirmation of A. P. W.Is on North Eastern Railway

4907. **Shri Jagannath Rao Joshi :** **Shri Atal Bihari Vajpayee :**
Shri Brij Bhushan Lal : **Shri Ranjit Singh :**
Shri Suraj Bhan :

Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that there are many such A. P. W.Is on the North Eastern Railway, who ought to have been confirmed four years ago, but they have not so far been confirmed.

(b) if so, the reasons for not confirming them ;

(c) the reasons for which they remained temporary for such a long time and whether it had any adverse effect on the chances of their promotions etc ; and

(d) whether Government propose to give them due compensation for this ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

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

Through Bogies From Bulandshahr to Delhi

4908. **Shri Jagannath Rao Joshi :** **Shri Atal Bihari Vajpayee :**
Shri Brij Bhushan Lal : **Shri Ranjit Singh :**
Shri Ram Gopal Shalwale :

Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether there is a proposal to attach through bogies from Bulandshahr to Delhi to some trains ;

(b) if so, when ; and

(c) if not, the reasons therefor ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) No.

(b) Does not arise.

(c) Lack of traffic justification.

Small Car Project Proposal of Shri M. H. Thakkar

4909. **Kumari Kamala Kumari :** **Shri Om Prakash Tyagi :**
Shri Narain Swarup Sharma : **Shri Bal Raj Madhok :**
Shri Ram Swarup Vidyarthi :

Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 4784 on the 17th December, 1968 and state :

- (a) whether the proposal of Shri M. H. Thakkar for the manufacture of small car has since been considered ;
- (b) if so, the details of the Government's decision in this regard ; and
- (c) if not, the causes of delay in this regard ; and
- (d) the names of persons other than Shri Thakkar from whom other proposals have been received ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs
(Shri F. A. Ahmed) :

(a) and (b) The proposal of Shri Thakkar, along with other similar proposals, is still under consideration of Government.

(c) A decision on the proposal of Shri Thakkar will be taken after a decision has been taken on the inclusion of the Small Car project in the Fourth Five Year Plan.

(d) The names of parties other than Shri Thakkar from whom proposals have been received for manufacture of small car are as under :

1. Messrs International Industrial Development Bureau, New Delhi.
2. Messrs. Mysore State Industrial Investment and Development Corporation, Bangalore.
3. Messrs. Regie Nationale Renault, France.
4. Messrs. Zavodi Crvena Zastava, Yugoslavia.
5. Messrs. Hindustan Auto Products, New Delhi.
6. Messrs. Premier Automobiles Ltd., Bombay.
7. Messrs. Associated Corporation of Industries (India) Private Ltd., Bombay.
8. Messrs. Puri Industries, Yamuna Nagar, District Ambala (Haryana).
9. Shri H. S. Joneja, New Delhi.
10. Messrs. Arvind Automobiles, Trivandrum.
11. Messrs. Hee Tools, New Delhi.
12. Shri S. D. Kulkarni, Ichalkaranji, District Kolhapur.
13. Shri S. C. Das Gupta, Durgapur.
14. Shri Sanjay Gandhi, New Delhi.

Sarkar Committee Report on Steel Transactions

4910. **Kumari Kamla Kumari :** **Shri Om Prakash Tyagi :**
Shri Narin Swarup Sharma : **Shri Bal Raj Modhok :**
Shri Ram Swarup Vidyarthi :

Will the Minister of **Steel and Heavy Engineering** be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 4736 on the 17th December, 1968 regarding action taken on the recommendations of the Sarkar Committee on Steel Transactions and state :

(a) the date from which disciplinary proceedings were started against each of the Officers concerned ;

(b) whether the proceedings against any Officer have been completed so far ; and

(c) the action proposed to be taken by Government against the officers who have retired and against whom charges have been levelled ?

The Minister of State in the Ministry of Steel and Heavy Engineering
(Shri K. C. Pant):

(a) The dates from which disciplinary proceedings were started (i.e. the dates on which charge sheets were issued) are as follows :

1. Shri A. S. Bam	11-9-1968
2. Shri S. C. Mukherjee	23-11-1968
3. Shri S. B. Basu	16-12-1968
4. Shri S. Gupta	16-11-1968
5. Shri D. P. Mitra	14-11-1968
6. Shri G. N. Sengupta	22-11-1968
7. Shri S. N. Banerjee	17-12-1968

In the cases of S/Shri B. C. Mathur and C. A. Nair, it has been decided, on the advice of the Central Vigilance Commission, that a warning would be appropriate, and necessary action is being taken by the Ministry of Home Affairs.

(b) No, Sir.

(c) In terms of Article 351A of the Civil Service Regulations, and Article 314 of the Constitution, no action can be taken by Government against the officers who have retired, and whose pensions have already been sanctioned. In the case of one of the Officers, Shri L.K. Bose, since pension has not yet been sanctioned, a proposal for suitable reduction of pension is under consideration, in consultation with the Central Vigilance Commission and the Union Public Service Commission.

Theft of Railway Equipments

4911. Kumari Kamala Kumari :	Shri Om Prakash Tyagi :
Shri Narain Swarup Sharma :	Shri Bal Raj Madhok :
Shri Ram Swarup Vidyarthi :	Shri Prakash Vir Shastri :
Shri Shri Chand Goyal :	Shri Shiv Kumar Shastri :

Will the Minister of Railways be pleased to refer to the reply given to Starred Question No. 783 on the 17th December, 1968 and state :

(a) the action taken against the Railway employees involved in the thefts of Railway equipment during the years 1966, 1967 and 1968, and.

(b) the other measures proposed to be taken to check pilferage of Railway equipment in future ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) Number of Railway employees reported to be involved in thefts of Railway equipment and departmental and police action taken against them was as under :—

Year	No. of employees involved	Action taken	
		Police	Departmental
1966	333	170	163
1967	281	177	104
1968	123	85	38

Details of Police action

	1966	1967	1968
Reported for police action :	170	177	85
Convicted :	47	43	20
Acquitted :	65	58	6
Discharged :	4	12	1
Ended in F. R. T.	15	11	1
Pending trial :	39	49	51
Pending investigation :	—	4	6

Details of Departmental action

	1966	1967	1968
Reported for Departmental action:	163	104	38
Removed from service :	10	7	3
Other punishments :	132	64	6
Exonerated :	7	5	4
Pending :	14	28	25

- (b) The following measures are proposed to be taken to check the pilferage of Railway equipment in future :
- Localisation of affected sectors and criminals responsible for thefts of electrical fittings by way of intensified probing into the incidence of such losses;
 - Creation of chain of informants' system to collect information relating to receivers of stolen properties for organising surprise raids;
 - Launching prosecutions under the Railway Property (Unlawful Possession) Act, 1966; and
 - Adoption of additional anti-theft measures rendering the removal of the fittings difficult.

कृषि उपकरणों के लिए इस्पात

4912. श्री रा० को अमीन : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि कृषि उपकरणों के लिये अपेक्षित विशिष्ट प्रकार के इस्पात तथा बिजली की मोटरों के लिए अपेक्षित परती चादरों की कमी है ; और

(ख) यदि हाँ, तो इस कमी को दूर करने के लिए सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द पन्त) :

(क) और (ख) कृषि उपकरणों के निर्माण के लिए सामान्यतः कार्बन वाली बढ़िया

किस्म की इस्पात की चादरों, पत्तियों तथा सलाखों की आवश्यकता होती है। विद्युत् मोटरों का निर्माण करने के लिये विद्युत् सम्बन्धी इस्पात की चादरों की आवश्यकता होती है। देशी सप्लाई पर्याप्त नहीं है। देशी निर्माताओं से उपलब्ध नहीं है। ऐसा प्रमाण-पत्र दिखाने पर ऐसे इस्पात का आयात करने की अनुमति दी जाती है।

हसनपुर रोड से सकरी स्टेशन तक रेलवे लाइन

4913. श्री यमुना प्रसाद मंडल: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या यह सच है कि सरकार ने (पूर्वोत्तर रेलवे के) हसनपुर रोड स्टेशन से सकरी स्टेशन तक बरास्ता कुशेश्वरस्थान एक नई रेलवे लाइन बनाने का प्रस्ताव किया है;
- (ख) यदि हाँ, तो इस लाइन के सर्वेक्षण के लिए क्या कार्यवाही की गई है; और
- (ग) एक विशाल पिछड़े क्षेत्र में जहाँ कोई रेलवे लाइन नहीं, किस सीमा तक रेल लाइनें बिछाने की सम्भावना है?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

- (क) जी नहीं।
- (ख) सवाल नहीं उठता।
- (ग) धन की कमी के कारण इस क्षेत्र में नयी लाइन बनाने के सम्बन्ध में फिलहाल विचार करना सम्भव नहीं है। इस क्षेत्र में सड़कों का विकास करना अधिक मितव्ययी हो सकता है।

ट्रेन क्लर्क संघ की मांगें

4914. श्री यमुना प्रसाद मंडल: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या ट्रेन क्लर्क संघ (क्षेत्रीय और राष्ट्रीय) के सदस्यों की न्यायोचित मांगों पर रेलवे ने विचार कर लिया है; और
- (ख) क्या उनकी मांगों को स्वीकार कर लिए जाने की सम्भावना है?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

- (क) और (ख) अमान्यता प्राप्त अखिल भारतीय गाड़ी क्लर्क एसोसियेशन ने अभ्यावेदन दिए हैं और वे मांगें साधारणतः वेतन-मान में संशोधन, पदोन्नति सरणि, ग्रेड बढ़ाने आदि के सम्बन्ध में हैं।

किसी विशेष वर्ग की सेवा शर्तों में बड़े पैमाने पर संशोधन करना सम्भव नहीं हो पाया है, क्योंकि रेल-कर्मचारियों के सभी वर्ग एक दूसरे से सम्बद्ध हैं। फिर भी, वे कर्मचारी जो अपने वेतन-मान के उच्चतम पर पहुँच चुके हैं उन्हें राहत देने के प्रश्न पर सरकार विचार कर रही है।

Looting of Dodh Station by Dacoits

4915. Shri Bharat Singh Chauhan : Shri Hukam Chand Kachwai:

Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) whether it is a fact that armed dacoits had looted Dodh Station in Ferozepur-Fazilka section of Ferozepur Division in January, 1969 ;

(b) the value of Railway property damaged and the cash amount and the details of railway goods looted by them ; and

(c) the action taken by Government to check such incidents ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) There was no case of looting by armed dacoits but a case of burglary took place at Dodh station in the night of 31-12-1968/1-1-1969.

(b) Railway cash amounting to Rs. 92.70 paise was stolen.

(c) A case has been registered by Government Railway Police, Ferozepur and the same is under investigation.

Closeliason is maintained with the District Police and Government Railway Police to keep suspects under surveillance.

Coaches for Rajdhani Express

4916. Shri Bharat Singh Chauhan : Shri Hukam Chand Kachwai :

Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the name of the Coach Factory to which the job of manufacturing coaches for the Rajdhani Express, the fully air-conditioned train, was entrusted ;

(b) that total number of coaches manufactured for this train ; and

(c) the total cost thereof ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) Integral Coach Factory, Perambur, Madras.

(b) Eight.

(c) Approximately Rs. 66.50 lakhs.

Fire in Godown of Tughlakabad Station

4917. Shri Bharat Singh Chauhan : Shri Hukam Chand Kachwai :

Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether it is a fact that jute and cotton bales were burnt as a result of fire, which broke out in the godown of Tughlakabad railway station in the month of January, 1969; and

(b) the value of the goods burnt and the amount of money paid by Government as compensation in this regard ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) There was no incident of fire in the godown of Tughlakabad railway station, but a wagon containing 83 bales of jute, standing on the sick lines in Tughlakabad yard, caught fire on 4-1-1969.

(b) The value of goods burnt is estimated at about Rs.2,000 . No claim has so far been paid in this regard.

आटो-साइकिल

4918. श्री बे० कु० दास चौबरी : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या आटो-साइकिल या मोपेड के निर्माण के लिए कोई आशय-पत्र जारी किए गए हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो उक्त आशय-पत्र किन-किन फर्मों को जारी किए गए हैं?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद):

(क) और (ख) जनवरी, 1967 में निम्नलिखित 5 फर्मों को आटो-साइकिल के निर्माण के लिये आशय-पत्र प्रदान किए गए थे :—

1. मैसर्स लक्ष्मी आटो साइकिल लि०, मद्रास ।
2. मैसर्स ऐन एण्ड पण्डित लि०, कलकत्ता ।
3. मैसर्स एटलस साइकिल इण्डस्ट्रीज लि०, सोनीपत ।
4. मैसर्स हिन्दुस्तान स्टील प्रोडक्ट्स लि०, नई दिल्ली ।
5. मैसर्स जे० जे० इण्डस्ट्रियल कारपोरेशन, कलकत्ता ।

हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन का प्रधान

4919. श्री चेंगलराया नायडू : श्री नि० रं० लास्कर :
श्री रा० बरुआ : श्री ओंकार लाल बेरवा :

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

(क) क्या यह सच है कि हैवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन के प्रधान के पद को लाभप्रद की श्रेणी से मुक्त करने के लिए एक विधान प्रस्तुत करने के प्रस्ताव पर सरकार विचार कर रही है;

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

(ग) क्या यह प्रस्ताव केवल वर्तमान प्रधान को वहाँ बनाये रखने के लिए ही किया गया है?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्रालय के राज्य मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) :

(क) जी नहीं ।

(ख) तथा (ग) प्रश्न ही नहीं उठता ।

बिना टिकट यात्रा

4920. श्रीमती इला पाल चौधरी : श्री भारत सिंह चौहान :
श्री हुकुम चन्द कछवाय : श्री के० सूर्यनारायण :
श्री भोगेन्द्र झा : श्री दी० चं० शर्मा :
श्री वेणी शंकर शर्मा : श्री हरदयाल देवगुण :
श्री रणजीत सिंह :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यात्री यातायात से होने वाली रेलवे की आय को देखते हुए पिछले दो वर्षों अर्थात् 1966 और 1967 की तुलना में पन्नीवर्ष 1968 में भारतीय रेलों में जोन-वार बिना टिकट यात्रा कितने लोगों ने की ;

- (ख) बिना टिकट यात्रियों की संख्या में वृद्धि अथवा कमी के क्या कारण हैं;
 (ग) इस बुराई को रोकने के लिए किए गये उपायों का संक्षिप्त व्यौरा क्या है;
 (घ) पत्री-वर्ष 1966, 1967 और 1968 में बिना टिकट यात्रा करने वाले अनुमानतः कितने व्यक्तियों को पकड़ा गया;
 (ङ) पत्री-वर्ष 1966, 1967 और 1968 में उनसे किराये तथा जुर्माने के रूप में कितनी धनराशि वसूल की गई; और
 (च) कितने व्यक्ति दोषी सिद्ध हुए और रेलवे की देय राशि न दे सकने के कारण ऐसे कितने व्यक्ति जेल भेजे गए ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह):

(क) भारतीय रेलों में बिना टिकट यात्रा की घटनाओं के अनुमान क्षेत्रवार वर्षानुवर्ष नहीं बनाये जाते अतः 1966-67 और 1968 के अलग-अलग आँकड़े नहीं दिए जा सकते। फिर भी, बिना टिकट की यात्रा का एक विश्वसनीय अनुमान प्राप्त करने के उद्देश्य से सभी रेलों पर विशेष जाँच के आधार पर विभिन्न क्षेत्रीय रेलों के अनुमान इस प्रकार हैं:—

रेलवे	बिना टिकट यात्रा करने वाले यात्रियों का टिकट से यात्रा करने वाले यात्रियों से प्रतिशत
मध्य	3.3
पूर्व	5.6
उत्तर	5.1
पूर्वोत्तर	9.3
पूर्वोत्तर सीमा	11.2
दक्षिण	5.0
दक्षिण-मध्य	4.5
दक्षिण-पूर्व	6.9
पश्चिम	4.5

(ख) भाग (क) के उत्तर को देखते हुए, वर्षवार तुलना संभव नहीं है।

(ग) रेलवे मैजिस्ट्रेट के साथ भारी संख्या में टिकट जाँच कर्मचारी, रेलवे सुरक्षा दल, सरकारी रेलवे पुलिस अमला, तैनात करके विभिन्न खण्डों पर बार-बार आकिस्मिक जाँच और महत्वपूर्ण जंक्शन स्टेशनों पर समंकित जाँच की जा रही है। रेलों को हिदायतें जारी की गयी हैं कि बिना टिकट यात्रा की जाँच के लिए गाँव के मुखिया, बाय स्काउट, विद्यार्थियों और समाज-सेवी संगठनों के स्वयं सेवकों से सम्पर्क रखें। सामाजिक दृष्टिकोण से भी, समाचार-पत्रों, पोस्टरों, स्टेशनों पर लाउड-स्पीकरों से घोषणा आदि करके बिना टिकट यात्रा के विरुद्ध एक अभियान चला कर इस समस्या को सुलझाने के प्रयास किए गए हैं। चूँकि इस समस्या में मुख्य रूप से विद्यार्थियों का हाथ होता है, उन्हें यह महसूस कराने के लिए कि बिना टिकट यात्रा एक सामाजिक बुराई है, विभिन्न उपाय अपनाये गए हैं। शिक्षण संस्थानों के प्रमुखों के माध्यम से इस मामले में

हाथ बटाये जाने के अलावा शिक्षण संस्थाओं में सेवानिवृत्त वरिष्ठ रेलवे अधिकारियों द्वारा इस विषय पर व्याख्यान देने की भी व्यवस्था की जाती है।

इस प्रकार इस बुराईको रोकने के लिए रेल प्रशासनों द्वारा एक बहुत ठोस प्रयास किया जा रहा है।

(घ) तीन वर्षों में बिना टिकट यात्रा करते हुए पकड़े गए लोगों की संख्या इस प्रकार है :—

	वर्ष	संख्या
	1966	81,29,666
	1967	90,49,188
	1968	93,31,072
(ङ०)	वर्ष	रकम
	1966	2,45,85,879 रुपये
	1967	2,98,30,487 रुपये
	1968	3,48,32,611 रुपये
(च)	वर्ष	संख्या
	1966	98,303
	1967	1,14,487
	1968	1,35,305

Belapur Sugar Company Ltd. Bombay

4921. Shri Sharda Nand : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question no. 148 on the 11th November, 1968 and state :

(a) the names of industries and items of manufacture for which the Belapur Sugar Company Ltd., Bombay had applied for issue of a licence ;

(b) the date when the licence was issued to the said company and the date when they started functioning ;

(c) whether the said Company manufactured certain items other than those for which permission was granted under the licence ; and

(d) if so, the details thereof ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

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

चार पहियों वाले माल डिब्बे

4922. श्री चेंगलराया नायडू : श्री नि० रं० लास्कर

श्री औंकार लाल बैरवा :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिसम्बर, 1968 को समाप्त होने वाले पहले नौ महीनों में गैर-सरकारी क्षेत्र ने 26,439 माल डिब्बों के क्रयादेशों में से केवल 9800 माल डिब्बों सप्लाई किए हैं;

(ख) यदि हाँ, तो कम सप्लाई करने के क्या कारण हैं;

(ग) इस कम सप्लाई से सरकार को कितनी हानि होगी; और

(घ) यह सुनिश्चित करने के लिए क्या कार्यवाही की गई है कि माल डिब्बों की कम सप्लाई होने से विदेशों को दिए गए वचनों पर कोई प्रतिकूल प्रभाव न पड़े।

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी हाँ। लेकिन, उसी अवधि में सुपुर्द किए गए चौपहिये डिब्बों की संख्या 9871 है।

(ख) ऊपर बताये गए 246439 चौपहिये माल डिब्बों के आर्डर में से 13,500 चौपहिये माल डिब्बों का आर्डर 1968-69 के कार्यक्रम में है जिन्हें जून, 1969 तक पूरा किया जाना है। दिसम्बर, 1968 को समाप्त होने वाले पहले 9 महीनों में कम उत्पादन का प्रधान कारण यह था कि तीन फर्मों में उस पूरी या आंशिक अवधि में तालाबन्दी थी, एक फर्म में चार महीने की हड़ताल का बुरा प्रभाव पड़ा और दो फर्मों ने निर्यात के आर्डर पूरा करने में अपनी क्षमता दूसरे कामों में लगा दी थी।

(ग) माल डिब्बा निर्माताओं द्वारा माल डिब्बों की सप्लाई में कमी के फलस्वरूप यातायात की निकासी में कुछ हद तक बुरा प्रभाव पड़ा।

(घ) निर्यात के लिए यातायात के संचालन को अग्रता दी जाती है इसलिए माल डिब्बों की इस प्रकार की कम सप्लाई से निर्यात के लिए माल यातायात के संचालन के सम्बन्ध में विदेशों से किए गये वादों पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ने की सम्भावना नहीं है।

कर्मशियल क्लर्क

4923. श्री औंकार लाल बैरवा : क्या रेलवे मंत्री 9 जून, 1967 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2077 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1968 में रेलवे बोर्ड के साथ स्थायी वार्ता व्यवस्था की बैठक में कर्मशियल क्लर्कों की शिकायतों पर कितनी बार चर्चा की गई;

(ख) स्थायी वार्ता व्यवस्था की बैठक में जिन-जिन पदों पर चर्चा की गई, उनका व्यौरा क्या है; और

(ग) रेलवे बोर्ड के साथ जिन पदों पर चर्चा की गयी थी, उन पर रेलवे बोर्ड ने क्या निर्णय किया है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) मुख्य रूप से वाणिज्यिक क्लर्कों से सम्बन्धित शिकायतों पर स्थायी वार्ता तंत्र तथा

मजदूर संगठनों के बीच 1968 में रेलवे बोर्ड के स्तर पर हुई बैठकों में तीन बार विचार-विमर्श किया गया।

(ख) निम्नलिखित विषयों पर विचार-विमर्श किया गया :

- (i) पश्चिम रेलवे के कुछ यातायात प्रशिक्षुओं को श्रेणी 111 से परिवहन यातायात और वाणिज्यिक विभाग में श्रेणी 11 में पदोन्नति करना।
- (ii) वाणिज्यिक क्लर्कों और अन्य कर्मचारियों के ग्रेड 'सी' गार्ड के रूप में पदोन्नति होने पर और उनके द्वारा अपने मूल विभाग में लिए गए अन्तिम वेतन को देखते हुए उनके वेतन का निर्धारण।
- (iii) वाणिज्यिक क्लर्कों के दो वेतनमानों अर्थात् 150-240 और 205-280 रुपए को मिला कर 130-300 रुपए का एक वेतन मान बनाना।

(ग) इन मदों की जाँच की गयी और स्थिति इस प्रकार है:—

- (i) यह बताया गया था कि रेलवे पर वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार जो चुनाव कर लिये जाते हैं उनकी समीक्षा करना वांछनीय नहीं समझा जाता।
- (ii) मजदूर संगठनों के साथ जो विचार-विमर्श हुए थे उनकी पृष्ठ भूमि में अभी तक मामले पर विचार किया जा रहा है।
- (iii) मामले पर विचार किया गया था और यह उत्तर दिया गया था कि वेतन-मानों को मिलाना संभव नहीं है क्योंकि इसकी व्यापक प्रतिक्रिया अन्य वर्गों के कर्मचारियों पर भी पड़ेगी।

फिर भी, जैसा कि 19-2-69 के बजट भाषण में संकेत दिया गया था, ऐसे कर्मचारियों को राहत देने के प्रश्न पर सरकार विचार कर रही है जो कुछ समय से अपने वेतन मानों के अधिकतम पहुँचे हुए हैं।

गैर-सरकारी क्षेत्र के इस्पात संयंत्रों को अधिकार में लेना

4924. श्री ज्योतिर्मय बसु: क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या भूतपूर्व वित्त मंत्री श्री टी० टी० कृष्णमाचारी ने सिफारिश की थी कि राष्ट्र के हित को देखते हुए गैर-सरकारी क्षेत्र के दो इस्पात कारखानों को सरकारी क्षेत्र द्वारा अपने अधिकार में ले लेना चाहिए; और

(ख) यदि हाँ, तो उस सिफारिश को क्रियान्वित नहीं करने के क्या कारण हैं?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्रालय में राज्य-मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) :

(क) सरकार के पास इस प्रकार की सिफारिशों का कोई लेखा नहीं है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

सियालदह डिवीजन के कर्मचारियों को सरदी की वर्दियों की सप्लाई

4925. श्री ज्योतिर्मय बसु: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

- (क) क्या सियालदह डिवीजन के कर्मचारियों को सरदी की वर्दियाँ दे दी गई हैं; और
(ख) यदि हाँ, तो उन वर्दियों का व्यौरा क्या है?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी हाँ। जहाँ कहीं देय हैं, वहाँ के कर्मचारियों को, जो इसके पात्र हैं, जाड़े की वर्दियाँ सप्लाई की गयी हैं।

(ख) संलग्न बयान में व्यौरा दिया गया है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये संख्या एल० टी० 585/69]

इस्पात का निर्यात

4926. श्री ज्योतिर्मय बसु : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या 13 जनवरी, 1969 को कलकत्ता में भारतीय धातु संस्था (इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ़ मेटल्स) की वार्षिक बैठक का उद्घाटन करते समय भूतपूर्व इस्पात, खान तथा धातु मंत्रालय में राज्य मंत्री श्री प्र० चं० सेठी ने कहा था कि इस्पात का निर्माण निर्धारित क्षमता से बहुत कम हो रहा है;

(ख) यदि हाँ, तो पूरी क्षमता का उपयोग न किए जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) इसके लिए कौन व्यक्ति जिम्मेदार ठहराए गए हैं?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द पन्त) :

(क) जी, हाँ।

(ख) 13 जनवरी, 1969 में कलकत्ता में हुई भारतीय धातु संस्था की वार्षिक बैठक में भाषण देते समय श्री प्र० चं० सेठी ने औद्योगिक क्षेत्र में अप्रयुक्त क्षमता की चुनौती का सामान्यतः हवाला दिया था। उसने इसका उल्लेख उदाहरणार्थ इस संदर्भ में किया था कि इस्पात का उत्पादन स्थापित क्षमता से बहुत कम है। वास्तविक उत्पादन तथा निर्धारित क्षमता में अन्तर के कई कारण तथा परिस्थितियाँ हैं। इनमें से कुछ विस्तार अवस्था के दौरान प्रारम्भिक कठिनाइयाँ, आर्थिक परिस्थिति में अपसर्णात्मक दशा के कारण माँग में कमी, श्रम समस्या, मरम्मत, देख-भाल तथा आकस्मिक कठिनाइयाँ हैं। निर्धारित तथा वास्तविक क्षमता में यह व्यवधान सरकारी तथा गैर-सरकारी दोनों क्षेत्रों में विद्यमान है। इस सामान्य स्थिति के लिए किसी भी व्यक्ति पर उत्तरदायित्व स्थापित करना सम्भव नहीं है।

लौहे के सामान का आयात

4927. श्री सीताराम केसरी : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि सरकार ने बड़े तथा आधुनिक सूक्ष्म रसायन कारखानों के लिए

अपेक्षित लोहे के सामान का आयात करने की बजाय उसकी आवश्यकता देश में भारी इंजीनियरी उद्योग को प्रोत्साहित करके पूरी करने का निर्णय किया है;

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

(ग) इससे विदेशी मुद्रा की कितनी बचत होने की संभावना है?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मन्त्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :

(क) रसायन संयंत्रों के निर्माण के लिए आवश्यक, केवल उन वस्तुओं के आयात की अनुमति दी जाती है जो देश में उपलब्ध हैं।

(ख) तथा (ग) नाना प्रकार के संयंत्रों को रसायन संयंत्र के रूप में वर्गीकृत किया गया है। यह संयंत्र, निर्मित किए जाने वाले रसायनों के आधार पर एक दूसरे से भिन्न होते हैं और इनमें कई प्रकार के उपकरण होते हैं। उपकरण संयंत्र की प्रक्रिया तथा क्षमता के अनुसार भिन्न होते हैं और इस कारण इन संयंत्रों के आयातित पुर्जों का मूल्य निर्धारण सम्भव नहीं। इसी कारण यह ठीक-ठीक बता सकना भी सम्भव नहीं कि कितनी विदेशी मुद्रा की बचत होगी। फिर भी रसायन मशीनों के उत्पादकों को उन पुर्जों के निर्माण, जो कि इस समय आयात किए जा रहे हैं, हर सम्भव प्रोत्साहन दिए जा रहे हैं।

जोड़-रहित इस्पात ट्यूब के निर्माण के लिये हंगरी से टेक्नीकल सहयोग

4928 डा० रानेन सेन :

श्री रा० कृ० सिंह :

श्री सु० कु० तापड़िया :

श्री हिम्मत्सिंहका :

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

(क) क्या यह सच है कि हंगरी ने जोड़-रहित इस्पात ट्यूब तथा कम दबाव वाले गैस सिलिंडर बनाने के लिए भारत में कारखाने स्थापित करने में तकनीकी सहायता देने का प्रस्ताव किया है;

(ख) यदि हाँ, तो इस प्रस्ताव की शर्तों का व्यौरा क्या है; और

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

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मन्त्रालय में राज्य-मन्त्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) :

(क) जनवरी 1969 में अपनी भारत यात्रा के दौरान हंगरी के उद्योग तथा धातु विज्ञान मंत्री ने भारत में जोड़-रहित इस्पात ट्यूब तथा कम दबाव वाले गैस सिलिंडर बनाने का कारखाना स्थापित करने के बारे में अपनी सरकार की इच्छा को प्रकट किया था। परन्तु कोई विशिष्ट शर्त नहीं रखी थी।

(ख) तथा (ग) प्रश्न ही नहीं उठता।

Indian Standards Institution

4929. **Shri Raghuvir Singh Shastri:** Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that most of the public sector industries have not approached the Indian Standards Institution for Certification Marks of the said Institution ;

(b) if so, the reasons therefor ; and

(c) the number of public sector industries which have obtained Certification Marks from this Institution ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

(a) No, Sir. A number of public sector undertakings are approaching Indian Standards Institution for grant of Licences to use the ISI Certification Mark.

(b) Does not arise

(c) 55 licences have been granted to 17 public sector undertakings to use the ISI Certification Mark; 29 applications from 20 public sector undertaking for grant of licences are under consideration.

वर्ष 1967-68 में औद्योगिक संस्थानों को लाइसेंस देना

4930. श्री मंगलायुमाडोम : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1967-68 में गैर-सरकारी क्षेत्र में नए कारखाने चालू करने के लिए औद्योगिक संस्थानों को कितने लाइसेंस दिए गए;

(ख) कितने लाइसेंसों को किसी न किसी कारण न चाल हो सकने के कारण उपयोग नहीं किया जा रहा है तथा कितने मामलों में प्रतिवर्ष लाइसेंसों का नवीकरण किया जा रहा है;

(ग) क्या इस मामले में कोई जाँच की गई है; और

(घ) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है?

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

(क) 1967 और 1968 में औद्योगिक उपक्रमों की स्थापना के लिए क्रमशः 59 और 35 लाइसेंस जारी किए गए।

(ख) लाइसेंस जारी किए जाने तथा वास्तविक उत्पादन के प्रारम्भ होने में समय का काफी अन्तर होता है और कई मामलों में 2 साल या इससे भी अधिक समय लग जाता है।

फिर भी सरकार अर्धवार्षिकीय प्रगति विवरण द्वारा इन लाइसेंसों के कार्यान्वयन पर उस समय तक निगरानी रखती है जब तक कि उपक्रम स्थापित नहीं हो जाता। लाइसेंस धारियों के अनुरोध पर उपयुक्त मामलों में लाइसेंस की वैधता अवधि समुचित कारणों से बढ़ाई जाती है। अन्य मामलों में जब लाइसेंस-धारी उचित कारण के बिना लाइसेंसों के कार्यान्वयन में असफल रहते हैं, तो लाइसेंस-धारियों को अपनी स्थिति स्पष्ट करने के अवसर प्रदान किए जाने के पश्चात् लाइसेंसों के प्रति संहारण की कार्यवाही की जाती है। 1967 में जारी किए गए 59 लाइसेंसों में से दो लाइसेंस प्रतिसंहृत किए गए हैं और एक लाइसेंसधारी ने लाइसेंस वापिस कर दिया है।

(ग) तथा (घ) प्रश्न ही नहीं उठते।

फालतू रेलवे कर्मचारियों को काम पर लगाना

4931. श्री उमानाथ : श्री के० एम० अब्राहम :
श्री अ० कु० गोपालन :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिम रेलवे के वरिष्ठ लेखापाल (एस० ए० ओ०) अन्य रेलवे यातायात लेखा अधिकारी, दिल्ली द्वारा फालतू कर्मचारियों को काम पर लगाने के बारे में कोई प्रस्ताव प्रधान कार्यालय, बम्बई को भेजा गया है;

(ख) यदि हाँ, तो यह प्रस्ताव किस तारीख को मुख्यालय भेजा गया था;

(ग) क्या यह भी सच है कि इस प्रस्ताव पर कोई निर्णय किए बिना ही हाल ही में 20 क्लर्क बोर्ड के कार्यालय में स्थानान्तरित किए गए थे;

(घ) क्या कर्मचारी संघ ने फालतू कर्मचारियों को काम पर लगाने के मामले में पश्चिम रेलवे के वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी के साथ बातचीत की थी; और

(ङ) यदि हाँ, तो इस सम्बन्ध में सरकार ने क्या निर्णय किया है ?

रेलवे मंत्री (डा० रामसुभग सिंह) :

(क) जी हाँ।

(ख) 25-2-1969

(ग) इन क्लर्कों को अस्थायी व्यवस्था के रूप में रेलवे बोर्ड के कार्यालय में स्थानान्तरित किया गया है;

(घ) इस मामले में अन्तिम रूप से विचार-विमर्श करना बाकी है।

(ङ) सवाल नहीं उठता।

रेलवे के फालतू कर्मचारी

4932. श्री सत्यनारायण सिंह : श्री ज्योतिर्मय बसु :
श्री के० एम० अब्राहम :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) यातायात लेखा कार्यालय, पश्चिम रेलवे, अजमेर, पश्चिमी रेलवे का एफ० टी० ए० कार्यालय, दिल्ली और उत्तर रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली-किशनगंज के कर्मचारियों की 1 नवम्बर, 1962 को अलग-अलग स्वीकृत संख्या कितनी थी;

(ख) उपरोक्त तीन कार्यालयों के कर्मचारियों की 1 अप्रैल, 1968 को अलग-अलग स्वीकृत संख्या कितनी थी;

(ग) इन तीनों में से प्रत्येक कार्यालय में कितने-कितने कर्मचारी अम्यपित किए गए और कुल स्वीकृत संख्या के कितने प्रतिशत कर्मचारी अलग-अलग अम्यपित किए गए;

(घ) यदि इन तीनों कार्यालयों में से फालतू घोषित किए गए कर्मचारियों की प्रतिशतता

भिन्न-भिन्न है तो कर्मचारी सम्बन्धी आवश्यकता निर्धारित करने के लिये क्या विभिन्न उपाय अपनाये गए हैं; और

(ङ) इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) से (ङ) : सूचना इकट्ठी की जा रही है और समा-पटल पर रख दी जायेगी।

**पश्चिम रेलवे के अन्य रेलवे यातायात कार्यालय,
दिल्ली में बीजकों की जाँच**

4933. श्री भगवान दास : श्री पी० पी० एस्थोस :

श्री के० एम० अब्राहम :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिम रेलवे के अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली तथा यातायात लेखा कार्यालय, उत्तर रेलवे, दिल्ली में एक व्यक्ति को प्रतिदिन 75 बीजकों की जाँच करनी होती थी;

(ख) क्या यह भी सच है कि सरलीकरण/यंत्रीकरण लागू करने के बाद यह कोटा मनमाने ढंग से बढ़ा दिया गया था;

(ग) यदि हाँ, तो इन दोनों कार्यालयों में प्रतिदिन प्रत्येक व्यक्ति को इस समय कितने-कितने बीजकों की जाँच करनी पड़ती है; और

(घ) कार्य में सामान्यता बनाने तथा कार्यकुशलता लाने के लिये पुराना कोटा पुनः लागू करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी हाँ।

(ख) और (ग) दोनों कार्यालयों में गति बढ़ा कर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन 130 बीजक कर दी गयी है। लेकिन यह वृद्धि मनमाने ढंग से नहीं की गयी है बल्कि मुख्यतया इस कारण की गयी है क्योंकि जाँच का आधार आवक से जावक में बदल जाने के बाद पहले से कम समय लगता है।

(घ) सवाल नहीं उठता।

**पश्चिम रेलवे के अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय के कर्मचारियों
को फालतू घोषित करना तथा उनका तबादला**

4934. श्री उमानाथ :

श्री पी० गोपालन :

श्री के० रमानी

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिम रेलवे के अन्य रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली के कुछ कर्मचारियों को फालतू घोषित किया गया था और उनका यातायात लेखा कार्यालय, उत्तर रेलवे, दिल्ली-किशनगंज में तबादला किया गया था;

(ख) क्या यह भी सच है कि यातायात लेखा कार्यालय, उत्तर रेलवे, दिल्ली-किशनगंज में कोई कर्मचारी फालतू घोषित नहीं किए गए हैं और अपने कार्यालय से स्थानान्तरित नहीं किए गए हैं;

(ग) यदि हाँ, तो इन दोनों यातायात लेखा कार्यालयों में कर्मचारियों की आवश्यकताओं का मूल्यांकन करने के लिए क्या-क्या मापदण्ड अपनाये गए हैं; और

(घ) इसके क्या कारण हैं?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह):

(क) पश्चिम रेलवे, दिल्ली के इतर यातायात लेखा कार्यालयों में जो 9 क्लर्क आवश्यकताओं से अधिक थे उन्हें अस्थायी तौर पर दिल्ली स्थित उत्तर रेलवे के यातायात लेखा कार्यालय में स्थानान्तरित कर दिया गया ताकि वे उसी स्टेशन पर रह जायें। इनमें से एक को इतर यातायात लेखा कार्यालय, पश्चिम रेलवे, दिल्ली में फिर से स्थानान्तरित कर दिया गया है और बाकी क्लर्कों को भी उनके मूल कार्यालय में उस समय स्थानान्तरित कर देने का विचार है जब वहाँ खाली जगह उपलब्ध होंगी।

(ख) दिल्ली, किशनगंज स्थित उत्तर रेलवे के यातायात कार्यालय में जो कर्मचारी फालतू घोषित कर दिए गए थे उन्हें उस कार्यालय में खाली जगहों में खपा लिया गया है।

(ग) और (घ) हर कार्यालय में कर्मचारियों की संख्या उस कार्यालय में किए जाने वाले काम के स्वरूप और उसकी मात्रा पर निर्भर करती है। इसलिए विभिन्न कार्यालयों में जो कर्मचारी फालतू हो जाते हैं उनकी संख्या भी अलग-अलग होगी। इसी तरह जो कर्मचारी फालतू हो जाते हैं उन्हें खपा लेने की क्षमता हर कार्यालयों में रहने वाली खाली जगहों की संख्या के अनुसार अलग-अलग होगी। इनमें से किसी का भी सम्बन्ध उस मापदण्ड से नहीं होता जो कर्मचारियों की आवश्यकता के मूल्यांकन के लिए निर्धारित है।

रेलवे के फालतू कर्मचारी

4935. श्री सत्य नारायण सिंह :

श्री के० एम० अब्राहम :

श्री पी० १० एस्थोस :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) निम्नलिखित कार्यालयों में 1 नवम्बर, 1962 और 1 अप्रैल, 1968 को कर्मचारियों की स्वीकृत संख्या कितनी थी और कुल संख्या में से कितने प्रतिशत कर्मचारी अभ्यर्पित किए गए;

(एक) पश्चिमी रेलवे, अजमेर के डिप्टी सी० ए० ओ० का कार्यालय,

(दो) उत्तर रेलवे, दिल्ली के डिप्टी सी० ए० ओ० का कार्यालय,

(तीन) दक्षिण रेलवे, मद्रास के डिप्टी सी० ए० ओ० का कार्यालय,

(चार) पश्चिम रेलवे, दिल्ली के एफ० टी० ए० का कार्यालय.

(पाँच) दक्षिण रेलवे, तिरुचि का एफ० ए० तथा सी० ए० ओ० का कार्यालय; और

(ख) यदि उपरोक्त कार्यालय में फालतू कर्मचारियों की प्रतिशतता अलग-अलग है तो इसका पता लगाने के लिये क्या विभिन्न उपाय अपनाये गए हैं कि कितने कर्मचारियों की आवश्यकता होगी और इसके क्या कारण हैं?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह):

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

रेलवे लेखा विभाग के कर्मचारियों का अभ्यावेदन

4936. श्री गणेश घोष :

श्री के० रमानी :

श्री नम्बियार :

श्री ज्योतिर्मय बसु :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या रेलवे लेखा विभाग के कर्मचारियों से रेलवे बोर्ड के दिनांक 19 मार्च, 1966 के पत्र संख्या पी० सी०-60/पी० पी० 1 के अनुसार उनका वेतन बढ़ाने के बारे में सरकार को अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं;

(ख) क्या यह विषयता रेलवे बोर्ड के दिनांक 6 फरवरी, 1967 का पत्र संख्या पी० सी० 60/पी पी/14 जारी किए जाने के परिणामस्वरूप उत्पन्न हुई है जिसके द्वारा कम्पट्रोमीटर मशीन पर काम करने वाले कुछ कनिष्ठ कर्मचारियों को 15 रुपए प्रति मास विशेष वेतन दिया गया है, जो क्लर्क ग्रेड में पदोन्नति पर वेतन निर्धारण के लिये उनके वेतन में शामिल किया जायेगा; और

(ग) यदि हाँ, तो वरिष्ठ कर्मचारियों के साथ न्याय करने के लिये सरकार ने क्या कार्यवाही की है?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह):

(क) जी हाँ।

(ख) और (ग)। एक विवरण संलग्न है। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिए संख्या एल० टी० 586/69]

पश्चिमी रेलवे के अजमेर और दिल्ली स्थित यातायात

लेखा कार्यालयों में कार्य-विश्लेषण

4937. श्री ज्योतिर्मय बसु :

श्री सी० के० चक्रपाणि :

श्री क० मि० मधुकर :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि पश्चिमी रेलवे के अजमेर और दिल्ली स्थित यातायात लेखा कार्यालयों में कर्मचारियों की आवश्यकता निर्धारित करने के लिये कार्य का विस्तारपूर्वक कोई विश्लेषण नहीं किया गया है;

(ख) क्या यह भी सच है कि इन दो कार्यालयों में कुछ कर्मचारी फालतू घोषित किए गए थे और उन्हें अभ्यर्पित किया गया था;

(ग) यदि हाँ, तो प्रत्येक एकक में कितने कर्मचारी अभ्यर्पित किए गए; और

(घ) कर्मचारी सम्बन्धी आवश्यकता का सही मूल्यांकन करने के लिये सरकार द्वारा क्या उपाय अपनाये गए हैं?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) और (घ) अजमेर और दिल्ली स्थित पश्चिम रेलवे के यातायात कार्यालय में किए जाने वाले कार्य की कुछ मदों पर ही, कार्यविधि में हाल में किए गए कुछ परिवर्तनों और कुछ प्रक्रियाओं के यांत्रिकीकरण का प्रभाव पड़ा है। जहाँ कार्यविधि में कोई परिवर्तन नहीं किया गया या यांत्रिकीकरण नहीं हुआ, वहाँ पुराना मापदण्ड ही जारी है। जहाँ काम के यांत्रिकीकरण अथवा सरलीकरण के कारण कार्यविधि में परिवर्तन हो गया, वहाँ कार्य की प्रत्येक विशिष्ट प्रक्रिया की सामान्य मात्रा निर्धारित करने के लिए सभी रेलों के अनुभव का औसत निकाला गया। यातायात लेखा कार्यालयों में यांत्रिकीकरण के लागू हो जाने और कार्यविधि का परिशोधन कर दिए जाने पर प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे में सहायक लेखा अधिकारी के एक-एक पद की स्वीकृति दी गयी और कार्य का विस्तारपूर्वक कोई विश्लेषण करने की जरूरत नहीं समझी गयी।

(ख) और (ग) कुछ कर्मचारी फालतू घोषित कर दिए गए थे लेकिन उन सभी को उसी कार्यालय या अन्य रेलवे के कार्यालयों में खपा लिया गया।

यातायात लेखा कार्यालयों में मशीनों के प्रयोग के परिणामस्वरूप प्रत्येक जोनल रेलवे कर्मचारी सम्बन्धी आवश्यकताएँ

4938. श्री अ० कु० गोपालन :

श्री ज्योतिर्मय बसु :

श्री पी० पी० एस्थौस :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि यातायात लेखा कार्यालयों में मशीनों का प्रयोग किए जाने के कारण लागू नई प्रक्रिया के विभिन्न पहलुओं पर विचार करने के लिये जिनमें कर्मचारी सम्बन्धी आवश्यकता को निर्धारित करना भी सम्मिलित है, प्रत्येक जोनल रेलवे में लेखा अधिकारी पद का एक पद मंजूर किया था; और

(ख) यदि हाँ, तो प्रत्येक जोनल सम्बन्धित लेखा अधिकारियों द्वारा रेलवे के लिये प्रस्तुत किये गये प्रतिवेदनों का व्यौरा क्या है और उन पर सरकार द्वारा क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) और (ख) रेलों पर लेखा विधि के सरलीकरण, जिसकी सिफारिश विशेष रूप से इसी प्रयोजन के लिए नियुक्त किये गये एक विशेष कार्य-निदेशक द्वारा की गयी थी, के सम्बन्ध में 1963-64 से नयी लेखा विधि मशीनों के आने से पहले काफी मात्रा में किया जाना था। इस प्रारम्भिक काम को सम्पूर्ण रूप से और शीघ्रता से पूरा करने के लिए प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे पर एक-एक चुना हुआ सहायक लेखा अधिकारी विशेष ड्यूटी पर लगाया गया था। इन अधिकारियों ने अपना प्रारम्भिक काम पूरा कर लिया है और लेखा विधि के सरलीकरण का काम निर्दिष्ट चरणों में आगे बढ़ा है। विशेष ड्यूटी वाले इन लेखा अधिकारियों को कोई औपचारिक रिपोर्ट पेश नहीं करनी थी। उनका मुख्य कार्य प्रत्येक क्षेत्रीय रेलवे पर, जहाँ तक हो सके, सुगमतापूर्वक सरलीकृत लेखा विधि को लागू करने के लिए भूमिका तैयार करना था।

विकास आयुक्त पद का दर्जा बढ़ाया जाना

4939. श्री क० लक्ष्मण :

श्री यशपाल सिंह :

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

(क) क्या विकास आयुक्त के पद का दर्जा बढ़ा कर उसे तकनीकी विकास महानिदेशक के स्तर पे लाने के संबंध में सरकार ने कोई अंतिम निर्णय किया है;

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

(ग) इस संबंध में कब तक अंतिम निर्णय किए जाने की संभावना है?

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

(क) से (ग) मामला विचाराधीन है, इस पर विभिन्न दृष्टिकोणों से विचार किया जाना है अतएव कब तक निर्णय किया जा सकेगा इसकी समय-अवधि निश्चित करना सम्भव नहीं है।

केरल में रेलवे लाइनों की लम्बाई

4940. श्री पी० गोपालन :

श्री के० एम० अब्राहम :

श्री विश्वनाथ मेनन :

श्रीमती सुशीला गोपालन :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) केरल राज्य के बनने के समय केरल में रेलवे लाइनों की कुल लम्बाई कितनी थी; और

(ख) केरल में इस समय रेलवे लाइनों की लम्बाई कितनी है?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) और (ख) रेलवे लाइनों की लम्बाई के बारे में सूचना राज्यवार नहीं, बल्कि केवल रेलवेवार संकलित की जाती है। 31 मार्च, 1968 को चालू मार्ग किलोमीटर और रेलमार्ग किलोमीटर आदि के व्योरे भारतीय रेल व्यवस्था पर रेलवे बोर्ड की रिपोर्ट के पूरक-1967-68 के सांख्यिकीय विवरणों के विवरण 8 में दिए गए हैं, जिसकी प्रतियाँ संसद् के पुस्तकालय में उपलब्ध हैं।

एलप्पी हो कर त्रिवेन्द्रम से रेलवे की बड़ी लाइन

4941. श्री क० अनुराधन :

श्रीमती सुशीला गोपालन :

श्री विश्वनाथ मेनन :

श्री अ० कु० गोपालन :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या एलप्पी हो कर त्रिवेन्द्रम से रेलवे की नई बड़ी लाइन बनाने का सरकार का कोई प्रस्ताव है;

(ख) यदि हाँ, तो कब; और

(ग) उसका व्यौरा क्या है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी नहीं।

(ख) और (ग)। सवाल नहीं उठता।

Northern Railway Workshop, Bikaner

4942. **Shri P. L. Barupal** : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) the number of temporary employees working in the Northern Railway Workshop, Bikaner and the time since when they are working ;

(b) whether any steps are being taken to make their services permanent in view of their age ; and

(c) the number of such employees out of the above as belong to Scheduled Castes and Scheduled Tribes ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) to (c) Attention is invited to the reply given to Unstarred Question No. 1186 on 19-11-1968.

Supply of U. S. S. R. of Equipment for Bokaro Steel Plant

4943. **Shri Raghuvir Singh Shastri** : Will the Minister of Steel and Heavy Engineering be pleased to state :

(a) whether it is a fact that equipment for Bokaro Steel Plant is not being supplied by U. S. S. R., as scheduled ;

(b) if so, the reasons therefor ;

(c) whether this plant is expected to be completed in time ; and

(d) if not, the reasons therefor ?

The Minister of State in the Ministry of Steel and Heavey Engineering

(Shri K. C. Pant) :

(a) and (b) No, Sir. According to the Contract concluded on the 3rd May, 1966, by Bokaro Steel Limited with Messrs. Tiazpromexport, the latter have to supply 1,01,502 tonnes of equipment. This supply has to be completed by July, 1970. Upto the end of February, 1969, 38,334 tonnes of equipment have been received. The Soviet suppliers have assured the Plant that the supplies will be completed as contracted.

(c) and (d) According to the present indications, the entire first phase—1.7 million tonnes ingot steel per year which was to have been completed by the end of 1971 will now be completed by June, 1972. This delay of about 6 months is anticipated as a result, mainly, of the revised delivery schedule for supply of equipment by the Heavy Engineering Corporation.

**Facility to M. Ps. to purchase Tyres and Tubes of Automobiles
declared as Essential Commodities**

4944. **Shri Onkar Lal Berwa** : Will the Minister of Industrial Development Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Government have declared the tyres and tubes of cars, buses, jeeps, trucks, tractors and trolleys as essential commodities ;

(b) if so, the facilities extended to the Member of Parliament for purchasing these commodities so that they might not have to waste the entire day standing in the queue ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

(a) Yes, Sir.

(b) The effect of declaration as an essential commodity under the Essential Commodities Act 1955 is that State Governments/Union Territories, under the powers delegated to them, have authority to regulate the distribution of supplies of tyres and tubes of cars, buses, jeeps trucks, tractors and trolleys according to local requirements. In Delhi, for the facilities of Hon-ble Members of Parliament, the Delhi Administration have opened two counters in Parliament House, where requests relating to food and civil supply matters, and also for permits for tubes and tyres, are received and attended to.

युद्ध सेवा उम्मीदवारों के वेतन का नियतन

4945. श्री मयावन: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या द्वितीय महायुद्ध के उन युद्ध सेवा उम्मीदवारों के वेतन नियत करने में और उनकी वरिष्ठता बनाये रखने के सम्बन्ध में जो गारण्टी दी गई थी उसको रेलवे के सभी ज़ोनों में उनकी आरक्षित पदों पर नियुक्ति के सम्बन्ध में लागू किया गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो क्या युद्ध सेवा उम्मीदवारों की वरिष्ठता तथा वेतन नियतन सम्बन्धी आदेशों को सब मामलों में दक्षिण रेलवे प्रशासन द्वारा क्रियान्वित किया गया है?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी हाँ, पश्चिम और उत्तर रेलों में कुछ मामलों के सिवाय जिन पर विचार किया जा रहा है।

(ख) जी हाँ।

गोल्डन राक वर्कशाप, त्रिची

4946. श्री मयावन: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) गोल्डन राक वर्कशाप, त्रिची में ऐसे सलैक्शन पदों की संख्या कितनी है जिनके लिए अभ्यर्थी उपलब्ध नहीं हैं;

(ख) प्रशासन ने उन पदों के लिये उपयुक्त अभ्यर्थी ढूँढ़ने के लिये क्या कार्यवाही की है;

(ग) गोल्डन राक वर्कशाप के कितने अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के कर्मचारियों को बाहर स्थानान्तरित किया गया है; और

(घ) इसके क्या कारण हैं?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के लिए पाँच पद आरक्षित हैं।

(ख) केवल निचले तीन ग्रेडों के उम्मीदवार चुने जाने के पात्र हैं और उन सभी के मामले पर विचार किया गया है।

(ग) एक, लेकिन उसे भी 10 महीने के भीतर त्रिची को फिर से स्थानान्तरित कर दिया गया।

(घ) मिनीस्ट्रीयल स्टाफ ट्रेनिंग सेंटर, तिरुचिरापल्ली में 450-575 रुपए के वेतनमान के इंस्ट्रक्टर का पद आस्थगित रखने का विनिश्चय किया गया था। उस पद के पदधारी जल्द ही सेवा निवृत्त होने वाले थे और दूसरे कर्मचारी को मद्रास स्थानान्तरित करके उसे गोल्डन राक के कार्मिक अधिकारी के कार्यालय में मुख्य क्लर्क के रूप में तैनात कर दिया गया था। उस कर्मचारी को दस महीने के भीतर त्रिची को फिर से स्थानान्तरित कर दिया गया है।

गोल्डन राक वर्कशाप, त्रिची में काम करने वाले अनुसूचित जातियों और अनुसूचित आदिम जातियों के कर्मचारी

4947. श्री मयावन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि गोल्डन राक वर्कशाप, त्रिची में काम करने वाले ऐसे कर्मचारियों की संख्या कितनी है जिनकी परिवीक्षा अवधि समाप्त होने पर भी उन्हें स्थायी करने की सिफारिश नहीं की गई है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : कोई नहीं।

गोल्डन राक वर्कशाप, त्रिची में अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिये आरक्षित सलैक्शन पोस्ट

4948. श्री मयावन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(1) क्या अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति के उम्मीदवारों के लिये प्रवर पद सुरक्षित हैं ;

(ख) गोल्डन राक वर्कशाप, त्रिची में अब तक अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित आदिम जातियों के लिये कितने प्रवर सुरक्षित रखे गये हैं ;

(ग) इस वर्कशाप में अनुसूचित जातियों के कितने कर्मचारी अब तक प्रवर पदों पर पदोन्नत किये गये हैं ; और

(घ) कितने कर्मचारियों को अयोग्य घोषित किया गया ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी हाँ।

(ख) अनुसूचित जाति 72.

अनुसूचित आदिम जाति 30.

(ग) 27.

(घ) अनुसूचित जाति के नौ कर्मचारियों को।

Sales of Watches

4949. Shri Ramavatar Shastri : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) the number of agencies for the sale of watches in the country and the names of the places where the said agencies are running ;

(b) whether Government have also set up their own sale-centres ;

(c) if so, the names of the cities where sale-centres have been set up ; and

(d) whether Government propose to set-up sale-centres in new cities also and if so, the names of such cities and the time by which the said centres are likely to be set up there ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

- (a) Information is not available.
- (b) to (d) Information is being collected and will be laid on the Table of the House.

Arrest of Railway Employees of North-Eastern Railway who participated in Token Strike.

4950. Shri Ramavatar Shastri : Will the Minister of Railways be pleased to state:

- (a) the number of Railway employees arrested in the North-Eastern Railway in connection with the token strike of the 19th September, 1968 ;
- (b) the number of those out of them who are being prosecuted and the section under which they are being prosecuted ;
- (c) the number of such employees of the North-Eastern Railway as were dismissed, suspended and terminated from service separately ;
- (d) whether it is a fact that some of them have been reinstated ;
- (e) if so, their number ; and
- (f) the attitude of Government in regard to the rest of the employees ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh):

(a) to (e) Information is being collected from the Railway and will be laid on the Table of the House.

(f) All cases are being reviewed in accordance with the instructions issued by the Ministry of Home Affairs from time to time.

Official Liquidator Golcha Properties (P) Ltd., New Delhi

4951. Shri Shiv Kumar Shastri : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state:

- (a) the amount collected by the Official Liquidator of Golcha Properties Private Limited, New Delhi so far ;
- (b) when the first instalment is likely to be paid to the creditors ; and
- (c) the features of the scheme, if any, drawn up by the official liquidator so far regarding recovery of advances paid to Shri Golcha and its refund to the creditors ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs, (Shri F. A. Ahmed):

- (a) The Official Liquidator has so far collected Rs 9,29,699.50 P. ;
- (b) No date has yet been fixed for the payment of the first instalment to the creditors ; and
- (c) No scheme has been drawn but the Official Liquidator is examining and taking all permissible steps to recover the advances made to Shri Golcha and other debtors of the company.

कांगड़ा घाटी रेलवे की सँकरी लाइन (नैरो गेज) सेक्शन पर चल रहे पुराने इंजन

4952. श्री हेमराज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या उत्तर रेलवे के कांगड़ा घाटी सँकरी लाइन (नैरो गेज) सेक्शन पर चल रहे

पुराने इंजनों में हैड लाइट और बल्ब नहीं लगे हैं जिसके परिणामस्वरूप गाड़ियाँ रास्ते में रुक जाती हैं और गाड़ियों के देर से चलने के कारण गत कई महीनों से यात्रियों को कठिनाई हो रही है ;

(ख) यदि हाँ, तो ये गाड़ियाँ कितने विलम्ब से चल रही हैं; और

(ग) सरकार का विचार नये इंजनों की व्यवस्था करने या उन्हें सेवा योग्य बनाने के लिये, क्या कार्यवाही करने का है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) और (ख) जी नहीं। साधारणतः सवारी गाड़ियों का समय पर चलना संतोषजनक रहा है। लेकिन हैड लाइट के बल्बों की कमी के कारण नवम्बर और दिसम्बर, 1968 के दौरान कुछ माल गाड़ियों के संचलन पर प्रभाव पड़ा था। हैड लाइट के बल्बों की पर्याप्त व्यवस्था की जा चुकी है।

(ग) इस खण्ड पर अधिक आयु के केवल छः रेल इंजन काम कर रहे हैं और ये इंजन केवल गैर-सवारी गाड़ियों में लगाये जाते हैं। रेल इंजनों को अच्छी हालत में रखने के उद्देश्य से निर्धारित/नियमित रूप से सभी रेल इंजनों की उचित देख-भाल की जाती है।

केरल सेरामिक लिमिटेड, कुंडारा को आयात लाइसेंस

4954. श्री क० अनिरुद्धन :

श्रीमती सुशीला गोपालन :

श्री सी० के० चक्रपाणि :

श्री विश्वनाथ मेनन :

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

(क) क्या यह सच है कि केरल सेरामिक लिमिटेड, कुंडारा ने पहले ही विदेशी मुद्रा के लिए आवेदन पत्र दे दिये थे ;

(ख) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि कम्पनी ने अपना आपातकालीन स्टॉक समाप्त कर दिया है और यदि उसे शीघ्र ही अपेक्षित आयात लाइसेंस नहीं दिया जाता तो कम्पनी के शीघ्र बन्द हो जाने की सम्भावना है; और

(ग) यदि हाँ, तो आयात लाइसेंस जारी करने के सम्बन्ध में सरकार ने क्या कार्यवाही की है ?

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

(क) मे० केरल सिरामिक्स लि० ने फालतू हिस्सों का आयात करने के लिए आयात आवेदन-पत्र प्रस्तुत किया था।

(ख) जी नहीं।

(ग) इस फर्म को, उसके आवेदन पत्र पर 15-1-1969 को एक आयात लाइसेंस दिया गया।

Bharat Heavy Electricals Ltd.

4955. **Shri Raghuvir Singh Shastri :** Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Bharat Heavy Electricals Ltd., have not received sufficient number of orders so as to enable them to utilise their full capacity as a result of which it is feared that most of their capacity may remain unutilised after 1970-71;

(b) whether it is also a fact that the plant at Hyderabad constructed at a cost of Rs.40 crores is still running at a loss ;

(c) if so, the reasons therefor ; and

(d) the action taken by Government to streamline the working of the Bharat Heavy Electricals and to get orders for it?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

(a) to (d) The manufacturing load on Bharat Heavy Electricals Ltd., during the next few years would be dependent on the final programme for power development during the Fourth Plan period, as this company is primarily designed for the manufacture of heavy electric equipment for power generation. To the extent that the power development programme falls short of the manufacturing capacity in these plants during this period, there is likely to be surplus manufacturing capacity. The final picture in this regard would only emerge after the Fourth Plan for power development is finalised. Efforts are being made to diversify production in these undertakings to the extent possible so that the manufacturing capacity in the heavy electrical plants is utilised to the maximum extent. The possibilities of developing export markets for the products manufactured by various Units of Bharat Heavy Electricals Ltd., are also being explored.

It is a fact that Heavy Power Equipment Plant, Hyderabad has incurred losses so far in its early years of production. and the manufacture of sophisticated equipment involves This is because the plant is capital intensive and the manufacture of sophisticated equipment involves long gestation period in building up expertise and experience The plant is in its initial stages of production and until optimum levels of production are reached, losses are expected. Such losses are not unusual for projects of this kind and magnitude.

दक्षिण रेलवे पर जलपान-गृह में भोजन के मूल्यों में वृद्धि

4956. श्री के० रमानी :

श्री प० गोपालन :

श्री उमानाथ :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण रेलवे के सब जलपान-गृहों ने भोजन के मूल्यों में हाल ही में वृद्धि कर दी है ;

(ख) यदि हाँ, तो मूल्य के बढ़ाये जाने से पूर्व प्रति व्यक्ति भोजन का मूल्य क्या था और भोजन का मूल्य बढ़ाये जाने के बाद प्रति व्यक्ति भोजन का मूल्य क्या है; और

(ग) 1967, 1968 और 1969 में भोजन की क्या दरें थीं ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी नहीं ।

(ख) और (ग) दक्षिण रेलवे पर भोजनालयों में थाली में दिये जाने वाले भोजन की दरें 15-5-1967 से संशोधित की गयी थीं जो इस प्रकार हैं :—

15-5-1967 से पहले			15-5-1967 से		
	र०	पै०		र०	पै०
निरामिष	1	00		1	30
सामिष	1	40		1	80

15-5-1967 को संशोधन किये जाने के अलावा थाली में दिये जाने वाले भोजन की दरों में 1967 में कोई परिवर्तन नहीं किया गया था । 15-5-1967 से जो दरें संशोधित की गयी थीं उनमें 1968 और 1969 में कोई परिवर्तन नहीं किया गया था ।

भोजनालयों में पाश्चात्य ढंग का जो नाश्ता, दिन का भोजन, रात्रि का भोजन दिया जाता है उसकी दरें 1967, 1968 और 1969 में ज्यों की त्यों रहीं और वे दरें इस प्रकार हैं :—

नाश्ता	र०	पै०
सामिष / निरामिष	2	75
दिन का भोजन / रात्रि का भोजन		
सामिष / निरामिष	3	50

दक्षिण रेलवे में भोजन-व्यवस्था समिति

4957. श्री ई० के० नायनार :

श्री उमानाथ :

श्री के० रमानी :

श्री नम्बियार :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने दक्षिण रेलवे के विभिन्न जोनों में भोजन-व्यवस्था समितियाँ बनाने के लिये कुछ सिद्धान्त निर्धारित किए हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो कोयम्बटूर, जोन की समिति में क्या-क्या सिद्धान्त अपनाये जाते हैं तथा किन-किन संस्थाओं को प्रतिनिधित्व दिया गया है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) दक्षिण रेलवे में दो तरह की खान-पान समितियाँ काम कर रही हैं अर्थात् (1) पूरी रेलवे के लिए क्षेत्रीय स्तर पर कार्यशील खान-पान पर्यवेक्षक समिति और (2) प्रत्येक स्टेशन पर, जहाँ खान-पान का प्रबन्ध विभाग द्वारा किया जाता है, कार्यशील स्थानीय खान-पान सलाहकार समितियाँ ।

खान-पान की दोनों तरह की समितियों के गठन के लिए सरकार ने कुछ सिद्धान्त निश्चित किये हैं ।

(ख) कोयम्बटूर में एक स्थानीय खान-पान सलाहकार समिति काम कर रही है । इस और अन्य स्थानीय सलाहकार समितियों में प्रतिनिधित्व देने के लिए सिद्धान्त यह है कि इस तरह की समितियों में 3 से लेकर 5 तक स्थानीय सुविख्यात समाज सेवकों, खासतौर से महिलाओं

को रखा जाता है और ये प्रतिनिधि स्टेशन पर खान-पान प्रबन्ध के बारे में रेल-प्रशासन को सलाह देते हैं। कोयम्बटूर की स्थानीय खान-पान सलाहकार समिति में 6 स्थानीय व्यक्ति हैं जिनमें से दो महिलाएँ हैं। उपर्युक्त सिद्धान्तों के आधार पर ही यह समिति बनायी गयी है और इसमें विभिन्न हितों को प्रतिनिधित्व देने का प्रश्न नहीं उठता।

रेलवे भोजन व्यवस्था समिति में यात्रियों को प्रतिनिधित्व

4958. श्री विजय मोडक :

श्री सी० के० चक्रपाणि :

श्री उमानाथ :

श्री के० रमानी :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे भोजन व्यवस्था समिति में यात्री संस्थाओं को उचित प्रतिनिधित्व नहीं दिया गया है ; और

(ख) क्या सरकार यात्री संस्थाओं को इस समिति में पर्याप्त प्रतिनिधित्व देने के प्रश्न पर विचार करेगी ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह):

(क) यह सच है कि रेलवे खान-पान समितियों में यात्री संस्थाओं के प्रतिनिधित्व के लिए विशिष्ट रूप से कोई व्यवस्था नहीं है, यद्यपि इन समितियों में उनके प्रतिनिधित्व के सम्बन्ध में विचार करने पर कोई रोक नहीं है।

(ख) इस प्रश्न पर विचार किया जायेगा।

रेलवे जलपान-गृह में भोजन के मूल्यों में वृद्धि

4959. श्री उमानाथ :

श्री के० रमानी :

श्री सी० के० चक्रपाणि :

श्री राममूर्ति :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार को इस बात की जानकारी है कि रेलवे जलपान-गृह भोजन के बहुत अधिक मूल्य ले रहे हैं जब कि स्टेशन के बाहर होटलों ने भोजन के मूल्य कम कर दिये हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो भोजन के मूल्य कम करने के बारे में सरकार का क्या कार्यवाही करने का प्रस्ताव है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह):

(क) रेल परिसर के बाहर समान स्तर के होटलों में उसी प्रकार के भोजन के लिए जो कीमत ली जाती है उसकी तुलना में रेलवे भोजनालयों में दिये जाने वाले भोजन के लिए अधिक कीमत नहीं ली जाती।

(ख) कर्मचारियों और कच्चे सामान की वर्तमान बड़ी हुई लागत को देखते हुए इन कीमतों में कोई कमी करना व्यावहारिक नहीं है।

यात्री किराये और माल भाड़े में वृद्धि

4960. श्री देवकीनन्दन पाटोदिया : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष ने प्रेस को दिये वक्तव्य में यह उल्लेख

किया है कि चूँकि अभी निर्माण लागत सम्बन्धी अध्ययन हो रहा है अतः निकट भविष्य में यात्री किराये और माल भाड़े में वृद्धि की जाने की संभावना से इन्कार नहीं किया जा सकता;

(ख) इसका उल्लेख रेलवे बजट या संसद् में न किये जाने के क्या कारण हैं; और

(ग) निर्माण लागत सम्बन्धी अध्ययन का कार्य कब से आरम्भ किया गया था और इस बारे में कब तक निर्णय किये जाने की संभावना है ?

रेलवे मन्त्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) संसद में बजट पेश किये जाने के बाद 19 फरवरी, 1969 को रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष और सदस्यगण जिनमें रेलवे के वित्त कमिश्नर भी शामिल हैं, प्रेस के प्रतिनिधियों से मिले थे। यह पूछे जाने पर कि मालभाड़े और किराये के ढाँचे का युक्तियुक्त करने से जैसा कि रेल मंत्री के बजट भाषण में कहा गया है, क्या माल भाड़े और किराये में कोई वृद्धि होगी, उन्होंने उत्तर दिया कि यह आवश्यक नहीं है कि उससे माल भाड़े और किराये में बढ़ती होगी ही लेकिन इस तरह की वृद्धि को बिल्कुल इनकार भी नहीं किया जा सकता।

(ख) अपने बजट भाषण में रेल मंत्री ने कहा था कि माल भाड़े और किराये का युक्तियुक्तकरण का उद्देश्य इसे लागत अध्ययन के परिणामों के अनुकूल बनाना है और इससे रेलवे के विकास की आवश्यकताओं और अर्थ-व्यवस्था के लिए साधनों को बढ़ाना भी सम्भव हो सकेगा।

(ग) जनवरी, 1968 में जाँच का काम शुरू किया गया था। प्रत्येक पहलू के सम्बन्ध में जब और जैसे ही अध्ययन का कार्य पूरा होगा, विनिश्चय किया जायेगा। आशा है कि इस वर्ष के अन्त तक जाँच का काम पूरा हो जायेगा।

हिन्दुस्तान मशीन टूल्स द्वारा लघु उद्योगों की सहायता

4962. श्री देवकीनन्दन पाटोदिया : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि हिन्दुस्तान मशीन टूल्स का विचार लघु उद्योगों को बड़े पैमाने पर सहायता देने का है;

(ख) यदि हाँ, तो इस बारे में तैयार की गयी योजना का व्यौरा क्या है; और

(ग) योजना के प्रति लघु उद्योगों की क्या प्रतिक्रिया है ?

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

(क) हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड की लघु उद्योगों को तकनीकी तथा अन्य प्रकार की सहायता देने की एक योजना है।

(ख) और (ग) लघु एककों की उत्पादिता बढ़ाने के लिए मशीन टूल्स लिमिटेड ने उपयोक्ता उद्योगों के लिए कुछ सेवाएँ प्रदान करने जैसे इंजीनियरी का प्रयोग करने, प्रशिक्षण की सुविधाएँ देने तथा अन्य प्रकार की इंजीनियरी सहायता करने के लिए एक योजना तैयार की है। इनके साथ ही लघु एककों को आस्थगित भुगतान की सुविधाएँ देने का भी प्रस्ताव किया जा रहा है। कोल्हापुर क्षेत्र के हिन्दुस्तान मशीन टूल्स लिमिटेड में, जहाँ लघु एककों की बहुत बड़ी

संख्या है, प्राप्त अनुभव काफी संतोषजनक रहा है। फिर भी इस सम्बन्ध में इस समय सामान्य रूप से कुछ भी नहीं बताया जा सकता।

गुजरात में एक इस्पात कारखाने की स्थापना

4964. श्री देवकीनन्दन पाटोदिया : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या गुजरात राज्य में एक इस्पात कारखाना स्थापित किये जाने की व्यावहारिकता का पता लगाने के लिये उस राज्य में कोई तकनीकी आर्थिक सर्वेक्षण आरम्भ किया गया है ;

(ख) क्या यह सर्वेक्षण केन्द्र द्वारा किया जा रहा था; और

(ग) यदि उपर्युक्त भाग (क) का उत्तर नकारात्मक है तो यह सर्वेक्षण कब किया जायेगा ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) :

(क) से (ग) मैसर्स एम० एन० दस्तूर एण्ड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड ने मैसर्स कुलजीन कार्पोरेशन (इंडिया) प्राइवेट लिमिटेड के सहयोग से कच्चे लोहे के स्थान निर्धारण के लिए एक सीमित सर्वेक्षण किया था। इस सर्वेक्षण के प्रतिवेदन में कच्चे लोहे के कारखाने के लिए गुजरात राज्य में भावनगर को उपयुक्त स्थान बताया गया है परन्तु यह विचार प्रकट किया गया है कि यह क्षेत्र इस्पात के उत्पादन के लिए उपयुक्त नहीं है।

Stone statue outside the gate of Heavy Engineering Corporation, Ranchi

4965. Shri Nitiraj Singh Choudhury : Shri Lakhan Lal Gupta :

Will the Minister of Steel and Heavy Engineering be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the chains shown in the hands of the stone statue outside the gate of the Heavy Engineering Corporation, Ranchi are indicative of the present condition of the said Corporation ; and

(b) if so, the reasons for which those chains are not removed ?

The Minister of State in the Ministry of Steel and Heavy Engineering (Shri K. C. Pant) :

(a) and (b) The statue referred to is presumably the bronze statue of Birsa Munda, a freedom fighter who died early in this century while in captivity in Ranchi Jail. The statue has been erected by the Government of Bihar on the main road from Ranchi to the HEC township and is outside the HEC area. There is no connection between the statue and state of affairs in the Heavy Engineering Corporation.

Use of Corrupt Practices in Mid-Term Elections

4966. Shri Nitiraj Singh Chaudhary : Shri Lakhan Lal Gupta :

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

(a) whether Government propose to make an enquiry into the corrupt practices adopted and the use of money on a large scale in the mid-term elections held in February, 1969; and

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

The Deputy Minister in the Ministry of Law and in the Department, of Social Welfare (Shri Mohd. Yunus Saleem) :

(a) and (b) No complaint has been received regarding the use of money in large scale during mid-term election held in February, 1969. The forum for enquiring into corrupt practices is the High Court/Supreme Court through election petitions.

110 डाउन त्रिवेन्द्रम् द्रुतगामी यात्री गाड़ी

4967. श्री मयावन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि 110 डाउन त्रिवेन्द्रम् द्रुतगामी यात्री गाड़ी एक महीने में लगभग 25 दिन विलम्ब से मद्रास पहुँचती है ; और

(ख) सरकार का इस गाड़ी के विलम्ब से पहुँचने को रोकने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (डा राम सुभग सिंह) :

(क) 1 अक्टूबर, 1968 से 28 फरवरी, 1969 तक यह गाड़ी प्रति माह औसतन 12 दिन विलम्ब से मद्रास पहुँची ।

(ख) 1 अक्टूबर, 1968 से इस गाड़ी का समय बदल दिया गया, तब से इसके समय-पालन में सुधार हुआ है । रास्ते में पार्सलों की लदाई और उतराई के कारण होने वाले अवरोधों को कम करके तथा इसके चालन पर प्रतिकूल प्रभाव डालने वाले दूसरे कारणों को दूर करके इसके समय-पालन में और अधिक सुधार करने के लिए प्रयास किये जा रहे हैं ।

मेसर्स किलाचन्द देवीचन्द एण्ड कम्पनी, बम्बई

4968. श्री देवेन सेन : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री 18 फरवरी, 1969 के मेसर्स किलाचन्द देवीचन्द एण्ड कम्पनी, बम्बई तथा अन्य दो कम्पनियों द्वारा शेयरों की खरीद के बारे में अतारांकित प्रश्न संख्या 17 के उत्तर के बारे में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर में जिस जानकारी का आश्वासन दिया गया था वह एकत्र कर ली गई है ; और

(ख) यदि हाँ, तो जानकारी कब समा-पटल पर रखी जायेगी ?

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

(क) हाँ, श्रीमान् ।

(ख) सदन के पटल पर एक विवरण-पत्र प्रस्तुत है [पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० टी० 587/69]

मध्य प्रदेश में खानों तक रेल लाइनें बिछाना

4969. श्री गं० च० दीक्षित : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में सब खनिज निक्षेपों तक रेल लाइनें हैं और यदि हाँ, तो कब से ;

(ख) क्या इन लाइनों पर मालगाड़ियाँ और यात्री गाड़ियाँ भी चलती हैं और यदि हाँ, तो कब से ; और

(ग) यदि नहीं, तो जिन खानों तक अब रेलवे लाइन नहीं बिछाई गई हैं उनके नाम क्या हैं तथा इस सम्बन्ध में क्या कार्यवाही की गई है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क), (ख) और (ग) रेलवे के विकास पर किसी राज्यवार या क्षेत्रवार धारणा से नहीं बल्कि राष्ट्रीय हित में समग्र विकास की दृष्टि से विचार किया जाता है। फिर भी, मध्य प्रदेश में बड़ी खानों को, जहाँ रेल सम्पर्क आवश्यक और आर्थिक दृष्टि से सक्षम पाया गया, रेल लाइनों से जोड़ दिया गया है। बेलाडिल्ला लाइन को छोड़ कर, जो केवल माल यातायात के लिए खोली गयी है, अन्य लाइनों को सभी तरह के यातायात के लिए खोल दिया गया है। खान और धातु मंत्रालय द्वारा सहयोजित कोई खान जो अब तक रेल सम्पर्क के लिए आर्थिक दृष्टि से सक्षम पायी गयी है, उपयुक्त योजनाओं से वंचित नहीं की गयी है।

Scholarship to Intermediate Mechanic Trainees in Central Railway

4970. Shri G. C. Dixit : Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) the amount of scholarships paid to the Intermediate Mechanic trainees selected from technical staff in the Central Railway and the policy followed in awarding this scholarship ;
- (b) whether this policy is being followed by the Central Railway ; and
- (c) if not, the reasons therefor ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh)

(a) to (c) The Honourable Member is presumably referring to the stipend for Apprentice Mechanics drawn from skilled artisan staff on Railways. Such staff are not paid any scholarship. They are paid stipend/pay during the period of their apprenticeship/training, as explained in the statement attached.

Statement

Precisely the pay of the staff in question is regulated as under :

(i) In cases where serving Railway servants apply as direct recruits through Railway Service Commissions and have to undergo the same period of training as is given to outsiders, they are allowed pay equivalent to the rate of stipend laid down for Apprentice Mechanics or their substantive pay as admissible to them from time to time, whichever is higher.

(ii) In cases where serving Railway servants are taken as departmental candidates and where the period of training is not the same as for outsiders but is less than the period prescribed for direct recruits, they are treated as Railway servants under training and the competent authority may grant them pay which he may consider equitable but in no case exceeding the pay which they would have drawn had they been on duty.

Derailment of goods Train near Dongargaon

4971. Shri G. C. Dixit : Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) whether it is a fact that a goods train got derailed on the 25th February, 1969 near Dongargaon station on the Central Railway ; and
- (b) if so, the causes thereof and the extent of loss suffered as a result thereof ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) Yes. The accident occurred between Sagphata and Dongargaon stations.

(b) The derailment was due to the journal of a wagon having broken in the run due to cold breakage and flaw in the metal.

The cost of damage to railway property has been estimated at approximately Rs.63,140.

Overbridge on Railway Crossing near Burhanpur Station

4972. **Shri G. C. Dixit** : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether it is a fact that no attention has been paid towards the construction of a bridge over the railway crossing near Nibola village between Burhanpur (Madhya Pradesh) and Chalkhan railway station on the Central Railways in spite of the fact that the people have been making a demand to this effect for the last fifteen years ;

(b) if so, the reasons therefor ;

(c) whether it is also a fact that in the absence of an overbridge or underbridge there, the traffic which remains very heavy near that crossing remains blocked for more than half an hour and thus a good deal of difficulty is experienced in clearing the traffic near that crossing ;

(d) if so, whether Government propose to take any action in this regard ; and

(e) if not, the reasons therefor ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) and (b) Under the extant rules, proposals for construction of Road over/under bridges in replacement of existing level crossings are required to be sponsored by the State Government indicating the relevant priority and the year in which they would be able to provide funds towards Road Authority's share of the cost of the work.

So far, the Government of Madhya Pradesh have not sponsored any proposal for construction of road over bridge in lieu of existing level crossing between Burhanpur and Asirgarh. As soon as such a proposal is sponsored by the Road Authority/State Government, the Railway will take prompt action in the matter.

(c) There are no complaints of undue detention of traffic at this level crossing

(d) and (e) Does not arise.

माइनिंग एण्ड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन से माल की चोरी

4973. **श्री भगवान दास** : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गत तीन वर्षों में माइनिंग एण्ड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन की फैक्टरी से लाखों रुपये का माल चोरी हो गया था ;

(ख) यदि हाँ, तो इस प्रकार कुल कितनी हानि हुई और क्या इन चोरियों के लिए किसी को जिम्मेदार ठहराया गया है ;

(ग) क्या यह भी सच है कि इस कारखाने के औजार भण्डार को चोरियों से 10 लाख रुपये की हानि हुई है ; और

(घ) इस राष्ट्रीय हानि को रोकने और दोषियों को दण्ड देने के लिए सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पंत) :

(क) गत तीन वर्षों के दौरान लगभग 2.85 लाख रुपये मूल्य के सामान की चोरी हुई जिसमें से 66,000 रुपये मूल्य का माल बरामद कर लिया गया था ;

(ख) इस माल की हानि, जिसे अभी तक बरामद नहीं किया जा सका है, 2.19 लाख रुपयों की है, पुलिस के पास 167 मामले दर्ज कराये गये हैं और जाँच जारी है। इस विभागीय जाँच के आधार पर एक सुरक्षा निरीक्षक को सेवा-मुक्त कर दिया गया है ;

(ग) औजार-मण्डार से चुराये गये औजारों का मूल्य लगभग 1.11 लाख रुपये है और इसमें 2.85 लाख रुपये की कुल हानि भी शामिल है ;

(घ) पुलिस की जाँच-पड़ताल के आधार पर कम्पनी, आवश्यक कानूनी कार्यवाही आरम्भ करेगी ।

माइनिंग एंड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन

4974. श्री भगवान दास : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि गत छः महीनों से माइनिंग एंड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन ने अपने रूसी सहयोगियों और अन्य विदेशी एजेन्सियों के साथ अनेक नए करार किये हैं ;

(ख) यदि हाँ, तो इन करारों का ब्यौरा क्या है और उन पर कितनी विदेशी मुद्रा खर्च होगी ;

(ग) क्या इन करारों को करने से पहले, देशी संसाधनों का पता लगाया गया था और ऐसे प्रत्येक करार के लिये सरकार की स्वीकृति ले ली गयी थी; और

(घ) क्या रूस के साथ किया गया करार गत वर्ष आये रूसी प्रतिनिधि मण्डल की सिफारिश के अनुसार है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पंत) :

(क) पिछले छः महीनों के दौरान माइनिंग एंड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन ने रूसी विशेषज्ञों की सेवाओं के लिए वार्षिक सामान्यतः नवीकरण करारों के अलावा रूस से कोई करार नहीं किया। इस अवधि में इस कम्पनी ने हालैंड की एक कम्पनी से खनिज उद्योग के लिए हाइड्रालिक प्रोजेक्ट के निर्माण के लिए एक करार किया है।

(ख) रूसी विशेषज्ञों की सेवाओं के लिए जो करार है वह उनकी योग्यता के स्तर को देखते हुए उनको दिये जाने वाले स्टैण्डर्ड भुगतान पर आधारित है। जहाँ तक हाइड्रालिक प्रोजेक्ट के विषय में ब्रिटेन के सहयोग का सम्बन्ध है, इसके लिए 27,000 रुपये का प्रारम्भिक खर्चा होगा तथा इसके अतिरिक्त उत्पादन पर स्वामित्व भी दिया जायेगा।

(ग) जी हाँ।

(घ) रूसी विशेषज्ञों की सेवाओं के लिए जो करार हुआ है वह अधिकतर रूसी प्रतिनिधि मण्डल की सिफारिशों के अनुसार है।

माइनिंग एण्ड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन

4975. श्री भगवान दास : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि माइनिंग एण्ड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन को 1972 के बाद के लिए 20 क्रयादेश (आर्डर) मिले हुए हैं ;

(ख) यदि हाँ, तो सरकार का सरकारी क्षेत्र के इस उपक्रम का किस प्रकार संचालन करने का विचार है ;

(ग) इस उपक्रम की 1972 के बाद की चिन्ताजनक स्थिति पर काबू पाने के लिए क्या सरकार की कोई योजना है ; और

(घ) इस कारखाने की इस समय बेकार पड़ी क्षमता का लाभ उठाने के लिए माइनिंग एण्ड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन द्वारा कृषि ट्रैक्टर बनाये जाने की क्या सम्भावनाएँ हैं ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) :

(क) वर्तमान स्थिति के अनुसार 1972 और उसके पश्चात् के लिये क्रयादेशों (आर्डर) की संख्या कम है ।

(ख) और (ग) माइनिंग मशीनों और उपकरणों, विशेषकर धातु खानों के लिए, के निर्माण के लिए कम्पनी को क्रयादेश (आर्डर) प्राप्त कराने को विभिन्न उपाय किये जा रहे हैं । कम्पनी में भी नए ढंग से उत्पाद-वैविध्य को अपनाया जा रहा है जो कि उसमें कोयला सफाई सम्बन्धी उपकरण, पत्तनों पर तथा खुली ढलवाँ खानों में अयस्क और कोयला सम्भालने वाले उपकरण तथा द्रवजनन गतों की टेकों (Hydraulic Pit Props) का निर्माण हो रहा है । कम्पनी का भारत अर्थमूवर्स लिमिटेड द्वारा बनाए जाने वाले ट्रजरो के लिए सहायक कल पुर्जों का निर्माण करके उप-ठेकेदार के रूप में काम करने का प्रस्ताव है । कपनी ने विद्युत परियोजनाओं सम्बन्धी सार्थकसमूह के सदस्य बनने का निर्णय किया है जिससे विद्युत परियोजनाओं से सम्बद्ध पदार्थों को सम्भालने वाले उपकरणों के लिये क्रयादेश प्राप्त किये जा सकें । कारखाने की क्षमता का पर्याप्त उपयोग करने के लिए यह निर्णय किया गया है कि सरकारी क्षेत्र के उपक्रम बातचीत से तय किये गये मूल्य पर कम्पनी को क्रयादेश दें ।

(घ) राष्ट्रीय औद्योगिक विकास निगम लिमिटेड द्वारा जल्दी ही 20 अश्व-शक्ति ट्रैक्टरों के निर्माण के लिए एक विस्तृत परियोजना प्रतिवेदन तैयार किया जा रहा है । प्रतिवेदन के सम्पन्न होते ही एम० ए० एम० सी० के उत्पादन के क्षेत्र के बारे में निर्णय कर दिया जाएगा ।

माइनिंग एण्ड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन को घाटा

4976. श्री भगवान दास : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि माइनिंग एण्ड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन के घाटे में वृद्धि हो रही है ;

(ख) इस घाटे के क्या मुख्य कारण हैं, और

(ग) इस आवर्ती घाटे को समाप्त करने के लिये सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त):

(क) से (ग) : माइनिंग एण्ड एलाइड मशीनरी कारपोरेशन के स्थापित होने के वर्ष से (1-4-65) ले कर इसके घाटे में निरन्तर प्रति वर्ष वृद्धि हो रही है। फिर भी, इस कारखाने की पूर्ण क्षमता को उपलब्ध करना है तथा कम्पनी को प्रारम्भिक वर्षों में किस प्रकार का घाटा उठाना पड़ा है वह इस विशेष प्रकार के मुख्य तथा गहन व भारी इंजीनियरिंग परियोजनाओं के लिए कोई असामान्य नहीं है क्योंकि मशीनरी के उत्पादन होने में कुछ वर्ष तो लग ही जाते हैं। कारखाने को पूरी क्षमता से युक्त करने के लिए प्रयास किये जा रहे हैं। कम्पनी के विशिष्ट लक्षणों को ध्यान में रखते हुए इसकी पूंजी-विन्यास का पुनर्गठन करने का प्रस्ताव भी विचाराधीन है।

विदेशी सहयोग करार

4977. श्री जुगल मंडल : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) साबुन, प्रसाधनों, दाँत के ब्रुशों, दाँत के लिये पेस्ट, बिस्कुटों के बनाने के लिए (वस्तु-वार) अब तक कितने विदेशी सहयोग करारों की अनुमति दी गई है; और

(ख) कितने करारों की अवधि समाप्त हो गयी है और कितने करारों को उनकी अवधि की समाप्ति के बाद पुनः अवधि बढ़ा दी गयी है और यह किन शर्तों पर किया गया है ?

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

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

पश्चिम बंगाल में नई रेलवे लाइनें

4978. श्री जुगल मंडल : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पश्चिमी बंगाल में 1968-69 के दौरान अब तक कितनी नई रेलवे लाइनें बनायी गयी हैं; और

(ख) पश्चिम बंगाल सरकार ने वर्ष 1969-70 में किन नई लाइनों के निर्माण की सिफारिश की हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) पश्चिम बंगाल में पांशकूड़ा से हल्दिया तक एक रेलवे लाइन बनायी जा रही है।

(ख) पश्चिम बंगाल की सरकार ने अपने राज्य में 1969-70 के दौरान नयी लाइनें बनाने के लिए कोई विशिष्ट सुझाव नहीं दिया है। राज्य सरकार ने चौथी योजना में निम्न-लिखित लाइनों को बनाने की सिफारिश की है :—

(1) सन्तरागाछी - विष्णुपुर;

- (2) ओल्ड मालदा-बलूरघाट-हिल्ली;
- (3) बारसोई-राधिकापुर लाइन को मीटर लाइन से बड़ी लाइन में बदलना;
- (4) कलकत्ता में सर्कुलर रेलवे; और
- (5) रायनगर से तारकेश्वर तक बी० डी० रेलवे लाइन का विस्तार।

औद्योगिक फर्मों को पंजीयन प्रमाणपत्र देना

4979. श्री सीताराम केसरी : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री 18 फरवरी, 1969 के तारांकित प्रश्न संख्या 7 के उत्तर के बारे में यह बताने की कृपा करेंगे कि आयकर निर्धारण के लिए स्थिर आस्तियों का मूल्यांकन करने और उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम, 1951 के अन्तर्गत लाइसेंस देने अथवा अधिनियम के अन्तर्गत औद्योगिक उपक्रमों को पंजीयन प्रमाणपत्र देने के मामलों में भिन्न-भिन्न प्रक्रिया अपनाने के क्या कारण हैं ?

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

पूँजी की गणना करने के सम्बन्ध में “कर-अवकाश” रियायत के लिए प्रत्यक्ष करों के केन्द्रीय बोर्ड द्वारा जारी की गयी अधिसूचना का प्रयोजन सर्वथा भिन्न है जिसकी तुलना उद्योग (विकास तथा विनियमन) अधिनियम के अधीन लाइसेंस/पंजीकरण करने के प्रयोजन के लिए औद्योगिक उपक्रमों की अचल आस्तियों के मूल्य की गणना से नहीं की जा सकती। अतः उपरिलिखित दोनों प्रयोजनों के लिए अचल आस्तियों का पता लगाने की कार्यविधि के बारे में अलग-अलग तरीके अपनाये जाते हैं।

पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के रेलवे स्टेशनों पर विश्राम-गृह (रिटायर्स् रुम) की सुविधायें

4980. श्री एम० मेघचन्द्र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के उन रेलवे स्टेशनों के नाम क्या हैं जहाँ पर विश्राम-गृह की सुविधायें उपलब्ध हैं;

(ख) क्या दीनापुर-मनीपुर रोड पर बने रेलवे स्टेशन के भवन का निर्माण इस प्रकार किया गया है कि उसमें उक्त सुविधायें उपलब्ध हैं;

(ग) यदि हाँ, तो इस स्टेशन पर जो मनीपुर तथा नागालैण्ड दोनों के लिये अन्तिम रेलवे स्टेशन हैं, वास्तविक यात्रियों को यह सुविधा उपलब्ध कराने में विलम्ब होने के क्या कारण हैं; और

(घ) यदि उपर्युक्त भाग (ख) का उत्तर नकारात्मक हो, तो क्या ऐसे प्रबन्ध किए जा रहे हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह):

(क) पूर्वोत्तर सीमा रेलवे के कटिहार, किशनगंज, मालदा टाउन, फारबिसगंज, सिलीगुड़ी

जंक्शन, न्यू जलपाइगुड़ी, अलीपुरद्वार, जंक्शन, तेजपुर, जलूकबाड़ी, गुवाहाटी, लमडिंग और तिनसुखिया रेलवे स्टेशनों पर विश्रामालयों की व्यवस्था की गयी है।

(ख) जी हाँ।

(ग) इस काम के लिए अपेक्षित उपस्करों की कमी के कारण अभी तक विश्रामालय की सुविधा उपलब्ध नहीं की जा सकी। सप्लाई की प्रतीक्षा की जा रही है और उसके शीघ्र मिलने की आशा है।

(घ) सवाल नहीं उठता।

समवाय-पंजीयकों की शक्तियाँ

4981. श्री रा० कृ० बिड़ला : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक-व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या समवाय-पंजीयकों की शक्तियों के बारे में भारतीय वाणिज्य तथा उद्योग मण्डल संघ से सरकार को कोई पत्र प्राप्त हुआ है;

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

(ग) क्या उत्तरदायी वाणिज्यिक हितों के संवर्धन के लिये समवाय विधि के प्रवर्तन को सरल बनाने का सरकार का विचार है और यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है?

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

(क) हाँ, श्रीमान्।

(ख) गत अक्तूबर में हुए कम्पनी रजिस्ट्रारों तथा प्रादेशिक निदेशकों के अष्टम अधिवेशन द्वारा प्रतिपादित कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 234 (7) के संशोधन के विरुद्ध अपने विचार प्रकट करते हुए संघ ने, निम्नांकित विनिर्देश निमित्त किए हैं:—

(1) कुछ मामलों में कम्पनी रजिस्ट्रार, कम्पनी अधिनियम की धारा 234 के अन्तर्गत बिना किसी आधार के अथवा अपनी स्वयं की सूचना पर, जाँच प्रतिपादित करने के तथ्य के लिए, अपने में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हैं।

(2) कम्पनी रजिस्ट्रारों को अपनी ऊपर निर्देशित शक्तियों का प्रयोग सर्वोच्च न्यायालय द्वारा रोहतास इन्डस्ट्रीज लि०, वि: ए० डी० अग्रवाल तथा एक अन्य, में, दिए गए निर्णय की दृष्टि से, करना चाहिये।

(ग) सरकार यह नहीं समझती कि कम्पनी विधि के प्रशासन से, यथार्थ प्रवर्तन तथा उत्तरदायी व्यापार हितों को, बाधा होती है।

बीकानेर-अहमदाबाद मेल गाड़ी

4982. डा० कर्ण सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बीकानेर-अहमदाबाद मेल के सीधे जाने वाले डिब्बे में प्रति दिन चार स्थान सैनिक कर्मचारियों के लिये स्थायी रूप से आरक्षित किए जाते हैं जिसके परिणामस्वरूप आम जनता के लिए बहुत कम स्थान शेष रह जाते हैं; और

(ख) यदि हाँ, तो प्रथम श्रेणी के डिब्बों में असैनिक व्यक्तियों के लिये और स्थानों की व्यवस्था के लिये सरकार का क्या कार्यवाही करने का विचार है?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) और (ख) यह सच है कि अभी तक, 95 अप मारवाड़ डाक 1 अप दिल्ली-अहमदाबाद डाक गाड़ियों के साथ लगने वाले बीकानेर-अहमदाबाद सीधे डिब्बों में फौजी वाहकों के लिए एक 4-शायिका वाले डिब्बे का आरक्षण किया जाता रहा है। 'पहले आये पहले पाये' सिद्धान्त के आधार पर, फौजी वाहकों के लिए स्थान आरक्षित करने में अग्रता देने के सम्बन्ध में हिदायतें जारी कर दी गयी हैं। इस प्रश्न पर विचार किया जा रहा है कि इस डिब्बे में पहले दर्जे का उपलब्ध स्थान पर्याप्त है या नहीं या उसमें वृद्धि करने की आवश्यकता है या नहीं।

भारत में पश्चिम-जर्मनी द्वारा पूंजी विनियोजन

4983. श्री वेणी शंकर शर्मा :

श्री दी० चं० शर्मा :

श्री रणजीत सिंह :

श्री हरदयाल देवगुण :

श्री बलराज मधोक :

श्री सु० कु० तापड़िया :

श्री हिम्मत्सिंहका :

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

(क) क्या यह सच है कि पश्चिम जर्मनी के लोग भारत में अधिक पूंजी लगाने में संकोच करते हैं क्योंकि भारत की विदेशी पूंजी नियोजन संबंधी नीति स्पष्ट नहीं है, लाइसेंस लेने की प्रक्रिया जटिल है और निर्णय लेने की प्रक्रिया जटिल है और निर्णय लेने में विलम्ब किया जाता है, जिसका उल्लेख 28 फरवरी, 1969 को "स्टेट्समैन" में पश्चिम-जर्मनी की सरकार के एक उच्च अधिकारी ने अपने बयान में किया है; और

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

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

(क) सरकार को 28 फरवरी, 1969 को स्टेट्समैन में प्रकाशित पश्चिमी-जर्मनी के एक अधिकारी के भारत में विदेशी विनियोजन के वातावरण पर विचारों की जानकारी है।

(ख) सरकार ने हाल ही में विदेशी गैर-सरकारी विनियोजन तथा विदेशी तकनीकी सहयोग के बारे में नीति का पुनरीक्षण किया है। विदेशी सहयोग के आवेदनों के शीघ्र ही निबटारे जाने की दृष्टि से हाल में एक विदेशी विनियोजन मण्डल का गठन किया गया है। सरकार ने तीन ऐसी सूचियाँ तैयार की हैं और उन्हें प्रकाशित किया है जिनमें (क) विदेशी विनियोजन के तकनीकी सहयोग या उसके बिना अनुमति होगी (ख) विदेशी सहयोग की अनुमति तो होगी किन्तु विदेशी विनियोजन की नहीं (ग) विदेशी सहयोग (वित्तीय या तकनीकी) आवश्यक नहीं समझा जाता। सूची (क) तथा (ख) में रायल्टी की सीमा भी दिखलाई गई है। औद्योगिक उपक्रमों के लाइसेंसों/पंजीकरण में होने वाले विलम्ब को कम करने के प्रश्न पर सरकार निरन्तर ध्यान देती रही है और जहाँ कहीं सम्भव होता है औद्योगिक लाइसेंस की प्रक्रिया में ढील दी गई है।

बिहार में कागज का उद्योग

4985. श्री भोगेन्द्र झा : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में कागज के कुछ नए कारखाने खोलने का विचार है जिनमें से एक बिहार में खोला जायगा;

(ख) क्या दरभंगा (बिहार) की अशोक पेपर मिल्स लिमिटेड को वहाँ ठीक करन और चलाने के बजाये आसाम में ले जाने का विचार है;

(ग) क्या बिहार सरकार द्वारा प्रस्तुत उपर्युक्त मिल को पुनः चालू करने की सम्भावना के प्रस्ताव पर राष्ट्रीय औद्योगिक विकास निगम ने विचार कर लिया है और यदि हाँ, तो उसका क्या परिणाम निकला; और

(घ) क्या अशोक पेपर मिल्स को चतुर्थ योजनावधि में केन्द्रीय सरकार द्वारा अपने हाथ में लिये जाने का विचार है?

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

(क) कुछ राज्यों में कागज के नए कारखाने खोलने के प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन हैं किन्तु बिहार से ऐसा कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

(ख) बिहार राज्य सरकार को इस आशय का एक प्रस्ताव आसाम सरकार से प्राप्त हुआ है।

(ग) राष्ट्रीय औद्योगिक विकास निगम अपना प्रतिवेदन शीघ्र ही प्रस्तुत करेगा।

(घ) जी, नहीं।

गोआ में छोटे उपक्रमियों की निधियों का बड़े खान मालिकों द्वारा उपयोग

4986. श्री अदिचन : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान इस समाचार की ओर दिलाया गया है कि गोआ, दमन तथा दीव में छोटे उपक्रमियों के लिये महाराष्ट्र राज्य वित्त निगम द्वारा दिया गया समूचा धन, बड़े खान मालिकों के, जो मछलियों को डिब्बा बन्द करने, सूती कपड़े तथा मदिरा का व्यापार भी करते हैं, पास जा रहा है; और

(ख) यदि हाँ, तो सरकार द्वारा यह सुनिश्चित करने के लिए कि गोआ में छोटे उद्योगों के लिए निश्चित निधियाँ विशेष रूप से गोआ के बड़े खान मालिकों तथा सामान्य रूप से बड़े उद्योग-पतियों के हाथों में न चली जाये, क्या निदेश जारी किए गए हैं?

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

(क) जी नहीं।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

विभिन्न मंत्रालयों से सम्बद्ध विदेशी सलाहकार तथा विशेषज्ञ

4987. श्री जुगलमंडल : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री 10 दिसम्बर, 1968 के तारांकित प्रश्न संख्या 634 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या विभिन्न मंत्रालयों से संबद्ध विदेशी सलाहकारों तथा विशेषज्ञों के बारे में आवश्यक सूचना कई अन्य मंत्रालयों से प्राप्त कर ली गई है; और

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

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

(क) अभी भी 10 मंत्रालयों से जानकारी की प्रतीक्षा की जा रही है तथा उन्हें इस विषय में याद दिलाई जा रही है। जानकारी प्राप्त हो जाने पर समा-पटल पर रख दी जायगी।

(ख) चूंकि 1955 से 1967 तक की लम्बी अवधि की जानकारी इकट्ठी की जानी है, पुराने अभिलेखों की खोज और उनका अध्ययन करने में समय लगना स्वाभाविक है।

Licences issued to Foreigners for expansion of Factories

4988. **Shri Shashi Bhushan :** Will the Minister of **Industrial Development Internal Trade and Company Affairs** be pleased to refer to the reply given to the Unstarred Question No. 3689 on the 12th March, 1968 and state :

(a) whether the requisite information in regard to the licences issued for the expansion of factories established by foreigners during 1967-68 has since been collected ;

(b) if so, the details thereof ; and

(c) the number of licences issued for such establishments for the year 1968-69 and the details thereof ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

(a) Yes, Sir.

(b) During 1967-68 two licences were issued to completely foreign owned companies for expansion of their industrial undertakings :

Details of the licences are as follows :

Name of the Undertakings	Date of issue of licence	Items of manufacture
1	2	3
M/S I B. M. World Trade Corporation.	25-10-1967	.. 029 Key Punches.
Ditto	.. 31-10-1967	.. Computers 1401 system.

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

Birla Brothers Gwalior Ltd.

4989. Shri Shashi Bhushan : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

- (a) whether it is a fact that there were about 300 establishments under Birla Brothers Gwalior Ltd. at the time of the last assessment made in 1951-52 ;
- (b) if so, the present number and position of those establishments ;
- (c) whether Government are aware that the aforesaid establishments had been merged with other companies by the Birla Brothers after the aforesaid assessment ; and
- (d) if so, the reaction of Government thereto ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs. (Shri F. A. Ahmed) :

- (a) Information regarding "establishments" is not available in this Department. There was no official assessment made in 1951-52.
- (b), (c) and (d) Do not arise.

Railway Line From Kota to Chittor

4990. Shri Ramesh Chandra Vyas : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

- (a) whether Government have under consideration any proposal to construct railway line from Kota to Chittor during the Fourth Five Year Plan ; and
- (b) if so, the time by which the construction work in this regard is likely to be started?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

- (a) and (b) A revised traffic assessment with a view to find out the latest cost and financial implications of this line has been ordered. Based on the results of the re-assessment, decision regarding the construction of this line will be taken.

बिहार में औद्योगिक विकास

4991. श्री जुगल मंडल : **श्री रामावतार शास्त्री :**

क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री बिहार में औद्योगिक विकास के सम्बन्ध में 26 नवम्बर, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 2092 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार ने अपेक्षित जानकारी इस बीच एकत्र कर ली है ;
- (ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ; और
- (ग) यदि नहीं तो विलम्ब के क्या कारण हैं ?

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

- (क) जी, हाँ।
- (ख) राज्य उद्योग सहायता अधिनियम, 1956 के अन्तर्गत सन् 1957 से 1967 की अवधि में व्यक्तिगत फर्मों और कंपनियों सहित 11,688 एककों को औद्योगिक विकास के लिए कर्ज दिया गया। कर्ज के रूप में दी गई कुल राशि 2,32,81,230.02 रुपए थी। कर्ज की अधिकतम राशि 2,80,000 रुपए तथा न्यूनतम राशि 8,400 रुपए थी।

2. 712 व्यक्ति ऐसे हैं जिन्होंने या तो एककों की स्थापना नहीं की है या कर्ज का दुरुपयोग किया है। करीब-करीब दुरुपयोग के सभी मामलों में कर्ज को रद्द कर दिया गया है तथा कर्ज की पूरी राशि की वसूली के लिए पब्लिक डिमान्ड रिकवरी एक्ट के अन्तर्गत प्रमाण-पत्र तैयार कर लिये गए हैं।

(ग) प्रश्न नहीं उठता।

मंडी नमक खानें

4992 श्री हेमराज : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) पिछले तीन वर्षों में मंडी नमक की खानों से कितना नमक निकाला गया ;
- (ख) उन खानों से किन-किन क्षेत्रों की आवश्यकता पूरी होती है; और
- (ग) उन खानों के यंत्रीकरण के रूप में कितनी प्रगति हुई है और यह कार्य कब तक पूरा हो जायेगा ?

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

- (क) 10,969 मी० टन।
- (ख) मण्डी खानों में बनाया जाने वाला नमक हिमाचल प्रदेश (मंडी, विलासपुर, महासू, शिमला, शिरमूर, चंबा, किन्नौर, कुलू और काँगड़ा जिलों), पंजाब (गुरदासपुर जिला), उत्तर प्रदेश (जिला देहरादून) तथा जम्मू और काश्मीर के कुछ जिलों में भेजा जाता है।
- (ग) अभी तक इन खानों का मशीनीकरण नहीं किया गया है।

मंगलौर रेलवे स्टेशन पर सुविधाये

4993. श्री लोबो प्रभु : क्या रेलवे मंत्री 5 मार्च, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1802 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या 1906 के बाद से प्लेटफार्म के विस्तार के अतिरिक्त कोई अन्य सुविधा दी गयी है तथा स्थान में कोई वृद्धि की गयी है और यदि हाँ, तो क्या ;

(ख) इस बात के क्या कारण हैं कि नए पत्तन, रेलवे लाइन तथा अन्य सरकारी विनियोजन से यातायात में प्रत्याशित वृद्धि से सम्बन्धित प्रश्न का उत्तर यातायात की वर्तमान मात्रा के संदर्भ में किया जा रहा है ;

(ग) मिलाने वाले ऊपरी पुल के बिना रेल-लेवल आइलैंड प्लेटफार्म से यात्रियों के आने-जाने और डिस्पैच लाइनों की सुविधा किस प्रकार मिलेगी ;

(घ) मछलियों के लिये पृथक कार्यालय बनाये बिना पार्सल कार्यालय तथा संगठन कार्यालयों और प्लेटफार्मों की स्थिति के बारे में आपत्ति कैसे दूर की जा सकती है ;

(ङ) प्लेटफार्म पर बैच तथा पंखे न होने, और बत्तियाँ कम होने तथा प्रतिदिन 10 बजे के बाद फलश व्यवस्था न होने के कारण विश्राम-गृह तथा प्रतीक्षालयों से दुर्गन्ध आने से भी यात्री सुविधाओं का यह स्तर कैसा है ; और

(च) उक्त सुविधायें उपलब्ध कराने पर क्या लागत आयेगी?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी हाँ। 1951-52 के बाद से अब तक निम्नलिखित सुविधाओं की व्यवस्था की गयी है:—

- 1—कार पार्किंग क्षेत्र का विस्तार;
- 2—विचरण क्षेत्र को सीमेंट कंक्रीट का बनाना;
- 3—यात्रियों के लिए छतदार जगह का 20,750 वर्गफुट विस्तार, प्लेटफार्म को चौड़ा करना और सीमेंट कंक्रीट का बनाना;
- 4—पीने के पानी की सुविधा;
- 5—13 अतिरिक्त बेंचों की व्यवस्था;
- 6—तीसरे दर्जे का प्रतीक्षालय का 2175 वर्गफुट विस्तार और उसमें मजैक का फर्श बनाना;
- 7—यात्री पहुँच-मार्ग की 'शेलक्रीटिंग' करना;
- 8—विश्रामालयों—2 दो-बिस्तर वाले और 2 एक-बिस्तर वाले;
- 9—पूछताछ और आरक्षण कार्यालय;
- 10—ऊँचे दर्जे के प्रतीक्षा-कक्षों और प्लेटफार्म के शौचालयों में फलश की व्यवस्था;
- 11—साइकिल स्टैंड।

1951-52 से पहले का व्यौरा उपलब्ध नहीं है।

इस स्टेशन पर 1949 में बिजली लगायी गयी।

(ख) यार्ड के बदलाव में नए बन्दरगाह से यातायात में वृद्धि और हसन-मंगलुरु मीटर गेज सम्पर्क लाइन तथा अन्य सरकारी निवेशों को ध्यान में रखा गया है। लेकिन यातायात में भावी सम्भावित यातायात को सम्हालने के लिए स्टेशन की इमारत के विस्तार की आवश्यकता नहीं है।

(ग) नए पटरी तल प्लेटफार्म के अन्त में एक रास्ते की व्यवस्था की जा रही है। नए प्लेटफार्म से वर्तमान प्लेटफार्म पर यात्रियों के आवागमन के लिए एक ऊपरी पैदल पुल की व्यवस्था करने के प्रश्न पर भी विचार किया जा रहा है।

(घ) स्टेशन के सफाई कर्मचारी रोजाना इस जगह को फिनाइल से साफ करते हैं ताकि मछलियों की दुर्गन्ध न आये। गंदे पानी को बहाने के लिए भी व्यवस्था की जा रही है और इस सम्बन्ध में प्रस्ताव विचाराधीन है। मछली यातायात को सम्हालने के लिए सुविधाओं में और सुधार करने के प्रश्न की जाँच की जा रही है।

(ङ) पर्याप्त पंखों और बेंचों की व्यवस्था की गयी है। जहाँ तक फलश की व्यवस्था के अभाव का सम्बन्ध है, नगरपालिका से पानी की सप्लाई सीमित होने और मुख्य लाइनों में सीमित घंटों के बीच प्रवाह रहने के कारण शौचालयों में फलश लगाने के लिए पानी की लगातार सप्लाई की व्यवस्था नहीं की जा सकी है। फिर भी सफाई कर्मचारी, नगरपालिका की मुख्य

लाइनों से पानी की सप्लाई न होने की स्थिति में भर कर रखे हुए पानी से दस्ती-ब्रश द्वारा सफाई रखने की भरसक कोशिश करते हैं।

(च) सवाल नहीं उठता।

रेफ्रिजरेटरों की लागत

4994. श्री लोबो प्रभु : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समदाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) 23 फरवरी, 1969 के 'हिन्दुस्तान टाइम्स' में प्रकाशित श्री डाने के वक्तव्य के संदर्भ में रेफ्रिजरेटर बनाने वाले अन्य देशों की तुलना में हमारे देश में बनने वाले रेफ्रिजरेटरों की लागत पाँच गुना होने के क्या कारण हैं ;

(ख) इस लागत में पुर्जों के अनुपात सहित करों का अनुपात क्या है ; और

(ग) लागत को कम करने के लिये क्या कार्यवाही करने का सरकार का विचार है क्योंकि खाद्य पदार्थों के परीक्षण तथा उनकी सप्लाई बढ़ाने के लिये रेफ्रिजरेशन आवश्यक है ?

औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समदाय-कार्य मंत्री (श्री फखरुद्दीन अली अहमद) :

(क) से (ग) इस सम्बन्ध में 25 मार्च, 1969 के अतारांकित प्रश्न संख्या 4333 के उत्तर का उल्लेख किया जा सकता है। इन उपकरणों की अन्य देशों में उत्पादन-लागत के सम्बन्ध में तुलनात्मक आँकड़े उपलब्ध नहीं हैं। 1-3-1968 से प्रशीतन तथा वातानुकूलन उपकरणों, मशीनों तथा हिस्सों आदि पर लागू उत्पादन-शुल्क की दर इस प्रकार है :

(१) सम्पूर्ण उपकरण	30 प्रतिशत मूल्यानुसार तथा विशेष शुल्क के रूप में मूल शुल्क का $33\frac{1}{3}$ प्रतिशत अर्थात् मूल्यानुसार कुल 40 प्रतिशत।
(2) हिस्से पुर्जे	मूल्यानुसार 40 प्रतिशत तथा मूल शुल्क का $33\frac{1}{3}$ प्रतिशत की दर से विशेष शुल्क अर्थात् कुल मिला कर $53\frac{1}{3}$ प्रतिशत।

खाद्य पदार्थों के परिरक्षण के लिए बनाए गए कोल्ड-स्टोरेज संयंत्रों के मामले में पुर्जों पर रियायती शुल्क-दर निश्चित की गयी है अर्थात् मूल्यानुसार 30 प्रतिशत मूल शुल्क तथा $33\frac{1}{3}$ प्रतिशत विशेष शुल्क अर्थात् अन्यथा $53\frac{1}{3}$ प्रतिशत लागू होने वाले शुल्क के बदले मूल्यानुसार कुल 40 प्रतिशत।

पुर्जों के अतिरिक्त उत्पादन-शुल्क लगने वाली अन्य सामग्री जैसे ताँबे के तार-एल्यूमिनियम की चादरें, लोहा और इस्पात की चादरें, पेंट और वार्निश आदि के लिए भी केन्द्रीय उत्पादन-शुल्क की उपयुक्त वस्तुओं के अन्तर्गत इन वस्तुओं पर लागू शुल्क दर के हिसाब से शुल्क का भुगतान करना पड़ता है। इन सभी वस्तुओं का एकत्रित भार कितना पड़ेगा इसका ठीक-ठीक हिसाब लगा सकना सम्भव नहीं है।

प्रशीतन एवम् वातानुकूलन उपकरणों और मशीनों पर लागू उत्पादन शुल्क में कमी करने के लिए आल इण्डिया एयर कंडीशनिंग एण्ड रेफ्रीजरेशन एसोसिएशन से प्राप्त अभ्यावेदन सरकार के विचाराधीन है।

**दीमापुर-मनीपुर रोड स्टेशन पर यात्रियों के लिये
स्थानों के कोटे में वृद्धि**

4995. श्री एम० मेघचन्द्र : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) पूर्वोत्तर सीमान्त रेलवे के दीमापुर-मनीपुर रोड रेलवे स्टेशन तथा उससे आगे के स्टेशनों पर मेल तथा एक्सप्रेस गाड़ियों की विभिन्न श्रेणियों में मनीपुर तथा नागालैण्ड के यात्रियों के लिये आरक्षित स्थानों के कोटे का व्यौरा क्या है;

(ख) उक्त स्थान किस आधार पर आरक्षित किए जाते हैं;

(ग) क्या मनीपुर के लिए स्थानों के कोटे में वृद्धि करने के लिये मनीपुर सरकार से कोई प्रस्ताव प्राप्त हुआ है; और

(घ) यदि हाँ, तो इस पर केन्द्रीय सरकार की क्या प्रतिक्रिया है?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह):

(क) डाक एक्सप्रेस गाड़ियों में यात्रा करने वाले मनीपुर और नागालैण्ड के यात्रियों के लिए विभिन्न दर्जों में स्थानों के आरक्षण के लिए दीमापुर-मनीपुर रोड रेलवे स्टेशन का जितना कोटा नियत है उसका व्यौरा नीचे दिया गया है:—

(i) 4 डाउन असम डाकगाड़ी

पहला दर्जा	—	1 शायिका
तीसरा दर्जा 2-टीयर } शयन यान	—	1 शायिका 2 सीटें
तीसरा दर्जा 3-टीयर } शयन यान	—	1 शायिका 5 सीटें

(ii) 15 डाउन एक्सप्रेस (गुवाहाटी से)

तीसरा दर्जा 2 टीयर -शयन यान	1 शायिका 2 सीटें
तीसरा दर्जा 3-टीयर शयन यान	2 सीटें

(iii) 6 डाउन एक्सप्रेस (न्यू बोंगाईगाँव से)

तीसरा दर्जा	6 सीटें
-------------	---------

उपर्युक्त कोटे के अलावा 4 डाउन असम डाकगाड़ी के पहले दर्जे में 1 शायिका, तीसरे दर्जे के 3-टीयर वाले शयन यान में 1 शायिका और तीसरे दर्जे के 2 टीयर वाले शयन यान में 2 सीटों का कोटा इम्फाल आउट एजेंसी को नियत है। यह कोटा दीमापुर-मनीपुर रोड रेलवे स्टेशन द्वारा नियंत्रित होता है।

(ख) आरक्षण के लिए कोटे, स्थानों की माँग और उनकी उपलब्धता के आधार पर

नियत किए जाते हैं। समय-समय पर स्थिति की समीक्षा की जाती है और वर्तमान कोटों के वास्तविक उपयोग और नयी माँगों के आधार पर विभिन्न कोटों में उपयुक्त पुनर्समंजन किया जाता है।

(ग) जी नहीं।

(घ) सवाल नहीं उठता।

खेत्री ताँबा परियोजना तक रेलवे लाइन

4996. श्री बेणी शंकर शर्मा: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या खेत्री ताँबा परियोजना तक रेलवे लाइन ले जाने के बारे में कोई योजना बनाई गई है;

(ख) यदि हाँ, तो तत्सम्बन्धी व्यौरा क्या है तथा क्या उपर्युक्त योजना को चालू कर दिया गया है; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं?

रेलवे मंत्री (श्री राम सुभग सिंह):

(क) से (ग) खेत्री ताँबा खान को जाने वाली एक नयी रेलवे लाइन के यातायात की संभावनाओं का फिर से मूल्यांकन किया गया है और रेलवे बोर्ड द्वारा रिपोर्ट की जाँच की जा रही है। जाँच पूरी हो जाने के बाद इस लाइन के निर्माण के सम्बन्ध में कोई विनिश्चय किया जायेगा।

चण्डीगढ़ स्टेशन (उत्तर रेलवे) के पार्सल क्लर्क

4997. श्री बेणी शंकर शर्मा: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे के चण्डीगढ़ स्टेशन के बढ़ते हुए महत्व को ध्यान में रखते हुए उस स्टेशन के लिए उच्च वेतनक्रम वाले पार्सल क्लर्कों के कुछ पद नियत किए गए थे;

(ख) यदि हाँ, तो क्या इन पदों के लिए नामनिर्देशित व्यक्ति इन पदों पर नियुक्त कर दिए गए हैं;

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

(घ) इन पदों को शीघ्र भरणे के लिए प्रशासन ने क्या कार्यवाही की है?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी हाँ। चण्डीगढ़ स्टेशन के लिए 205-280 रुपए के वेतन मान में पार्सल क्लर्क का एक पद नियत किया गया था।

(ख) से (घ) पार्सल क्लर्क तैनात करने में कुछ कठिनाइयाँ रही हैं, क्योंकि सम्बन्धित कर्मचारी स्कूल सत्र के कारण स्थानान्तरण आदेशों का पालन नहीं कर पाया। फिर भी, शीघ्र ही एक क्लर्क तैनात करने के लिए व्यवस्था की जा रही है।

बिहार में औद्योगिक विकास ऋण

4998. श्री काशीनाथ पाण्डेय : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री बिहार में औद्योगिक विकास ऋणों के बारे में 19 नवम्बर, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1333 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

- (क) क्या सरकार को बिहार सरकार से अपेक्षित जानकारी प्राप्त हो गई है; और
- (ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ?

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

(क) जी, हाँ।

राज्य उद्योग सहायता अधिनियम 1956 के अन्तर्गत सन् 1957 से 1967 की अवधि में व्यक्तिगत फार्मों और कम्पनियाँ सहित 11,688 एककों को औद्योगिक विकास के लिए कर्ज दिया गया। कर्ज के रूप में दी गई कुल राशि 2,3281, 230.02 रुपये थी : कर्ज की अधिकतम राशि 2,80,400 रुपये तथा न्यूनतम राशि 8,4000 रु० थी।

(2) 712 व्यक्ति ऐसे हैं जिन्होंने या तो एककों की स्थापना नहीं की है या कर्ज की स्थापना नहीं की है यह कर्ज का दुरुपयोग किया है। करीब-करीब दुरुपयोग के सभी मामलों में कर्ज को रद्द कर दिया है तथा कर्ज की पूरी राशि की वसूली के लिए पब्लिक डिमांड रिक्वरी एक्ट के अन्तर्गत प्रमाण-पत्र तैयार कर लिये गये हैं।

उत्तर प्रदेश में समवायों को ऋण दिया जाना

4999. श्री काशीनाथ पाण्डेय : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री 19 नवम्बर, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 1202 के उत्तर के संबंध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उत्तर प्रदेश के समवायों को दिये जाने वाले ऋणों के बारे में अपेक्षित जानकारी एकत्र की जा चुकी है; और

(ख) यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ?

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

(क) और (ख) उत्तर प्रदेश सरकार से जानकारी प्रतीक्षित है। जानकारी प्राप्त करने के लिए कार्यवाही की जा रही है। आवश्यक जानकारी वहाँ से प्राप्त हो जाने पर समा-पटल पर रख दी जायेगी।

नगरियां सादात तथा घनेटा स्टेशनों के बीच

मालगाड़ी का पटरी से उतरना

5000. श्री विश्वनाथ पाण्डेय : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे परमुरादाबाद से लगभग 40 मील दूर नगरियां सादात तथा घनेटा स्टेशनों के बीच एक मालगाड़ी के पटरी से उतर जाने के फलस्वरूप 6

मार्च, 1969 की प्रातः को उत्तर रेलवे की मुख्य लाइन के मुरादाबाद-बरेली सैक्शन पर मुरादाबाद पर यातायात रुका रहा था; और

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

रेलवे मंत्री (डा० रामसुभग सिंह) :

(क) 6-3-1969 को उत्तर रेलवे के मुरादाबाद-बरेली खण्ड पर नगरियाँ सादात और घनेटा स्टेशनों के बीच एक डाउन मालगाड़ी का एक डिब्बा पटरी से उतर गया। दुर्घटना के बाद इग इकहरी लाइन खण्ड का यातायात चंदौसी के रास्ते मोड़ दिया गया।

(ख) हमेशा की तरह, इस दुर्घटना की जाँच के आदेश दिए गए हैं और निष्कर्ष के आधार पर भविष्य में ऐसी दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति की रोकथाम के लिए उपयुक्त कार्यवाही की जायेगी तथा इस दुर्घटना के लिए जिम्मेदार कर्मचारी के विरुद्ध कार्रवाई भी की जायेगी।

पोलैंड में निर्मित ओ० एस० ए० 150 सी० सी० स्कूटरों का निर्माण करने के लिए प्रार्थना-पत्र

5001. **श्री हरदयाल देवगुण :** क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि डा० पी० एन० सिंह ने 1259 रुपए की फ़ैक्टरी-द्वार कीमत पर पोलैंड निर्मित ओ० एस० ए० 150 सी० सी० स्कूटरों का निर्माण करने के लिए लाइसेंस मंजूर किए जाने के उद्देश्य से जुलाई, 1968 में एक प्रार्थना-पत्र भेजा था;

(ख) क्या यह भी सच है कि यह स्कूटर भारतीय सड़कों तथा यहाँ की जलवायु के लिए उपयुक्त पाया गया है; और

(ग) यह कारखाना कहाँ स्थापित किया जायेगा और यह लाइसेंस कब दिया जायेगा?

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

(क) उत्तर प्रदेश में पोलिश स्कूटर माडल ओ० एस० ए० 50 (150 सी० सी०) का निर्माण करने के लिए एक नए औद्योगिक उपक्रम की स्थापना करने हेतु मई, 1965 में डा० पी० एस० सिंह का एक आवेदन औद्योगिक लाइसेंस स्वीकृत किए जाने के लिए प्राप्त हुआ था। आवेदक ने यह बताया है कि प्रस्तावित स्कूटर को भारत में बनाने के उसका कारखाने से चलते समय का विक्रय मूल्य 1295 रु० होगा।

(ख) और (ग) यद्यपि कुछ समय बीता इस स्कूटर तथा तीन अन्य मेकों के स्कूटरों का परीक्षण किया गया था, तो भी उनमें से किसी एक के लिए लाइसेंस देने के बारे में अन्तिम निर्णय करने से पहले चारों मेकों के स्कूटरों का पुनः परीक्षण करने तथा चारों योजनाओं का तुलनात्मक मूल्यांकन करने का विचार है।

Industrial Licensing System

5002 **Shri Ram Avtar Sharma :** Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether a proposal is under consideration of Government to abolish the Industrial licensing system ;

(b) if so, the details thereof ; and

(c) when it would be implemented ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

(a) to (c) Government have no proposal under consideration to abolish the industrial licensing system totally. However, the Planning Commission in the paper entitled "Approach to the Fourth Five Year Plan" have suggested that the industries which only require marginal assistance by way of foreign exchange and also those which do not involve foreign exchange may be exempted from the need of securing industrial licences. A decision in the matter will be taken by Government after considering also the report of the Industrial Licensing Policy Inquiry Committee which is likely to be received soon.

मध्य प्रदेश में कच्चे लोहे का कारखाना

5003. श्री रामावतार शर्मा : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य प्रदेश में कानहवाड़ा (कटनी) में छोटे पैमाने पर कच्चा लोहा तैयार करने वाला एक कारखाना खोलने के किसी प्रस्ताव पर सरकार विचार कर रही है ;

(ख) यदि हाँ, तो उस कारखाने के कब तक चालू हो जाने की सम्भावना है ; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री(श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) :

(क) जी, नहीं।

(ख) और (ग) प्रश्न नहीं उठते।

लघु उद्योगों में बेरोजगार इंजीनियर

5004. श्री स० कन्दू : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार ने लघु उद्योगों में उन बेरोजगार इंजीनियरों को रोजगार देने की कोई योजना बनाई है जिनके पास उद्योग आरम्भ करने के लिये साधन नहीं हैं ;

(ख) उड़ीसा तथा पश्चिम बंगाल में कितने इंजीनियरों तथा तकनीशनों ने इस योजना का लाभ उठाया है ; और

(ग) इस योजना को लोकप्रिय बनाने के लिए क्या उपाय किए गए हैं ?

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

(क) भारत सरकार ने बेरोजगार इंजीनियरों को लघु उद्योगों में सीधे रोजगार देने के लिए ऐसी कोई योजना कार्यान्वित नहीं की है। फिर भी, इंजीनियरों, तकनीशियनों तथा अन्य तकनीकी योग्यता-प्राप्त उद्यमियों को लघु उद्योगों की स्थापना हेतु वित्तीय सहायता दिए जाने

की एक योजना चलाई गई है और उसे राज्य सरकारों की राज्य क्षेत्र के अन्तर्गत सहायता दिए जाने हेतु 'आदर्श योजना' के रूप में अपनाने के लिए भेजा गया है।

(ख) और (ग) जानकारी इकट्ठी की जा रही है और वह समा-पटल पर रख दी जायेगी।

**विजयवाड़ा डिवीजन (दक्षिण-मध्य रेलवे) के स्टेशनों पर माल डिब्बों में
चावल का लदान**

5005. श्री द० ब० राजू: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) 1957-58 के दौरान दक्षिण मध्य रेलवे के विजयवाड़ा डिवीजन के कितने स्टेशनों को माल डिब्बों में चावल के लदान की अनुमति दी गई थी;

(ख) 1967-68 के दौरान कितने स्टेशनों को माल डिब्बों में चावल के लदान की अनुमति दी गई थी; और

(ग) ऐसे सभी स्टेशनों को यह अनुमति न देने के क्या कारण हैं जिनके आस-पास चावल की मिलें हैं?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) चूंकि 1957-58 के रेकार्ड उपलब्ध नहीं हैं इसलिए विजयवाड़ा मंडल के उन स्टेशनों की संख्या बताना संभव नहीं है, जहाँ से चावल के लदान की अनुमति दी गयी थी।

(ख) सत्ताइस।

(ग) अनेक स्टेशनों से चावल का लदान करने का नतीजा यह होता है कि इंडेंट जहाँ-तहाँ बिखर जाते हैं और अनेक स्थलों से चावल की ढुलाई, राज्य के भीतर पड़ने वाले स्थानों तक ही नहीं, बल्कि अन्य राज्यों में पड़ने वाले गंतव्यों तक भी, फुटकर माल डिब्बों में करनी होती है। ब्लाक रेकों में चावल की निकासी करना ज्यादा लाभदायक होता है क्योंकि इससे, मार्ग में पड़ने वाले यादों को छोड़ते हुए गंतव्यों तक चावल की शीघ्र ढुलाई सुनिश्चित हो जाती है। ऐसी शीघ्र ढुलाई से चावल को क्षति पहुँचने और उसमें कमी आने की संभावना भी घट जाती है। इन परिस्थितियों में, रेलों के प्रतिनिधियों, केन्द्रीय खाद्य मंत्रालय और आंध्र सरकार के बीच हुए विचार-विमर्श के आधार पर विजयवाड़ा मंडल में ऐसे 27 स्टेशन चुने गए जहाँ पर समूची माल-गाड़ी में चावल के लदान की सुविधा दी गयी है।

Introduction of Additional Pair of Shuttles between Delhi and Meerut

5006. **Shri Maharaj Singh Bharati** : Will the Minister of Railways be pleased to refer to the reply given to Unstarred Question No. 2632 on the 11th March, 1969 regarding the memorandum by Delhi-Meerut Daily Passengers Association and State :

(a) the reasons for which the introduction of an additional pair of shuttles between Delhi and Meerut is not feasible ; and

(b) whether it is a fact that more trains cannot be run there because of the single line there and if so, the difficulty being faced by Government in constructing double line there ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) The requisite line capacity is not at present available on the single-line Ghaziabad-Meerut City section. Moreover, since 4 pairs of mail/express trains and 5 pairs of passenger trains are already running between Delhi and Meerut City and the route is also very well served by buses, adequate justification does not at present exist for the introduction of another pair of trains.

(b) Doubling of the Ghaziabad-Meerut City section is not considered necessary to handle the quantum of traffic expected in the near future. The capacity of the section can be augmented substantially by other means, if necessary.

Self-sufficiency in Tractor Production

5007. Shri Maharaj Singh Bharati : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) the time by which India would be self-sufficient in tractor production ;

(b) the reasons for accepting the figures of estimated consumption of tractors supplied by the working group on Agricultural implements in preference to those supplied by Agriculture Department ; and

(c) whether it is a fact that Government are unable to prepare a correct estimate of the number of tractors in demand and that tractors would have to be imported like fertilisers till the next Fifth Plan to meet their demand ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

(a) to (c) From the trend of growth of production of tractors in India, it is anticipated that self-sufficiency in tractor production may be achieved during the Fifth Five Year Plan. Till then, it may be necessary to resort to imports to supplement indigenous production.

The Working Group set up by the Planning Group for Machinery Industry (in which representatives of the Department of Agriculture were also represented) had estimated that by the end of the Fourth Plan the demand for tractors will be 68,000 nos. per annum. The Department of Agriculture had, however, later revised this figure upward to 90,000. But taking into account the problems involved in such a rapid rate of increase, including the manufacturing programmes, the order of investments involved, and the setting up of associated facilities like marketing, servicing, spare parts etc. all of which will really decide the off-take of tractors the Planning Group had suggested that the subject be carefully reviewed in all its aspects and considered decisions arrived at as to the demand, as well as on coordinated plan both for indigenous production and imports. For the present, in these circumstances, the Planning Group had endorsed the recommendations in its Working Group.

टिनप्लेट कम्पनी आफ इण्डिया लिमिटेड

5008. श्री के० एम० अब्राहम : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री 11 मार्च, 1969 के अंतरांकित प्रश्न संख्या 2622 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि मैसर्स टिन प्लेट कम्पनी आफ इण्डिया लिमिटेड, जमशेदपुर को अपनी वर्तमान क्षमता का विस्तार करने के लिए दिए गए औद्योगिक लायसेंस को रद्द न करने के क्या कारण हैं जब वे इसका गत 8 वर्षों से अधिक समय में भी उपयोग नहीं कर सके हैं और जब कि देश अब इस उद्योग में आत्म-निर्भर हो गया है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) :

औद्योगिक लाइसेंस-समिति की सिफारिशों पर तथा मामले से संगत सभी बातों और परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए मेसर्स टिन प्लेट कम्पनी आफ इण्डिया लिमिटेड को दिए गए औद्योगिक लाइसेंस की अवधि समय-समय पर बढ़ाई गई है। कम्पनी की संशोधित योजना को, जिसमें टिन-मुक्त इस्पात का उत्पादन भी शामिल है, क्रियान्वित करने की इच्छा को देखते हुए इसकी अवधि को 31-12-69 तक आगे बढ़ाने के प्रश्न पर इस समय सरकार विचार कर रही है।

Irregularities in the Appointment and Promotion in the Education Department of Bhilai Steel Plant.

5009. Shri Lakhan Lal Gupta : Will the Minister of Steel and Heavy Engineering be pleased to state :

(a) whether any representation was sent by the Secretary, Hindi Primary Teachers' Union, Bhilai Nagar (Madhya Pradesh) regarding the irregularities in appointment and promotion in the Education Department of the Bhilai Steel Plant ;

(b) if so, action taken thereon so far ;

(c) whether Government propose to enquire into these irregularities through an impartial official ;

(d) if so, when the enquiry would be completed ; and

(e) if not, the reasons therefor ?

The Minister of State in the Ministry of Steel and Heavy Engineering (Shri K. C. Pant) :

(a) to (e) Several representations have been received from the Secretary, Hindi Primary Teacher's Union at Bhilai regarding affairs in the Education Department of Bhilai Steel Plant. One of them was rejected and the party informed. The others have been forwarded to the Chairman, Hindustan Steel Limited for necessary action as they relate to the internal administration of an autonomous Corporation.

छोटी कार

5010. श्री जार्ज फरनेन्डोज, क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनके मंत्रालय को कोल्हापुर के श्री एस० डी० कुलकर्णी से छोटी कारों का उत्पादन करने की कोई योजना प्राप्त हुई है ; और

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

(ग) क्या इस योजना पर कोई निर्णय किया गया है ?

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

(क) जी, हाँ।

(ख) योजना का व्यौरा इस प्रकार है:—

कार का मेक	मीरा मिनी-कार
दरवाजे की संख्या	तीन
इंजिन की क्षमता	690 सी० सी०, 2 सिलेंडर
प्रस्तावित वार्षिक क्षमता	6,000 कारें
विदेशी सहयोग	कुछ नहीं
विनियोजन	13,30,000 रु०
संभावित मूल्य	6000 रु० कारखाने के निकलते समय। 6665 रु० उपभोक्ता को देना होगा।

(ग) छोटी कार परियोजना की चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित किए जाने के प्रश्न पर निर्णय हो जाने के पश्चात् अन्य प्रस्तावों पर विचार करते समय श्री एस० डी० कुलकर्णी के प्रस्ताव पर भी विचार किया जायेगा।

छोटी फिएट कार

5011. श्री जार्ज फरनेन्डो : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या बम्बई की प्रीमियर आटोमोबाइल्स ने लगभग 9,006 रुपए की लागत से चार सिलिंडरों तथा जल शीतकों वाली “छोटी फिएट कार” (फिएट 600) बनाने की कोई योजना पेश की है;

(ख) यदि हाँ, तो यह प्रस्ताव कब प्राप्त हुआ था और इसका व्यौरा क्या है;

(ग) क्या सरकार ने इस प्रस्ताव पर विचार कर लिया है; और

(घ) यदि हाँ, तो इसपर क्या निर्णय किया गया है?

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

(क) जी, हाँ।

(ख) प्रस्ताव 6 सितम्बर, 1967 को प्राप्त हुआ और उसका विवरण निम्नलिखित है:—

कार का मार्क	फिएट 600 डी
इंजन की क्षमता	767 सी० सी०, 4 सिलेंडर, जल द्वारा ठंडा किए जाने वाला।
प्रस्तावित वार्षिक क्षमता	24,000 संख्या
विदेशी सहयोग	फिएट एस० पी० ए० इटली
संयंत्र तथा मशीनों पर विनियोजन	1.01 करोड़ रुपए उनके विद्यमान संयंत्र पर अतिरिक्त सुविधाओं के लिए।
संभावित मूल्य	9006 रुपए कारखाने से निकलते समय 9907 ग्राहक द्वारा देय।

(ग) तथा (घ) मेसर्स प्रीमियर आटोमोबाइल्स लिमिटेड के प्रस्ताव पर अन्य ऐसे प्रस्तावों के साथ तब विचार किया जायेगा जब छोटी कार परियोजना के चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित किए जाने पर निर्णय हो जायेगा।

भारत हैवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड, हरिद्वार के सुरक्षा कर्मचारियों द्वारा कर्मचारियों पर लाठी चार्ज

5012. श्री जार्ज फरनेन्डोज : क्या औद्योगिक विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या सरकार का ध्यान भारत हैवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड, रानीपुर, हरिद्वार के सुरक्षा विभाग के अधिकारियों तथा चौकीदारों द्वारा 26 जनवरी, 1969 को कम्पनी के कर्मचारियों पर किए गए लाठी चार्ज की ओर दिलाया गया है;

(ख) यदि हाँ, तो इस लाठी चार्ज के कारण क्या हैं;

(ग) क्या इस सम्बन्ध में कोई मामला दर्ज किया गया है ; और

(घ) यदि हाँ, तो इसका व्यौरा क्या है ?

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

(क) से (घ) 26 जनवरी, 1969 को लाठी चार्ज किए जाने की कोई सूचना नहीं है। भारत हैवी इलैक्ट्रिकल्स लिमिटेड के स्थल पर गणतंत्र दिवस की परेड और प्रदर्शनों के देखने के लिए असाधारण भीड़ थी। खेलों के उद्घाटन के समय दर्शक लोग जिनमें, कम्पनी के कर्मचारी, उनके परिवार और बाहर के लोग भी सम्मिलित थे, अनपेक्षित रूप से बहुत संख्या में आए, फलतः व्यवस्था की असफलता के कारण दर्शक (मार्ग) के किनारे खड़े हो गए, सुरक्षा कर्मचारी और स्वयंसेवकों ने (मार्ग) को साफ रखने के लिए दर्शकों को पीछे किया। इसी बीच कुछ वाद-विवाद हो गया, सुरक्षा कर्मचारी पर एक कुर्सी आ कर लगी, जिससे, अस्तव्यस्तता हो गई। सुरक्षा कर्मचारी ने स्थानीय पुलिस स्टेशन पर इस घटना की रिपोर्ट लिखवा दी। रिपोर्ट के अनुसार सुरक्षा विभाग के एक इन्स्पेक्टर और एक सब-इन्स्पेक्टर को चोटें लगीं।

यह स्थिति आगे न बढ़े इसे टालने की दृष्टि से महाप्रबन्धक ने क्रीड़ा कार्यक्रम और शाम का सांस्कृतिक कार्यक्रम रद्द कर दिए। इस घटना की जाँच के लिए एक जाँच समिति नियुक्त कर दी गई है।

रेलवे सम्बन्धी विज्ञापन

5013. श्री जार्ज फरनेन्डोज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रेलवे एडवर्टाइजिंग कन्वेंसर्स एण्ड एजेंट्स असोसिएशन आफ इण्डिया, बम्बई ने रेलवे में विज्ञापन के माध्यम से आय बढ़ाने के उद्देश्य से रेलवे बोर्ड को कोई अभ्यावेदन भेजा है;

(ख) यदि हाँ, तो उस संस्था द्वारा दिए गए सुझावों की मुख्य बातें क्या हैं;

(ग) उन सुझावों पर क्या कार्यवाही की गई है; और

(घ) रेलवे के लिए विज्ञापन प्राप्त करने के हेतु अनुयाचकों (कन्वैसरों) को किन शर्तों पर नियुक्त किया जाता है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) जी, हाँ।

(ख) सुझावों की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:

(i) रेलवे विज्ञापनदाताओं से कुछ प्रतिशत कमीशन पर सीधे विज्ञापन स्वीकार न करें।

(ii) निऑन साईनों तथा प्रदर्शन केसों के लिये बिजली के कनेक्शन देने में विलम्ब न किया जाये।

(iii) विज्ञापनदाताओं को दी जाने वाली सेवाओं में सुधार किए जायें।

(iv) स्टेशनों पर प्रदर्शित विज्ञापन-सामग्री के देखभाल की समुचित व्यवस्था की जाये।

(v) वाणिज्य प्रचार कार्यों में लगे रेलवे कर्मचारियों को अपने कार्य को अधिक उपयोगी बनाने के लिये समुचित प्रशिक्षण दिया जाये।

(vi) रेलवे एडवर्टाईजिंग कन्वैसरस एण्ड एजेंट्स एसोसियेशन आफ इण्डिया के सदस्यों को रेलवे सम्मेलनों की वाणिज्य विज्ञापनों सम्बन्धी कार्यवाहियों में सम्मिलित किया जाये।

(vii) मुख्य जन-सम्पर्क अधिकारी/वाणिज्य प्रचार अधिकारी/जन सम्पर्क अधिकारी के लिए अखिल भारतीय संवर्ग बनाया जाये तथा रेलों में वाणिज्य विज्ञापनों को वैज्ञानिक रीति से व्यवस्थित किया जाये।

(ग) (i) रेलवे द्वारा सीधे लिए गए विज्ञापनों पर कोई कमीशन नहीं दिया जाता है परन्तु ऐसे विज्ञापनदाताओं के लिए जो न्यूनतम तीन वर्ष के लिए, 25,000 रुपए प्रतिवर्ष अथवा उससे अधिक के विज्ञापन एक साथ सीधे अथवा कन्वैसर/एजेंट के द्वारा देते हैं, उनको 5% की छूट देने की व्यवस्था की है।

(ii) रेलवेज को यह विदित है कि बिजली के कनेक्शन देने में, कुछ विभागीय कार्यवाहियों के कारण कुछ विलम्ब होता है। इस स्थिति को सुधारने के लिए निरन्तर प्रयत्न किए जा रहे हैं। इसके अतिरिक्त इन विलम्बों को यथासंभव कम करने के लिए ऐसी व्यवस्था की जा रही है कि बिजली के उपयोग की एकमुश्त रकमों में दरें ली जायें।

(iii) रेलवे ने यह अनुभव किया है कि वाणिज्य विज्ञापनों को व्यापारिक स्तर पर लेना चाहिये तथा विज्ञापन-दाताओं को संतुष्ट करने के सभी उपाय प्रयोग में लाने चाहिये। चूँकि रेलवे सरकारी विभाग है इसलिए कुछ नियमों एवं प्रक्रियाओं का पालन करना पड़ता है। फिर भी विज्ञापन-दाताओं को संतोषप्रद सेवा प्रदान करना, रेलों के अपने हित में है, तथा रेलवे इस बारे में सजग है।

तथा विज्ञापन-दाताओं को दी जाने वाली सेवाओं में सुधार करने के लिए सक्रिय रूप से कार्य कर रही है।

- (iv) पर्यवेक्षण के महत्व के प्रति जागरूकता बढ़ रही है और रेलवे अपनी व्यवस्था को दृढ़ बना रही है।
- (v) न केवल वाणिज्यिक प्रचार कार्यों में लगे अपितु जन-सम्पर्क एवं सामान्य प्रचार कार्यों में लगे रेलवे कर्मचारियों को प्रशिक्षण दिए जाने के प्रश्न पर भी रेलवे बोर्ड विचार कर रहा है। सूचना तथा प्रसार मंत्रालय के प्रबन्धाधीन भारतीय जन संचार संस्था द्वारा विशेष पाठ्यक्रम चालू किए जा रहे हैं।
- (vi) सावधिक सम्मेलनों की सरकारी कार्यवाहियों में विज्ञापनदाताओं के अथवा उनके एजेंटों के संगठन के सदस्यों को सम्मिलित करने का प्रश्न ही नहीं उठता। एजेंटों और कन्वैसैरों को पर्याप्त अवसर दिए जाते हैं कि वे लोग जब-जब चाहें अपने दृष्टिकोण को प्रस्तुत कर सकते हैं।
- (vii) जन-सम्पर्क तथा वाणिज्य प्रचार विभागों में कार्य करने वाले अधिकारियों का चयन भारतीय रेलों के यातायात एवं वाणिज्य संवर्ग से किया जाता है। उन्हें रेलवे संगठन एवं उसके परिचालन के अनुभव प्राप्त रहते हैं तथा वे अपने परिचालन एवं वाणिज्य संबंधी कार्यों द्वारा सामान्य जनता से व्यवहारों द्वारा विविध अनुभव प्राप्त करते हैं। यदि उनमें जन-सम्पर्क एवं वाणिज्य-प्रचार कार्यों में आन्तरिक प्रेरणा एवं रुचि होती है तभी उन्हें उनका इन कार्यों के लिए चयन किया जाता है। मुख्य जन-सम्पर्क अधिकारियों/जन-सम्पर्क अधिकारियों एवं वाणिज्यिक प्रचार अधिकारियों के पदों के लिए पृथक संवर्ग की आवश्यकता नहीं समझी जाती है।

(घ) रेलवे किसी भी विज्ञापन एजेंट को अपने लिए वाणिज्य विज्ञापन लेने की स्वीकृति देती है। उसे जोनल रेलवे कार्यालय में पंजीकृत किया जा सकता है और वह कलकत्ता, बम्बई, दिल्ली तथा मद्रास के महानगरों में न्यूनतम 7,000 रुपये वार्षिक तथा अन्य नगरों में 3,000 रुपये वार्षिक का व्यवसाय देने पर मानकित दरों पर कमीशन का अधिकारी बनता है।

इंजीनियरिंग सेवाएँ परीक्षा, 1969

5014. श्री क० लक्ष्मणः क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि संघ लोक सेवा आयोग ने इंजीनियरिंग सेवाएँ परीक्षा, 1969 नामक एक प्रतियोगी परीक्षा आयोजित करने का हाल में विज्ञापन दिया था;

(ख) क्या यह भी सच है कि उपरोक्त परीक्षा में बैठने के लिये ऊपरी आयु सीमा में केवल उन्हीं कर्मचारियों को छूट दी जा सकती है जो आयुध कारखानों में काम कर रहे हैं; और जिनकी सेवा स्थायी घोषित कर दी गई है;

(ग) क्या सरकार को आयुध कारखानों में काम कर रहे उन कर्मचारियों में व्याप्त असंतोष

का भी पता है जिनका वहाँ सेवाकाल 5 साल से भी अधिक हो चुका है और जिन्हें सेवा में अभी तक स्थायी नहीं किया गया है और इस परीक्षा में बैठने की अनुमति नहीं दी जा रही है;

(घ) यदि हाँ, तो क्या आयुध कारखानों में काम कर रहे सभी इंजीनियरिंग स्नातकों को, जिनका सेवाकाल पाँच साल से अधिक हो चुका है, उपरोक्त परीक्षा में बैठने की अनुमति देने तथा ऐसे मामलों में आवेदन-पत्र देने की अन्तिम तिथि को बढ़ाने का सरकार का विचार है; और

(ङ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) और (ख) जी हाँ।

(ग) प्रतिरक्षा मंत्रालय को आयुध कारखानों में काम करने वाले अस्थायी कर्मचारियों की ओर से कोई ऐसा अभ्यावेदन नहीं मिला है जिसमें आयु सीमा के कारण इंजीनियरिंग सेवा परीक्षा, 1969 में बैठने की पात्रता से वर्जित करने के विरुद्ध प्रतिवाद किया गया है।

(घ) और (ङ) भारतीय आयुध कारखाना सेवा परीक्षा में बैठने के इच्छुक आयुध कारखानों के अस्थायी कर्मचारियों को शामिल करने के लिए इंजीनियरिंग सेवा परीक्षा 1969 के नियमों में परिवर्तन करने का कोई विचार नहीं है। फिर भी आयुध कारखानों में ऐसे बहुत से कर्मचारी हैं जो अभी तक भी स्थायी नहीं हुए हैं लेकिन वे सम्भवतः 7-4-69 से पहले स्थायी होने के पात्र हो जायेंगे, जो संघ लोक सेवा आयोग द्वारा इंजीनियरिंग सेवा परीक्षा, 1969 में बैठने के लिए आवेदन-पत्र लेने की अन्तिम तारीख है। आयुध कारखानों के महानिदेशक को प्रतिरक्षा मंत्रालय द्वारा कहा जा रहा है कि वह ऐसे कर्मचारियों के आवेदन-पत्र विचारार्थ आयोग को अग्रेषित करें।

इंजीनियरी सेवा परीक्षा, 1969

5015. श्री क० लक्ष्मी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या यह सच है कि भारतीय आर्थिक सेवा के मामले में प्रथम दो वर्षों के लिए ऊपरी आयु सीमा में 35 वर्ष की आयु तक छूट दी गई थी किन्तु इंजीनियरी सेवा परीक्षा के मामले में, जो संघ लोक सेवा आयोग द्वारा 1969 में की जाने वाली है, ऐसी छूट नहीं दी गई है;

(ख) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं;

(ग) क्या सरकार को पता है कि आयुध कारखानों में इस समय काम कर रहे बहुत से व्यक्तियों को, जो घरेलू वित्तीय कठिनाइयों के कारण डिप्लोमा परीक्षा पास करने के बाद नौकरी में आ गए थे और जिन्होंने बाद में नौकरी में रहते हुए ए० एम० आई० ई० की परीक्षा पास कर ली थी, सेवा में स्थायी नहीं बनाया गया है और उन्हें इंजीनियरी सेवा परीक्षा, 1969 में बैठने से वर्जित कर दिया गया है;

(घ) क्या सरकार का विचार ऐसे कर्मचारियों को इस परीक्षा में बैठने का अवसर देने का है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) और (ख) भारतीय आर्थिक सेवा परीक्षा में प्रवेश के लिए ऊपरी आयु में 35 वर्ष की आयु तक छूट, उस सेवा के प्रारम्भिक गठन के बाद, उन दोनों पहली परीक्षाओं के लिए दी गयी थी, जो 1967 और 1969 में हुई थीं। इंजीनियरिंग सेवा परीक्षा के अन्तर्गत आने वाली सेवाओं का गठन काफी पहले हो चुका है, और उन सेवाओं की परीक्षा के लिए आयु में उस तरह की छूट देने का कोई औचित्य नहीं है।

(ग) से (ङ) भारतीय आयुध कारखाना सेवा में बैठने के इच्छुक आयुध कारखानों के अस्थायी कर्मचारियों को प्रवेश देने की व्यवस्था करने के लिए इंजीनियरिंग सेवा परीक्षा, 1969 के नियमों में कोई परिवर्तन करने का प्रस्ताव नहीं है। फिर भी आयुध कारखानों में ऐसे अनेक कर्मचारी हैं, जिन्हें अभी तक स्थायी नहीं किया गया है, लेकिन जो 7-4-1969 से, अर्थात् इंजीनियरिंग सेवा परीक्षा, 1969 में प्रवेश के लिए संघ लोक सेवा आयोग द्वारा आवेदन-पत्र लेने की अन्तिम तारीख से स्थायी होने के पात्र हैं। रक्षा मंत्रालय द्वारा आयुध कारखानों में महानिदेशक को लिखा जा रहा है कि वे, आयोग के विचारार्थ, ऐसे कर्मचारियों के आवेदन-पत्र आयोग को अग्रेषित करें।

Posting of Matriculate Firemen on Diesel Engines

5016. Shri Arjun Singh Bhadoria : Shri Shiv Kumar Shastri :

Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the decision in regard to posting matriculate firemen on the diesel engines was taken in 1965 while the decision to post non-matriculate firemen on the diesel engines was taken in 1967;

(b) if so, whether it is a fact that non-matriculate firemen were declared senior in supersession of the matriculate ones ;

(c) if so, whether at the time of reversion, if any, the matriculate firemen would be reverted first or the non-matriculate ones ; and

(d) the basis on which the said reversion would be made ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) Attention is invited to the reply given to Unstarred Question no. 54 on 18-2-1969.

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

Matriculate Firemen in Moradabad Division

5017. Shri Arjun Singh Bhadoria : Shri Shiv Kumar Shastri :

Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the decision to post matriculate firemen from steam to diesel locomotives in Moradabad Division was taken by his Ministry in 1965 and such a decision was taken in 1967 in respect of non-matriculate firemen also ;

(b) whether it is also a fact that non-Matriculate firemen are being paid since 1965 although the decision in respect thereof was taken in 1967 ; and

(c) if so, the reasons for such irregularity ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) to (c) Attention is invited to the reply given to Unstarred Question No. 54 on 18-2- 1969. Development of steam staff who do not possess the qualification of Matriculation on the diesel side was permissible even earlier than 1967.

Theft in Khadi Gramodyog Bhawan New Delhi

5018. Shri P. L. Barupal : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) the details of cases of theft and leakage involving the Manager of Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi, which are being investigated with full details thereof and the present state of investigation ; and

(b) whether such investigation is being got conducted by an outside Investigation Bureau?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

(a) According to information given by the Khadi and village Industries Commission, there is no material to suggest that the Manager of the Khadi Gramodyog Bhawan, Delhi is involved in any case of leakage or theft.

(b) During last three years, there have been six cases of theft and two of leakage in the Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi. Of these, six were reported to the police and in two, departmental enquiry is being made A senior officer. of the Commission was deputed to enquire into these two cases. His report is awaited.

**Work done in Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi
through Contractors**

5019. Shri A. Dipa : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) whether it is a fact that much of the work is got done by Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi through outside contractors ;

(b) if so, the nature of work being given to the contractors and the names of those contractors with full details ;

(c) whether it is also a fact that goods entrusted to contractors for processing are not even checked fully while giving and receiving and the proper entries of all the goods going out and coming in are properly made in the Gate Control Register; and

(d) whether the Khadi Commission and Government propose to bring any improvement in the existing management ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

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

**Alleged Misuse of Position by Manager of Khadi Gramodyog
Bhawan New Delhi.**

5020. Shri J. Sundar Lal : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) whether the Khadi Commission and Government are aware that the Manager of the Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi, is causing loss to the said Bhawan, by misusing his position and the stores of the said Bhawan ; and

(b) if so, the steps being taken by the Khadi Commission and Government in this regard?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs
(Shri F. A. Ahmed) :

(a) and (b) Certain complaints have been received which are being investigated by the Khadi and village Industries Commission.

Contribution to Sarvodaya Fund by Employees of Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi

5021. Shri A. Dipa : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) whether it is a fact that compulsory deductions used to be made from the pay of each of the employees of the Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi, for the Sarvodaya Fund;

(b) if so, the details thereof, the total amount of deductions made for that Fund and the periods during which such deductions were made and the manner in which the said amount was utilised later on ;

(c) whether it is also a fact that the present Member Secretary of the Khadi Commission was connected with the amounts deducted for Sarvodaya Fund and he used to get the aforesaid amount illegally ; and

(d) if so, the details in this regard and whether Government propose to take steps to reimburse to the employees concerned the amount illegally recovered from them ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs
(Shri F. A. Ahmed) :

(a) to (d) The information is being collected and it will be placed on the Table of the House in due course.

Provident Fund of Employees in Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi

5022. Shri A. Dipa : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) whether it is a fact that Provident Fund of the employees in Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi, is calculated on their pay excluding City Allowance ;

(b) if so, the extent to which it conforms to the rules in this regard ;

(c) whether it is also a fact that the Bhawan deliberately deposited lesser amount of arrears of Provident Fund by showing false entries of the City Allowance for the period during which the employees were not getting the City Allowance at all ; and

(d) whether Government propose to take suitable action in this regard ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs
(Shri F. A. Ahmed) :

(a) Yes, Sir

(b) Under Section 6 of the Employees Provident Funds Act, 1962, the contribution payable by the employer to the contributory provident fund is calculated with reference to the basic wages, dearness allowance and retaining allowance (if any) payable to the employees not including city allowance.

(c) No, Sir.

(d) Does not arise.

**Alleged Misuse of the Money of Khadi Gramodyog
Bhawan' New Delhi**

5023. Shri A. Dipa : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Manager of the Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi utilises the money of the Bhawan for the purpose of booking railway and air tickets for certain persons ;

(b) if so, the details of such instances in the last two years and the names of the persons concerned ;

(c) the dates on which the amounts so spent by the Bhawan were recovered from the persons concerned during the last two years together with the names of those persons ;

(d) the names of the persons from whom recoveries on this amount are yet to be made, the amount due from each of them and the date from which it is due ; and

(e) the action proposed to be taken by Government against the official concerned and to check such misuse of the money of the Bhawan ?

**The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs
(Shri F. A. Ahmed) :**

(a) to (d) Information is being collected and it will be laid on the Table of the House in due course.

**City Compensatory Allowance to employees of Khadi Gramodyog
Bhawan, New Delhi**

5024. Shri A. Dipa : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to State :

whether it is a fact that City Compensatory Allowance is paid to the employees of the Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi ; and

(b) if so, the full details of the City Compensatory Allowance disbursed so far from the very beginning grade-wise ?

**The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs
(Shri F. A. Ahmed) :**

(a) Yes Sir.

(b) Information is being collected and it will be laid on the Table of the House in due course.

Missing of stocks of Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi

5025. Shri P. L. Barupal : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to State :

(a) whether it is a fact that many articles other than cloth are also missing from the stock of the Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi ; and

(b) if so, the details thereof ?

**The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs
(Shri F. A. Ahmed) :**

(a) One camera which was borrowed by the Khadi Gramodyog Bhawan from another office of the Khadi and village Industries Commission was found missing.

(b) The make of the camera was Rollicord and its cost was approximately Rs. 1,203.75 P.

Cooling Plant in Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi

5026. Shri P. L. Barupal : Will the Minister of **Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs** be pleased to state :

(a) whether it is a fact that a desert Cooler installed in the Sales Department of the Khadi Gramodyog Bhawan, New Delhi, in the Regal Building for the summer seasons, has been removed ;

(b) if so, since when and the main reasons therefor ;

(c) the place where the said desert cooler and other cooling plant equipment which belonged to the Bhawan, is now being used ;

(d) whether it is also a fact that the Manager of the Bhawan has caused a setback in the sales of the Bhawan by removing the desert cooler and by not caring for the comfort of the customers ; and

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

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

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

Posts of Lecturers on Northern Railway

5027. Shri Nihal Singh : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) the number of posts of Lecturers in the pay scale of Rs.280—530 on the Northern Railway ;

(b) the number out of them reserved for Scheduled Castes and the number of existing Lecturers belonging to that Community ;

(c) in case no scheduled castes candidates has been appointed, the action being taken to reserve posts for them ; and

(d) if no action is being taken, the reasons therefor ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) Thirteen

(b) Nil.

(c) and (d) The question of grouping isolated posts of lecturers for affording reservation is under examination.

Promotion of Teachers in Railway Schools

5028. Shri Nihal Singh : Will the Minister of **Railways** be pleased to state :

(a) the rules under which and the number of days before which the teachers in the Railway Schools are informed of the dates etc. for their selection for promotion ;

(b) whether it is a fact that 9th December, 1968 was fixed for selection of Commerce and English teachers of Northern Railway for their promotion and the teachers of Railway College, Tundla received intimation in this regard only a few hours earlier ;

(c) if so, whether the selection was made on the prescribed dated i.e. the 9th December, 1968 itself ; and

(d) if so, the reasons for making such a selection ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) Under the rules prescribed by the Railways, generally, 15 days' notice is given.

(b) Yes.

(c) Yes.

(d) Selection was held on 9th December 1968, as some of the candidates reached in time and appeared before the Selection Board. For the candidates who could not attend the selection on 9-12-1968, a subsequent date was fixed.

बाढ़ों के कारण रेलगाड़ी सेवाओं का अस्त-व्यस्त होना

5029. श्री रा० कृ० सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) वर्ष 1968 में पूर्वी भारत में बाढ़ों से कुल कितनी मील रेलवे लाइनें प्रभावित हुई थीं;

(ख) उसके परिणामस्वरूप कितनी सेवाएँ अस्त-व्यस्त हुईं और कितनी गाड़ियाँ बन्द करनी पड़ी थीं;

(ग) कितने कर्मचारियों को नौकरी से निकालना पड़ा अथवा स्थानान्तरित किया गया; और

(घ) इन लाइनों को तथा सेवाओं को फिर से चालू करने के लिये क्या कार्यवाही की गई है?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह):

(क) संभवतः माननीय सदस्य का आशय उन रेलवे लाइनों से है जो पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में बाढ़ के कारण प्रभावित हुई थीं। यदि हाँ, तो प्रभावित लाइनों की लम्बाई इस प्रकार है:— बड़ी लाइन 236 किलोमीटर, मीटर लाइन 49.1 किलोमीटर और छोटी लाइन 66 किलोमीटर।

(ख) सूचना इकट्ठी की जा रही है और लोक समा-पटल पर रख दी जायेगी।

(ग) 223 कर्मचारियों को अस्थायी रूप से स्थानान्तरित किया गया था। कोई कर्मचारी बेकार नहीं हुआ।

(घ) दार्जिलिंग में हिमालयन रेलवे, लाटागुरी-चंगारबन्दा और जलपाईगुड़ी-हल्दी बाड़ी शाखा लाइनों के सिवाय प्रभावित सभी मुख्य और शाखा लाइनें यातायात के लिए फिर से चालू की जा चुकी हैं। दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे को फिर चालू करने के लिए भी हिदायत जारी कर दी गयी है।

इटली के सहयोग से चमड़े और कारबूरेटरों के नये उद्योग

5030. श्री रा० कृ० सिंह : क्या औद्योगिक-विकास, आंतरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या इटली के कुछ कारखानों के सहयोग से चमड़े और कारबूरेटरों के नए उद्योग स्थापित करने के बारे में किन्हीं योजनाओं को अंतिम रूप से तैयार कर लिया गया है; और

(ख) यदि हाँ, तो उनका व्यौरा क्या है?

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

(क) से (ख) इटली की कम्पनियों के सहयोग से चमड़ा उद्योग एकक स्थापित करने की कोई योजना सरकार के विचाराधीन नहीं है। जहाँ तक कारबूरेटरों के निर्माण का संबंध है,

चिचवाड़, पूना के एक औद्योगिक उपक्रम का प्रस्ताव प्राप्त हुआ था, जिसके अनुसार इटली की फर्म के सहयोग से स्कूटरों, मोपेड, मोटर साइकिलों, तीन पहिये के स्कूटरों के लिए उपयुक्त 60,000 कारबोरेटर प्रतिवर्ष बनाये जाने थे। इसे सिद्धान्त रूप से स्वीकृति दी गई थी और जनवरी 1967 में इसे एक आशय-पत्र भी जारी किया गया था। भारतीय कम्पनी ने हाल ही में सूचना दी है कि इटली के सहयोगियों की सुविधा के लिए वह अब इटली की फर्म की बजाय स्विटजर-लैण्ड की फर्म के साथ सरकार द्वारा स्वीकृत शर्तों पर सहयोग करार करेंगी। उन्होंने पूंजीगत वस्तुओं के आयात के लिए विवेदन भी दिया है और यह विचाराधीन है।

टाटानगर और वाल्टेयर के बीच अर्ध-साप्ताहिक रेलगाड़ी

5031. श्री दी० चं० शर्मा: क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या टाटानगर और वाल्टेयर के बीच बुधवार तथा शनिवार को अर्ध-साप्ताहिक रेलगाड़ी चलती है जो हावड़ा एक्सप्रेस तथा हावड़ा डाकगाड़ी से वाल्टेयर में मेल करती है और दक्षिण राज्यों को जाने वाले यात्रियों के लिए सुविधाजनक है;

(ख) क्या इस अर्ध-साप्ताहिक रेलगाड़ी को प्रतिदिन चलाने की माँग की जाती रही है;

(ग) क्या इस माँग पर विचार किया गया है; और

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

रेलवेमंत्री (डा० राम सुभग सिंह):

(क) जी हाँ।

(ख) जी हाँ।

(ग) और (घ) इस माँग पर कई बार विचार किया गया है लेकिन सप्ताह में दो बार चलने वाली इन एक्सप्रेस गाड़ियों के मौजूदा इस्तेमाल को देखते हुए इसका औचित्य नहीं पाया गया है।

टेलीफोन के तारों का निर्माण

5032. श्री दी० चं० शर्मा: क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

(क) क्या तारों की माँग और सप्लाय के बीच के भारी अन्तर को दूर करने के उद्देश्य से गैर-सरकारी कारखानों को टेलीफोन के तार बनाने के लिए कहने का सरकार का विचार है;

(ख) क्या इस बात को ध्यान में रखते हुए कि कुछ गैर-सरकारी कारखानों ने अपनी फालतू क्षमता का उपयोग करके तार बनाने के लिये केन्द्र से पहले अनुमति माँग रखी है, शीघ्र ही निर्णय किया जायेगा; और

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

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

(क) से (ग) तकनीकी विकास का महानिदेशालय हिन्दुस्तान केबल्स लिमिटेड तथा डाक-तार निदेशालय और इस मंत्रालय के प्रतिनिधियों का एक तकनीकी दल बनाया गया है जो कि

देश के विभिन्न पावर केबल बनाने वालों एककों की टेलीफोन के तार बनाने की योग्यता का अध्ययन कर प्रतिवेदन प्रस्तुत करेगा। निर्णय दल के प्रतिवेदन प्राप्त होने के पश्चात् लिया जायगा।

इत्र का उत्पादन

5033. श्री शिवचरण झा : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि इत्र के उत्पादन में भारत आत्मनिर्भर नहीं है,

(ख) यदि हाँ, तो उसके क्या कारण हैं और इस सम्बन्ध में सरकार द्वारा अब तक क्या कदम उठाये गए हैं तथा उनका क्या परिणाम रहा ;

(ग) यदि नहीं, तो भारत में 1967 और 1968 में कुल कितने और किस प्रकार के इत्र का उत्पादन हुआ, और यह उत्पादन किन कम्पनियों द्वारा किया गया तथा उन वर्षों में इसकी माँग कितनी रही; और

(घ) उन वर्षों में यदि इत्र की किसी मात्रा का विदेशों को निर्यात किया गया था तो उससे कितनी विदेशी मुद्रा प्राप्त हुई ?

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

(क) इत्र की माँग को आँका नहीं गया है। फिर भी वर्तमान निपज देश की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए प्रायः पर्याप्त ही है।

(ख) प्रश्न ही नहीं उठता।

(ग) 1967 और 1968 में इत्र के उत्पादन के आँकड़े संलग्न विवरण (अनुबन्ध) में दिए गए हैं।

(घ) 1967 और 1968 में क्रमशः (अप्रैल 1967 से मार्च 1968 तक) और (अप्रैल 1968 से दिसम्बर 1968 तक) 12.70 लाख रुपए और 11.69 लाख रुपए का इत्र का निर्यात हुआ।

(ग) इत्र वाणीय तैल, वासित रसायनों, रैसीनोइड तथा विलेयकों का सम्मिश्र उत्पाद है। संगठित क्षेत्र में सुवासित सीसश्रों का उत्पादन करने वाले छः एकक हैं। निम्नलिखित फर्मों द्वारा 1967 और 1968 में उत्पादित इत्र की मात्रा नीचे दी गई है:

क्रमांक	फर्म का नाम	निपज मी० टनों में	
		1967	1968
1.	मेसर्स एस. एच. केलकर एन्ड कम्पनी प्राइवेट लिमिटेड—बम्बई	79.986	48.031
2.	मेसर्स इन्डस्ट्रियल परफ्यूमर्स लिमिटेड, बम्बई	30.101	46.204
3.	नारदीन कैमीकल-बर्मा, बम्बई	54.174	69.211
4.	ए० एस्कमेजेर जु० प्राइवेट लिमिटेड, मद्रास	12.344	14.171

5. ए० बोके रोबर्ट्स इण्डिया लिमिटेड, मद्रास	16.382	23.156
6. कलकत्ता केमिकल्स एण्ड कम्पनी, कलकत्ता	3.662	3.703
		(10 महीनों में)

ऊपर लिखी हुई फर्मों के अतिरिक्त लघु उद्योग क्षेत्र में इत्र का उत्पादन करने वाली अनेक फर्म हैं।

अन्तर्निगम पूँजी विनियोजन

5034. श्री शिवचन्द्र झा : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक-व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि सरकार को 1968 में अन्तर्निगम विनियोजन के लिये आवेदन पत्र प्राप्त हुए थे ;

(ख) यदि हाँ, तो कितने आवेदन-पत्रों को स्वीकार किया गया है और कितने विचाराधीन हैं और आवेदकों के नाम क्या हैं ;

(ग) क्या सरकार को इस अन्तर्निगम विनियोजन को बन्द करने की योजना है ;

(घ) यदि हाँ, तो उस का व्यौरा क्या है ; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

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

(क) हाँ, श्रीमान् ।

(ख) प्राप्त प्रार्थना-पत्रों की संख्या = 57

अनुमोदित = 46

खारिज = 2

विचाराधीन = 9

(ग) से (ङ) नहीं श्रीमान् । सरकार अन्तर्निगम पूँजी विनियोजन को पूर्णतः बन्द करने की आवश्यकता अनुभव नहीं करती, क्योंकि कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 372 में पहले से उल्लिखित सीमायें, बिल्कुल यथोचित समझी गई हैं ।

बिड़ला उद्योग समूह को लाइसेंस

5035. श्री शिवचन्द्र झा : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बिड़ला उद्योग समूह ने जनवरी-फरवरी 1969 में नये लाइसेंसों के लिए आवेदन-पत्र दिया है,

(ख) यदि हाँ, तो कितने लाइसेंसों के लिये और किन-किन उद्योगों के लिए; और

(ग) इस बारे में सरकार ने क्या निर्णय किये हैं ?

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

(क) से (ग) उद्योग (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1951 के अन्तर्गत बिड़ला उद्योग समूह ने जनवरी-फरवरी 1969 में नये औद्योगिक उपक्रमों की स्थापना के लिए लाइसेंस प्राप्त करने हेतु कोई आवेदन-पत्र नहीं दिये।

इस उद्योग समूह से इस अवधि में दो आवेदन प्राप्त हुए हैं—एक विद्यमान उपक्रम में बिनौले के तेल उत्पादन के कार्य को चलाते रहने के लिए है तथा दूसरा सेमी कन्डक्टर (अर्ध-चालक साधन) सिलीकोन डायोड ट्रान्जिस्टर आदि नई वस्तुओं के उत्पादन के लिये है।

प्रथम आवेदन के सम्बन्ध में आवेदन को सूचित कर दिया गया है कि उपक्रम लाइसेंस अधिनियम के उपबन्धों के अन्तर्गत नहीं आता है। अतएव लाइसेंस आवश्यक नहीं है। दूसरा आवेदन विचाराधीन है।

फाउन्ड्री फोर्ज प्लान्ट, रांची से प्लाटिनम के तार की चोरी

5036. डॉ० रानेन सेन : क्या इस्पात और भारी इंजीनियरिंग मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या रांची में फाउन्ड्री फोर्ज प्लांट से कुछ प्लाटिनम तार चोरी कर लिया गया है जिससे उत्पादन ठप्प हो गया है ?

(ख) यदि हाँ, तो क्या सरकार ने इस चोरी की जाँच करवाई है ; और

(ग) यदि हाँ, तो उसका क्या परिणाम निकला ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) :

(क) से (ग) 8 मार्च, 1969 को लगभग 57,000 रुपये की कीमत के एक थर्मो कपल (प्लाटिनम तार) चोरी हो जाने की रिपोर्ट मिली थी। सुरक्षा विभाग ने तत्काल जाँच शुरू कर दी। साथ ही स्थानीय पुलिस में भी रिपोर्ट कर दी गई। सुरक्षा कर्मचारियों के सहयोग से पुलिस रांची शहर के एक दुकानदार से चोरी का सारा माल बरामद करने में सफल हो गई है। पुलिस ने एक कर्मचारी के घर से लगभग ६००० रुपये भी बरामद किये हैं जो चोरी किये गये माल के विक्रय से प्राप्त हुए बताये जाते हैं। दुकानदार और कर्मचारी दोनों को गिरफ्तार कर लिया गया है और मामले की जाँच की जा रही है।

दक्षिण रेलवे में फायरमैनों को पास तथा अवकाश की विशेष सुविधायें न देना

5037. श्री किरतिनन : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दक्षिण रेलवे के मदुरै और ओलावक्कोट मंडल के मंडलीय अधिकारियों ने फायरमैनो को पास तथा अवकाश की विशेष सुविधाएँ न देने के सम्बन्ध में आदेश जारी कर दिये हैं ;

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

(ग) क्या यह भी सच है कि फायरमैन उन आकस्मिक आदेशों के विरुद्ध आन्दोलन कर रहे हैं तथा सरकार को अभ्यावेदन कर रहे हैं ; और

(घ) इस मामले में कौन से उपचारी कदम उठाये गये हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) : (क) से (घ) अपेक्षित सूचना एकत्र की जा रही है तथा सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

पश्चिम रेलवे के इतर यातायात लेखा कार्यालय में ग्रेड

1 के क्लर्कों की अनियमित पदोन्नति

5039. श्री इसहाक सम्भलो :

श्री स० कुन्दू :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली स्थित पश्चिम रेलवे के इतर यातायात लेखा कार्यालय में 1 अप्रैल, 1968 के बाद ग्रेड 1 के क्लर्कों के पदों पर की गई कुछ पदोन्नतियाँ अनियमित हैं तथा पश्चिम रेलवे के अन्य कार्यालयों में अपनायी जाने वाली प्रक्रिया के विरुद्ध हैं ;

(ख) यदि नहीं, तो दिल्ली स्थित पश्चिम रेलवे के इतर यातायात लेखा कार्यालय में अनेक पदावनतियाँ किस प्रकार हुई हैं ;

(ग) क्या कुछ कर्मचारियों की पदावनतियाँ करने के बाद, उपरोक्त भाग (ख) में उल्लिखित कर्मचारियों की पदावनतियों की तारीख के दोनों पक्षों में से, एक मास की अवधि के अन्दर-अन्दर नई पदोन्नतियाँ कर दी गई हैं ; और

(घ) क्या उपर्युक्त भाग (ग) में उल्लिखित पदोन्नतियाँ नियमानुकूल हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) (क) से (घ) सूचना इकट्ठी की जा रही है और सभा-पटल पर रख दी जायेगी ।

पश्चिम रेलवे के इतर रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली में अनर्ह

व्यक्तियों की पदोन्नति

5040. श्री इसहाक सम्भली :

श्री स० कुन्दू :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या पश्चिम रेलवे के इतर यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली में 25 प्रतिशत अवकाश-रिक्त पदों पर अनर्ह कर्मचारियों की पदोन्नतियाँ की जा रही हैं ;

(ख) क्या उत्तर रेलवे के यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली में भी ऐसी पदोन्नतियाँ की जा रही हैं ;

(ग) यदि पश्चिम रेलवे तथा उत्तर रेलवे के कार्यालयों में भिन्न-भिन्न पद्धतियाँ अपनाई गई हैं तो क्या इतर रेलवे यातायात लेखा कार्यालय, दिल्ली के कर्मचारियों द्वारा अभ्यावेदन दिये गये हैं ;

(घ) यदि हाँ, तो उन पर क्या निर्णय किया गया है ; और

(ङ) यदि पश्चिम रेलवे के इतर रेलवे यातायात कार्यालय में की गई पदोन्नतियाँ नियमानुकूल नहीं हैं, तो उन्हें किस प्रकार नियमानुकूल किया जायेगा ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

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

Ashok Mehta Committee on Khadi and Village Industries Commission

5041. श्री राम अवतार शर्मा : Will the Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs be pleased to state :

(a) the date on which the Ashok Mehta Committee which was appointed to study the problems of Khadi and village Industries submitted its report ;

(b) the date on which letters were addressed to the State Governments to elicit their opinion in this connection ; and

(c) the reasons for delay in taking a decision in regard to the recommendations of this Committee ?

The Minister of Industrial Development, Internal Trade and Company Affairs (Shri F. A. Ahmed) :

(a) 28 th February, 1968.

(b) 8th May, 1968.

(c) It is necessary to ascertain the views of all the State Governments. Only some State Governments have so far intimated their views.

तुंगभद्रा स्टील प्राइवेट्स लिमिटेड में जस्तीकरण संयंत्र

5042. श्री स० अ० अगड़ी : क्या इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्री 23 अप्रैल, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 8274 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या तुंगभद्रा स्टील प्राइवेट्स लिमिटेड तुंगभद्रा बाँध मैसूर राज्य में जस्तीकरण संयंत्र चालू कर दिया गया है ;

(ख) यदि हाँ, तो उसका अब तक का उत्पादन कितना है ; और

(ग) क्या इसमें केवल बुर्ज बनाये जायेंगे अथवा कोई अन्य महत्वपूर्ण उत्पादों का निर्माण आरम्भ कर दिया गया है और यदि हाँ, तो उसका व्यौरा क्या है ?

इस्पात तथा भारी इंजीनियरिंग मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री कृष्ण चन्द्र पन्त) :

(क) जी, हाँ । यह दिसम्बर, 1968 में चालू किया गया था ।

(ख) 130 टन ।

(ग) यह कारखाना गेलवेनाइज्ड हाई टेंशन ट्रांसमिशन टावर और बिजली पैदा करने वाले स्टेशनों और उप-स्टेशनों के लिए यार्ड इस्पात-संरचनात्मक बनाने के लिए लगाया गया था परन्तु इसका उपयोग इस्पात के टैंकों और पुर्जों पर जस्ता चढ़ाने के लिए भी किया जा सकता है ।

हलगेरो में नया रेलवे स्टेशन खोलना

5043. श्री स० अ० अगड़ी : क्या रेलवे मंत्री 23 जुलाई, 1968 के अतारांकित प्रश्न संख्या 478 के उत्तर के सम्बन्ध में यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण-मध्य रेलवे के हुबली-गुंटकल सेक्शन में भानापुर और कोप्पल स्टेशनों के बीच हलगेरो पर एक नया रेलवे स्टेशन खोलने सम्बन्धी प्रस्ताव की जाँच कर ली गई है ; और

(ख) यदि हाँ, तो उस पर क्या निर्णय किया गया है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह :

(क) इस प्रस्ताव की अभी जाँच की जा रही है क्योंकि मूल प्रस्तावित स्थान उपयुक्त नहीं पाया गया है और एक वैकल्पिक स्थान के प्रस्ताव की जाँच की जा रही है।

(ख) सवाल नहीं उठता।

Demands of Indian Railways Train Clerks Union

5044. Shri Chandra Shekhar Singh : Shri Jharkhande Rai :

Shri P. L. Barupal :

Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the inauguration of Indian Railways Train-Clerks' Union was inaugurated on the 2nd January, 1969 at Samastipur by the then Minister of State in the Ministry of External Affairs, Shri B. R. Bhagat ;

(b) if so, whether the Union had presented any memorandum to him for meeting their demands ;

(c) if so, the action taken in this regard; and

(d) whether it is also a fact that Shri Bhagat and Shri Y.P. Mandal, M.P. (President of Indian Railways Train-Clerks' Union) had stated these demands to be justified and they had assured that these demands would be met ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) to (d) It is understood that the All India Conference of the unrecognised Indian Railway Train Clerks' Union was held at Samstipur on 2-1-69 and certain memoranda were also presented. No information is available regarding any assurance given by any person at this Conference.

Action, as is appropriate and necessary, is being taken on these demands.

**दक्षिण रेलवे में गुन्तकल और बंगलौर के बीच मीटर लाइन को
बड़ी लाइन में बदलना**

5045. श्री स० ब० अगड़ी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या दक्षिण रेलवे में गुन्तकल और बंगलौर के बीच मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के बारे में अन्तिम निर्णय कर लिया गया है ;

(ख) यदि हाँ, तो वास्तविक कार्य कब आरम्भ किये जाने की सम्भावना है ;

(ग) क्या यह सच है कि लौह अयस्क तथा मैंगनीज के निर्यात को सुगम बनाने के लिए बरास्ता हुबली मिराज से हासपेट तक बड़ी लाइन को बढ़ाने के लिये जोरदार अभ्यावेदन किये जा रहे हैं ;

(घ) क्या सरकार ने बड़ी लाइन और मीटर लाइन परिवहन पद्धति के बीच हासपेट क्षेत्र से हुए लौह अयस्क तथा मैंगनीज के निर्यात की बड़ी मात्रा से होने वाली बचत का कोई अनुमान लगाया है ; और

(ङ) यदि हाँ, तो 1965-66 से लेकर अब तक का वार्षिक उत्पादन और तत्सम्बन्धी व्यय क्या है ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह) :

(क) और (ख) गुंतकल और घर्मवरम के बीच एक समानान्तर बड़ी लाइन बनाने और घर्मवरम बेंगलूर मीटर लाइन खंड को बड़ी लाइन खंड में परिवर्तित करने के लिए प्रारम्भिक इंजीनियरिंग और यातायात सर्वेक्षण का काम अभी जारी है। इन सर्वेक्षणों का काम पूरा हो जाने और उसके परिणामों का पता लग जाने के बाद ही आमान परिवर्तन करने, नयी लाइन बनाने के सम्बन्ध में कोई विनिश्चय किया जा सकता है। फिर भी, इस काम को रेलवे की आमान परिवर्तन सम्बन्धी संदर्श योजना में शामिल कर लिया गया है जिसे अगले 10 वर्ष में या इसी के आस-पास क्रियान्वित करने के बारे में विचार किया जायेगा।

(ग), (घ) और (ङ) मीरज-लाइन, हास्पेट-हुबली-लॉन्डा-मोर्मुगोआ मीटर लाइन वाले खंडों को बड़ी लाइन वाले खंडों में परिवर्तित करने के बारे में अभ्यावेदन मिले हैं। आमान परिवर्तन के इस काम को भी रेलवे की आमान परिवर्तन सम्बन्धी संदर्श योजना में शामिल कर लिया गया है और इस सम्बन्ध में सर्वेक्षण भी किये जा चुके हैं। चूंकि इस समय मोर्मुगोआ के रास्ते प्रति वर्ष 10 लाख टन से अधिक लोहा अयस्क के निर्यात होने की संभावना नहीं है, इसलिए यह जरूरी नहीं है कि इन खंडों में आमान परिवर्तन का काम तुरन्त शुरू कर दिया जाय। आमान परिवर्तन करने के बारे में उस समय विचार किया जायेगा जब प्रत्याशित यातायात के विकास को देखते हुए ऐसा करना जरूरी होगा।

Box Boys Working at Saharsa Station (N.E. Railway)

5046. Shri Gunanand Thakur : Will the Minister of Railways be pleased to state :

- (a) whether it is a fact that there are three posts of box boys at Saharsa Station in District Katihar West on the North-Eastern Railway ;
- (b) the particulars of the persons working on those posts ;
- (c) whether it is also a fact that other type of work is also taken from them and that for want of a duty roster they are not paid any overtime allowance ; and
- (d) if so, the action being taken to check this malpractice ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

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

Confirmation of Employees of Katihar Loco Shed

5047. Shri Gunanand Thakur : Will the Minister of Railways be pleased to state:

- (a) whether it is a fact that a list has been prepared for the confirmation of the employees of Katihar Loco Shed ;
- (b) whether it is also a fact that in the preparation of the said list, priority has been given to other persons over the senior employees by violating the departmental rules ; and
- (c) if so, the action proposed to be taken by Government in this regard ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

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

Guards in Ballast Train At Katihar West

5048. Shri Gunanand Thakur : Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that certain guards are not permitted to work for more than three months in the ballast train at Katihar West on the North Eastern Railway ;

(b) whether it is also a fact that certain other guards are permitted to work there even for six months, and

(c) if so, the reasons for this discrimination between the two employecs of the same category and the measures proposed to be taken by Government to prevent it ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

(a) No ballast train is now working in Katihar (West) District.

(b) and (c) Do not arise.

Guards in Traffic Department of Katihar West

5049. Shri Gunanand Thakur : Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that for the last many years periodical res. is being given to the Guards working in the Traffic Department of Katihar West on the North Eastern Railway, thus violating deliberately the provisions of para 7A (d) of Hours of Employment Regulations as a result of which the possibilities of danger to safety are increased ; and

(b) if the reply to part (a) above be in the affirmative, the measures being adopted by Government to prevent it ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

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

Confirmation of Firemen in Mechanical Department of Katihar West, North Eastern Railway.

5050. Shri Gunanand Thakur : Will the Minister of Railways be pleased to state :

(a) whether it is a fact that the Firemen working in Meahanical Department of Katihar West, North Eastern Railway, for the last more than 10 years have not been confirmed as yet ;

(b) if so, the action proposed to be taken by Government in this regard ;

(c) whether it is also a fact that an appeal from the Railway employees of District Katihar West regarding their seniority is pending for decision for the last many years; and

(c) if so, the reasons for delay in the decision ?

The Minister of Railways (Dr. Ram Subhag Singh) :

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

रेलवे स्टेशनों पर ठेके

5051. श्री हेमराज : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि उत्तर रेलवे में स्टेशनों पर प्रायः सभी ठेके आगे ठेके पर दे दिये गये हैं जिसके कारण कदाचार फैल गया है ;

(ख) यदि हाँ, तो क्या इस कदाचार को समाप्त करने के लिए सरकार की कोई योजना है ; और

(ग) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेलवे मंत्री (डा० राम सुभग सिंह):

(क) जी नहीं ।

(ख) और (ग) रेलवे स्टेशनों के ठेकों को उपपट्टे पर देना मना है । उपपट्टे पर देने के प्रमाणित मामलों में, ठेकेदारों द्वारा किये गये करार के अनुसार उनके विरुद्ध उपयुक्त कार्यवाही की जाती है ।

माल उतारने-चढ़ाने के ठेकों के लिए टेंडर

5052. श्री स० मो० बनर्जी : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या अप्रैल, 1969 में शालीमार और हावड़ा स्टेशनों पर माल उतारने-चढ़ाने के ठेकों के लिए फरवरी, 1969 में टेंडर आमंत्रित किये गये थे ;

(ख) यदि हाँ, तो प्राप्त हुए टेंडरों तथा स्वीकार किये टेंडर का मूल्य कितना था तथा टेंडरकर्ताओं के नाम क्या थे और हावड़ा और शालीमार में माल चढ़ाने-उतारने वाले पहले ठेकेदारों को अप्रैल, 1967 से मार्च, 1968 तक माल उतारने-चढ़ाने के लिए दी गई औसत मासिक धनराशि कितनी थी ;

(ग) शालीमार में अब जिस ठेकेदार को माल चढ़ाने-उतारने का ठेका दिया गया है उसके पास रेलवे के माल उतारने-चढ़ाने के कितने ठेके हैं ;

(घ) ठेकेदारों द्वारा, आसनसोल, पटना जंक्शन, मुगलसराय, टूंडला, इटावा, खुर्जा जंक्शन तथा मुरादाबाद स्टेशनों पर पार्सल और शीघ्र पारवहन सेवा से माल चढ़ाने-उतारने वाले कुलियों को किस दर पर मजूरी दी जाती है ; और

(ङ) भाग (क) में उल्लिखित स्टेशनों में से प्रत्येक पर पार्सल तथा शीघ्र परिवहन सेवा से माल उतारने-चढ़ाने के ठेकों का मासिक मूल्य कितना है ?

रेलवे मंत्री (डा० रामसुभग सिंह) :

(क) जी नहीं । हावड़ा और रामकिस्तोपुर स्टेशनों पर माल उतारने-चढ़ाने के सम्मिलित ठेके के लिए जनवरी, 1969 में टेंडर आमंत्रित किये गये थे । यह ठेका 1 मार्च, 1969 को शुरू होना था । शालीमार स्टेशन पर माल उतारने-चढ़ाने का ठेका 10-7-68 से लागू है ।

(ख) सूचना संलग्न विवरण में दी गई है । (पुस्तकालय में रखा गया । देखिए संख्या एल० दी० 588/69)

(ग) शालीमार स्टेशन पर माल उतारने-चढ़ाने का ठेका हाल में नहीं दिया गया बल्कि यह ठेका 10-7-68 से मौजूदा ठेकेदार के पास है । शालीमार स्टेशन पर माल उतारने-चढ़ाने के ठेके के अलावा इस ठेकेदार के पास दक्षिण पूर्व रेलवे के इतवारी स्टेशन समूह, जिसमें इतवारी, भण्डारा रोड, तुमसर रोड, तिरोड़ा और काम्पटी स्टेशन शामिल हैं, पर एक और ठेका भी है । इस ठेकेदार के पास अन्य रेलों पर जितने ठेके हैं उनकी सूचना इकट्ठी की जा रही है और समा-पटल पर रख दी जायेगी ।

(घ) सूचना संलग्न विवरण में दी गयी है । (पुस्तकालय में रखा गया । देखिये संख्या एल० दी० 588/69)

(ड) हवड़ा स्टेशन पर पार्सलों और “द्रुत पारवहन सेवा” के सामान उतारने-चढ़ाने की ठेके का मासिक मूल्य 17424 रुपये 32 पैसे है। शालीमार स्टेशन पार्सल यातायात के लिए खुला हुआ नहीं है। इस स्टेशन पर द्रुत पारवहन सेवा के सामान उतारने-चढ़ाने के लिए ठेकेदार को किया गया औसत मासिक भुगतान 5860 रुपये 30 पैसे हैं।

हल्दिया में एक कार्बन संयंत्र के लिये लाइसेंस

5053. श्री क० प्र० सिंह देव : क्या औद्योगिक विकास, आन्तरिक व्यापार तथा समवाय-कार्य मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि पश्चिम बंगाल सरकार ने केन्द्रीय सरकार को विदेशी सहयोग से हल्दिया में एक कार्बन संयंत्र स्थापित करने के लिए लाइसेंस दिये जाने के लिए एक भारतीय फर्म के आवेदन-पत्र को स्वीकार करने की सिफारिश की है ;

(ख) यदि हाँ, तो सम्बन्धित फर्म का नाम क्या है ; और

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

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

(क) से (ग) जी, नहीं। फिर भी मेसर्स इंडिया कार्बन लि० द्वारा पश्चिमी बंगाल के हल्दिया नामक स्थान पर कैथेडो ब्लाक्स बनाने वाला एक संयंत्र स्थापित करने का एक प्रस्ताव था। अगस्त, 1968 में कम्पनी को आयात की जाने वाली पूंजीगत वस्तुओं का विवरण प्रस्तुत करने को कहा गया था पर अभी तक कोई भी प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है।

अविलम्बनोय लोक महत्व के विषय को ओर ध्यान दिलाना

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

गेहूँ की वसूली के बारे में कृषि मूल्य आयोग द्वारा घोषणा

Shri Raghuvir Singh Shastri : (Baghpat) : I call the attention of the Minister of Food, Agriculture, Community Development and Co-operation to the following matter of urgent public importance and request him to make a statement thereon .

”Announcement made by the Agricultural Price Commission regarding procurement of more quantity of wheat as compared to that procured in the last year and to fix less price therefor”.

खाद्य, कृषि, सामुदायिक विकास तथा सहकार मन्त्रालय में राज्य मन्त्री (श्री अन्ना-साहिब शिन्दे) : 1969-70 में बिक्री के लिए रबी के खाद्यान्नों संबंधी मूल्य नीति के सम्बन्ध में कृषि मूल्य आयोग के प्रतिवेदन पर नई दिल्ली में 3 अप्रैल, 1969 को होने वाले रबी फसलों वाले राज्यों के मुख्य मंत्रियों के सम्मेलन में विचार किया जायेगा। सरकार मुख्य मंत्रियों के सम्मेलन में होने वाली चर्चा को दृष्टि में रखते हुए ही रबी की फसल के विक्रय के सम्बन्ध में अपनी नीति बनायेगी।

Shri Raghuvir Singh Shastri : As you know the cost of production of Agriculturists has increased on account of increase in prices of fertilisers, electricity etc. as compared to the previous year. Apart from it the prices of the commodities, which the farmers have to purchase, are also increasing side by side. On the other hand the prices of the production of the agriculturists have fallen down by about 40-50 per cent and there has also been a decrease in the prices by about 9 percent as announced by the Agricultural Prices Commission. Under these circumstances can we hope that the agriculturists will feel encouraged to step up their production.

You have stated that this matter will be discussed in the conference of chief Ministers. May I know whether the two suggestions made by the Agricultural Prices Commission will also be considered. The first suggestion of the Commission is that the expenditure on the Food corporation should be curtailed and the saving thus effected should be utilised on the agriculturists and consumers. The second suggestion of the Commission is that the work of intermediaries should be put to an end and the commodities should be purchased directly from the agriculturists.

May I also know whether steps will be taken by Government to see that the agriculturists are represented adequately in the Agricultural Prices Commission and the Food Corporation of India so that agriculturist may have a voice there also ? I hope that the suggestions will be considered in the conference of the Chief Ministers.

श्री अन्नासाहेब शिन्दे : हमारी सामान्य नीति यह है कि किसानों को लाभप्रद मूल्य मिलें। जहाँ तक कृषि मूल्य आयोग के सुझावों का सम्बन्ध है, उन पर कृषि मुख्य मंत्रियों के सम्मेलन में अवश्य ही विचार किया जायेगा और हम मुख्य मंत्रियों के विचारों पर ध्यान देंगे। भारत सरकार इसे आधार मान कर अपनी नीति बनायेगी।

Shri Raghuvir Singh Shastri : I had said that the peasants should be given representation in the Food Corporation as well as the Agricultural Prices Commission.

श्री अन्नासाहेब शिन्दे : जहाँ तक भारतीय खाद्य निगम का सम्बन्ध है उसमें पहले ही विभिन्न राज्य सरकारों तथा अन्य निकायों के प्रतिनिधि हैं। इनके अतिरिक्त बोर्ड में किसानों के प्रतिनिधि भी हैं। कृषि मूल्य आयोग को परामर्श देने के लिए हमने परामर्शदाताओं की एक तालिका बनाई हुई है। उस तालिका में अधिकांश परामर्शदाता किसान हैं।

Shri Randhir Singh (Rohtak) : It appears that the report of the Commission has been written by some broker who does not know anything as to how the farmer toils along with his family to get agricultural produce and how much is the actual cost of production. I would therefore like to know why such a commission is appointed by our Government which brings a bad name for the Ministers, Members and the Party as a whole. This Commission should have representatives of peasants as far as possible.

Secondly, the prices of agricultural inputs have been increasing persistently. On the other hand no incentive is being given to the peasants. They are not being given electricity at the rate it is supplied to the industrialists. Apart from that, instead of giving remunerative price to the agriculturists a lot of taxes have been imposed on them to extract money.

I would also appeal to the Government that the parity of price should be fixed for the agriculturists, as they have to pay more price for the articles they require. The ban on the movement of foodgrains should also as be lifted. Both the peasants and the consumers will be benefited thereby.

My third point is regarding the prices of agricultural produce. The cost of agricultural

production should be fixed on the basis of expenditure incurred from the beginning to the end of the production process. The peasant should also be given at least some profits like others. May I know whether these things will also be taken into account by Government ?

I would also like to say that this commission should be scrapped and the farmers should be represented in the Planning Commission and Agricultural Prices Commission.

श्री अन्नासाहिब शिन्दे : हम सदैव इस बात को ध्यान में रखते हैं कि किसानों के हितों की रक्षा की जानी चाहिए। भारत सरकार तथा मेरे मंत्रालय ने कृषि उत्पादन कार्यक्रमों में काफी हद तक योगदान दिया है। इसके साथ ही साथ मेरा यह भी निवेदन है कि गत वर्ष से हम उदारता की नीति अपना रहे हैं तथा इस बात पर मुख्य मंत्री सम्मेलन में विचार किया जायेगा।

कृषि मूल्य आयोग में अर्थशास्त्री हैं तथा हम उनके सुझावों पर अवश्य ही विचार करते हैं, यद्यपि उन्हें मानना हमारे लिए अनिवार्य नहीं है। कृषि मूल्य आयोग की सिफारिशें हमारे लिये अन्तिम नहीं हैं।

Shri Prakash Vir Shastri (Hapur) : It has been seen that the manufacturers fix the prices of their commodities taking into account the expenditure incurred on those commodities. But the Commissions appointed by the Government in order to fix the prices of the produce of the peasants do not take into account these things.

Government certainly takes appropriate steps to save sugar industry but nothing is done to save the peasants for the losses.

I would like to know the names of the members of Agricultural Prices Commission in order to see whether they have any knowledge about agriculture ? I would also like to know whether representatives of peasants will be taken in that Commission or not ? I would also like to submit that this commission should take into account the expenditure involved on the production of commodities before announcing their prices.

Thirdly, I would like to know how much time it will take us for achieving self-sufficiency in the matter of agricultural production so that we are not to import foodgrains.

श्री अन्नासाहिब शिन्दे : कृषि मूल्य आयोग के सदस्यों के नाम डा० अशोक मित्र, धर्म नारायण तथा श्री एस० सी० चौधरी हैं।

जहाँ तक कृषकों के हितों का सम्बन्ध है, हमेशा उनको ध्यान में रखा जाता है। कृषि मूल्य आयोग के सदस्यों तथा अन्य विशेषज्ञों से यह आशा की जाती है कि वे उत्पादन लागत तथा कृषकों के हित की अन्य बातों को ध्यान में रखें। मेरा एक और निवेदन है कि किसानों को जो मूल्य मिल रहे हैं तथा भारत सरकार ने उनके लिये बिक्री की जो व्यवस्था की है, उसमें देश के अधिकांश भागों में किसानों के हितों को ध्यान में रखा गया है। यही कारण है कि अधिक उपज वाली किस्मों सम्बन्धी कार्यक्रम के बारे में समूचे देश में उत्साह की झलक दिखाई दे रही है।

Shri Prakash Vir Shastri : May I know what objections Government have to keep peasants in the commission instead of having them as advisers and secondly, I wanted to know when we will be self-sufficient and when we would stop importing foodgrains.

श्री अन्नासाहिब शिन्दे : यदि हम आयोग में किसानों को प्रतिनिधित्व देते हैं तो अगला

प्रश्न यह होगा कि उपभोक्ताओं के प्रतिनिधि भी उसमें लिये जाने चाहिये । इसलिये इस समय यही व्यवस्था उचित है ।

Shri Madhu Limaye (Monghyr) : The policy of the Government also effects the policy of the Agricultural Prices Commission. Therefore may I know whether Government have issued any directions to the Commission regarding the principle that they should adopt in the matters of fixation of the prices. May I know whether the attention of Government has also been drawn to the fact that the people of Punjab, Haryana and other States had to suffer a lot because the Food Corporation and the Government did not fulfil its responsibility to purchase foodgrains etc. on the prices thus fixed ?

खाद्य तथा कृषि मंत्री (श्री जगजीवन राम) : कृषि मूल्य आयोग प्रायः उत्पादन लागत को ध्यान में रखता है, ताकि किसानों को उचित मूल्य प्राप्त हो सकें । परन्तु कृषि क्षेत्र में उत्पादन लागत का अनुमान लगाना बहुत आसान बात नहीं है । अतः जहाँ तक सम्भव हो वे उत्पादन लागत को ध्यान में रखते हैं । इसके अतिरिक्त कृषि मूल्य आयोग द्वारा जो सुझाव दिये जाते हैं उन पर भी मुख्य मंत्रियों के सम्मेलन में विचार किया जाता है चाहे अन्तिम निर्णय सरकार ही करती है । कृषि वस्तुओं का मूल्य निर्धारित करते समय उत्पादकों तथा उपभोक्ताओं के हित को भी सरकार ध्यान में रखती है ।

जहाँ तक गेहूँ की खरीद का प्रश्न है, हम हर सम्भव प्रयास करते हैं कि किसानों को निर्धारित मूल्य प्राप्त हों । पंजाब की बिक्री की व्यवस्था अच्छी होने के कारण पंजाब के किसानों को निर्धारित वसूली मूल्य प्राप्त हुआ है । जहाँ तक हरियाणा का सम्बन्ध है खाद्य निगम ने हरियाणा में वसूली नहीं की । यह राज्य सरकार का काम था । उत्तर प्रदेश के कुछ जिलों में कठिनाई का सामना करना पड़ा क्योंकि वहाँ विक्रय संगठन का विकास नहीं हुआ था ।

Shri Shiv Kumar Shastri (Aligarh) : The Food Minister should not leave the decision on the Chief Minister regarding determining the prices because in case the prices are determined less, you will get a bad name.

May I know whether any help will be given to the farmers to sell their foodgrains because at present they are being cheated in the market. They are paid less prices on the ground that their foodgrains is sub-standard.

श्री अन्नासाहिब शिन्दे : पहले ही बताया जा चुका है कि मुख्य मंत्रियों के सुझावों पर ध्यान दिया जायगा । परन्तु मूल्य निर्धारित करने का अधिकार सरकार का है । जहाँ तक प्रश्न के दूसरे भाग का सम्बन्ध है यदि विक्रय सम्बन्धी कानून पर्याप्त है तो किसानों का हित सुरक्षित है । परन्तु कुछ राज्यों में ऐसे कानून पर्याप्त नहीं है । अतः हमने खाद्य निगम को यह सलाह दी है कि जहाँ तक सम्भव हो उन्हें किसानों के हित की रक्षा करने के लिये उनसे अनाज खरीदना चाहिए ।

सभा-पटल पर रखे गये पत्र

PAPERS LAID ON THE TABLE

बोकारो इस्पात लिमिटेड और हिन्दुस्तान स्टील वर्क्स कंस्ट्रक्शन लिमिटेड—

सरकारी समीक्षा तथा वार्षिक प्रतिवेदन

इस्पात तथा भारी इंजीनियरी मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री मुहम्मद शफी कुरेशी) :

मैं श्री चे० मु० पुनाचा की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा-पटल पर रखता हूँ। [पुस्तकालय में रखे गए। देखिये एल० टी० संख्या 574/69]

(1) कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619-क की उपधारा (1) के अधीन निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति :

(क) (एक) बोकारो इस्पात लिमिटेड के वर्ष 1967-68 के कार्य की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) बोकारो इस्पात लिमिटेड का 1967-68 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा परीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

(2) (एक) हिन्दुस्तान स्टीलवर्क्स कंस्ट्रक्शन लिमिटेड, कलकत्ता के वर्ष 1967-68 के कार्य की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) हिन्दुस्तान स्टीलवर्क्स कंस्ट्रक्शन लिमिटेड, कलकत्ता का 1967-68 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

उड़ीसा सड़क परिवहन कम्पनी लिमिटेड—सरकारी समीक्षा तथा वार्षिक प्रतिवेदन

रेलवे मंत्रालय में उप-मंत्री (श्री रोहन लाल चतुर्वेदी) : मैं डा० रामसुभग सिंह की ओर से कम्पनी अधिनियम, 1956 की धारा 619-क की उपधारा (1) के अधीन निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति सभा-पटल पर रखता हूँ :

(एक) (क) उड़ीसा सड़क परिवहन कम्पनी लिमिटेड बरहामपुर, के वर्ष 1964-65 के कार्य की सरकार द्वारा समीक्षा।

(ख) उड़ीसा सड़क परिवहन कम्पनी लिमिटेड, बरहामपुर का 1964-65 का वार्षिक प्रतिवेदन; लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

(दो) (क) उड़ीसा सड़क परिवहन लिमिटेड, बरहामपुर के वर्ष 1965-66 के कार्य की सरकार द्वारा समीक्षा।

(ख) उड़ीसा सड़क परिवहन कम्पनी लिमिटेड, बरहामपुर का 1965-66 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

(3) उपर्युक्त पत्रों को सभा-पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला एक विवरण। [पुस्तकालय में रखा गया देखिये एल० टी० संख्या-575-69]

दिल्ली मोटर गाड़ी (दूसरा संशोधन) नियम

संसद कार्य तथा नौवहन तथा परिवहन मंत्री (श्री रघुरामैया) : मैं मोटर गाड़ी अधि-

नियम, 1939 की धारा 133 की उपधारा (3) के अधीन दिल्ली मोटर गाड़ी (दूसरा संशोधन) नियम, 1968 की एक प्रति, जो दिनांक 31 अक्टूबर, 1968 के दिल्ली राजपत्र में अधिसूचना संख्या एफ० 3 (39)-66/68 टीपीटी में प्रकाशित हुए थे सभा-पटल पर रखता हूँ। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये एल० टी० संख्या-2808/68]

चुने हुए संगठनों के कार्य-निष्पादन बजट

वित्त मंत्रालय में राज्य-मंत्री (श्री प्र० चं० सेठी) : मैं 'चुने हुए संगठनों के कार्य-निष्पादन बजटों 1969-70 की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा-पटल पर रखता हूँ।' [पुस्तकालय में रखा गया देखिये। संख्या एल० टी० 576/69]

पंजाब खादी तथा ग्रामोद्योग बोर्ड (पुनर्गठन) आदेश का शुद्धि-पत्र

गृह-कार्य मंत्रालय में उप मंत्री (श्री के० एस० रामास्वामी) : मैं श्री विद्याचरण शुक्ल की ओर से अन्तर्राज्यीय निगम अधिनियम, 1957 की धारा 4 की उपधारा (5) के अधीन अधिसूचना संख्या एस० ओ० 753 (अंग्रेजी संस्करण) जो दिनांक 1 मार्च, 1969 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी, तथा एस० ओ० 918 (हिन्दी संस्करण) जो दिनांक 8 मार्च, 1969 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी, की एक प्रति जिसमें दिनांक 25 जनवरी, 1969 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या एस० ओ० 379 (अंग्रेजी संस्करण) और एस० ओ० 380 (हिन्दी संस्करण) में प्रकाशित पंजाब खादी तथा ग्रामोद्योग बोर्ड (पुनर्गठन) आदेश, 1969 का शुद्धि-पत्र दिया गया—सभा-पटल पर रखता हूँ। [पुस्तकालय में रखा गया। देखिये एल० टी० संख्या-577/69]

प्राक्कलन समिति

75वाँ प्रतिवेदन

श्री पें० वेंकटा सुब्बया : मैं सिंचाई तथा विद्युत्, मंत्रालय-गंडक परियोजना के बारे में प्राक्कलन समिति का 75वाँ प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ।

लोक-लेखा समिति

55वाँ तथा 57वाँ प्रतिवेदन

श्री मी० ह० मसानी : मैं लोक लेखा समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन प्रस्तुत करता हूँ :

(1) केन्द्रीय सरकार के वित्त लेखे, 1966-67 लेखापरीक्षा प्रतिवेदन (सिविल), 1968 के अध्याय एक तथा दो के बारे में लोक लेखा समिति का 55वाँ प्रतिवेदन।

(2) विदेश व्यापार तथा पूर्ति मंत्रालय (पूर्ति विभाग) सम्बन्धी लेखा परीक्षा प्रतिवेदन (सिविल), 1968 के बारे में लोक लेखा समिति का 57वाँ प्रतिवेदन।

नागालैंड में नवीन घटनाओं के बारे में वक्तव्य

प्रतिरक्षा मंत्री (श्री स्वर्ण सिंह) : मैं नागालैंड में नवीनतम घटनाओं के बारे में एक वक्तव्य सभा-पटल पर रखता हूँ। (पुस्तकालय में रखा गया। देखिये एल० टी० संख्या-578/69)

कार्य मंत्रणा समिति के 33वें प्रतिवेदन के बारे में प्रस्ताव

MOTION RE : THIRTY-THIRD REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

संसद्-कार्य तथा नौवहन तथा परिवहन मंत्री (श्री रघुरामैया) : मैं प्रस्ताव करता हूँ : कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के 33वें प्रतिवेदन से, जो 31 मार्च, 1969 को सभा में पेश किया गया था, सहमत है।”

अध्यक्ष महोदय : प्रश्न यह है :

“कि यह सभा कार्य मंत्रणा समिति के 33वें प्रतिवेदन से जो 31 मार्च, 1969 को सभा में पेश किया गया था, सहमत है।”

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ

The Motion was adopted

सामान्य आय-व्ययक-अनुदानों को मांगे—जारी

GENERAL BUDGET—DEMANDS FOR GRANTS—CONTD.

सिंचाई तथा विद्युत मंत्रालय—जारी

अध्यक्ष महोदय : श्री गंगा रेड्डी बोल रहे थे।

इसके पश्चात लोक-सभा मध्याह्न भोजन के लिये 2 बजे तक के लिए स्थगित हुई।

The Lok Sabha then adjourned for Lunch till Fourteen of the Clock

लोक सभा मध्याह्न भोजन के पश्चात 2 बजे पुनः समावेत हुई।

The Lok Sabha reassembled after Lunch at Fourteen of the Clock;

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

Shri Madhu Limaye (Monghyr) : During the last two months Hindu-Muslim riots erupted out in Monghyr and it took a toll of ten lives. The police was a silent spectator. The Central Government has also done nothing in this regard. Similarly, the Shankaracharya of Puri is openly preaching untouchability. He should be put behind the bars so that the people of the world may know that our Constitutional safeguards are unviolable.

Shri Shashi Bhushan (Khargon) : I want to draw the attention of the Government to the injustice being perpetrated on the Muslims.

Shri George Fernandes (Bombay-South) : Sir, if we are not allowed to ventilate our feelings here, where else should we do so ?

श्री जे० एच० पटेल (शिमोगा) : ये घटनाएँ केवल बिहार या उत्तर प्रदेश तक ही सीमित नहीं हैं। समस्त भारत में योजनाबद्ध तरीके से ऐसा हो रहा है। मंगलोर में मुसलमानों की हत्या की गई और उनकी सम्पत्ति को क्षति पहुंचाई गई। दो सप्ताह पहले हुगली में भी ऐसा हुआ।

Shri Haukam Chand Kachwai (Ujjain) : Sir, I want that Controller appointed to manage the affairs of Hira Mill in Ujjain should be removed from there as 4,000 workers have been rendered jobless due to this. Kumbha mela is going to be held there and if it is not done, peace is likely to be disturbed there. I gave notice of this but I have received no reply. If timely steps are not taken this may even engulf the whole country.

Shri Ganga Reddy (Adilabad) : I was speaking about the Pochampara Project with which our entire hopes are intertwined. This project was inaugurated in 1962 by Jawahar Lal Nehru. Thus far only Rs.10 crores have been spent on it. I fear that if the present tempo of work goes on, the project will not be completed even in the next ten years.

As regards the North Canal, if Rs.5 crores are spent on it will provide irrigation facilities to 10,000 acres of land. In Adilabad 36 villages are submerged at present. The North Canal should be completed expeditiously to provide water to the lands of Adilabad.

Nagarjun Sagar also serves the Telengana area. Initially 6 lakh acres of land was to be irrigated by this but now only 5 lakh acres of land can get the water. In the remaining area lift irrigation should be arranged.

The Swarna Project in my area is hanging fire for the last twelve months. This entails an expenditure of Rs.1 crore and 15 lakhs and it would irrigate 12,000 acres of land. Now Maharashtra Government has raised some objections but they are untenable. No time should be lost in completing this project.

The Nizam Sagar Project should be completed expeditiously as its capacity is being reduced progressively by the deposition of silt.

The root cause of the Telangana agitation is the backwardness of that area. Those projects and lift irrigation schemes should be immediately implemented in the case of which survey has been completed.

Regarding the Krishna River water dispute I would like to say that under the initial distribution scheme Andhra was to get the largest quantity of water, i. e. 800 T. C. M. but now Andhra is getting the lowest of 14 T. C. M. while Maharashtra and Mysore are getting more. Injustice has been done to us and yet charge is levelled against Dr. Rao for being partial to Andhra.

I want to suggest that national dams should be constructed on the rivers passing through more than one States. You will see that many projects have not materialised because of the lack of funds. Concerted efforts should be made to achieve the targets laid down for electrifying the villages and for energising the pumps.

The per capita consumption of power in Andhra is much lower as compared to the all-India average. There is no centrally sponsored scheme in Andhra Pradesh. Somsib Atomic power project should be allotted to us. In Andhra there are large reserves of Coal which can be utilised for generating power.

Shri Bansh Narain Singh (Mirzapur) : Much insignificant work has been done to develop the irrigation and power potential in the country during the last 22 years. The rate of progress in this regard is so slow that it appears that it will take 50 to 60 years to provide irrigation facilities throughout the country. It is a matter of great shame to us that we are still depending on the import of foodgrains from foreign countries even though 75 percent of our population is engaged in agriculture.

The condition of Indian farmer is very pitiable. He has no money. He is hungry and packed. His sons, be they graduates or under-graduates or matriculates are going from door to

door for seeking employment for a paltry amount of Rs.50 . The reason for all this ugly state of affairs is that the farmer does not get enough water for agriculture. The farmers are finding it impossible to keep their bodies and souls together and hence a large number of them are turning to other jobs and this has created a problem of unemployment in the country. If proper irrigation facilities are given, a large number of them will go back to their fields and this will solve the unemployment problem of the country to a great extent. The Government is responsible for the present pitiable conditions of the farmers, because nothing has been done by the Government during the last 20 years to improve their conditions. It is impossible to make this country prosperous unless the lot of the farmers is improved. So I would request the Government to make special efforts for providing irrigation and power to the farmers, so that they may be saved from starvation and the country may become prosperous.

The Government of India should pay special attention to the development of backward areas so that they may be brought at par with the developed areas of the country. It is a matter of shame for the Government that there is water scarcity in U.P. though there are numerous rivers like Ganga, Yamuna, Ghagar and Gomti. The water of these rivers is going waste. If the water of these rivers would have been properly utilised, the food production in U.P. would have been increased many times. At present U. P., Rajasthan and Madhya Pradesh are backward areas which require immediate attention and Government should spend sufficient money for their development.

The eastern districts of UP are in great difficulty. I have been to Banaras some times back. There is a tehsil named Gyanpur in Banaras where the condition of the people is very miserable. I have seen that all the wells in that area had dried up and the crops had been completely destroyed. The people have no other source of income and they are facing starvation. The Government should pay special attention to them otherwise they will be compelled to start an agitation.

The position in Mirzapur is also very serious. In the Uprant area where nearly two and a half lakhs of people live, there is no drinking water. There are neither wells nor canals. Water is being sent there by the Deputy Commissioner. But the people of that area are passing through the hardest days. They have nothing to eat. They are facing starvation. They are deserting their homes because they have neither clothes nor food. The responsibility of all these state of affairs is upon the Government and not upon the people, because nothing has been done for the betterment of farmers during the last 20 years' rule of the Congress. There are rivers like Belan, Son and Advain that area and there water can be collected during rains by constructing dams and used throughout the year for drinking as well as irrigation purposes. But nothing has been done. If dams are constructed on these rivers and the rain water is preserved, the people can get water for drinking as well as for agriculture and thus they can be saved from starvation. There is widespread restlessness in that area and the main reason for this is that no assistance has been given to the farmers.

The villages of Kon block of Mirzapur district are facing great danger. The Ganga river which followed through that areas since last two thousand years had recently changed its course with the result that a large number of villages of that area are likely to be affected . I had given a suggestion that the river water should be so diverted that those villages were saved. But nothing had so far been done in this regard. The work involved an expenditure of Rs. 50 lakhs only. This should be immediately done.

There are no wells in the hilly areas, because digging of a well involves great labour and money in the hilly areas. The wells are to be dug after breaking the stones. The villagers have no money. So Government should provide at least one well in each village in the hilly areas. If that is not done within three months the Government will be in great trouble

Lastly I would appeal to the Irrigation Minister to go to the Mirzapur district and himself see under which miserable conditions the people are living there. He should tighten his department. The engineers always prefer to sink tube-wells in those areas where there are already tube-wells and pumping sets. Tube wells are never sunk in the villages and the interior parts of the country, where there is no drinking water. They never bother for the poor farmers.

Shri George Fernandes (Bombay South) : Mr. Deputy Speaker, Sir, I had given a notice for the adjournment of this debate under Rule 340. My submission is that my motion should be accepted. The employees of All India Radio have not taken their salaries today. It is a serious matter. This debate should be adjourned and my motion should be taken up.

उपाध्यक्ष महोदय : जी नहीं, यह संभव नहीं है। अब श्रम तथा पुनर्वासि मंत्रालय की मंति सभा के समक्ष आने वाली है। उस समय इस मामले को उठाया जा सकता है। इस समय इस वादविवाद का स्थगन संभव नहीं है।

Shri Mudrika Sinha (Aurangabad) : India is an agricultural country and the Department of irrigation and power has special importance for the development of agriculture. When the Ministry of Irrigation and Power which has a vital role to play in the agricultural development of the country was placed under the charge of an expert engineer like Dr. K.L. Rao, it was hoped that the Government had realised the importance of agriculture and they were sincere in the development of agriculture. But it is regrettable that Dr. Rao had not been given a Cabinet rank and he has been denied the opportunity to place before the Cabinet the needs of the country in respect of irrigation and power, though the Ministers with less important Ministries under their charge have been given Cabinet rank.

It is said very often that we want to make the country self-sufficient in foodgrains and several times limits have been fixed by which the country would be self-sufficient in foodgrains. But what is the actual position—we are far way from self-sufficiency. The reason for this is that due importance has never been given by the Central Government to agriculture. Agriculture has always been given a step-motherly treatment. I want to make it clear that unless sincere efforts are made to provide water and power to the farmers for agriculture much progress is not possible in this regard.

I hope I will be forgiven if I point it out that step-motherly treatment has been given to Bihar. Bihar is a State of rivers. The land there is also very fertile. But still the average per capita income of Bihar is less than the average per capita income of the country as a whole. The main reason for this that the people of Bihar have not been given proper treatment by the Central Government. They have always been ignored. The people of Bihar are very good and they do not make a hue and cry like the people of other States. They want to preserve the integrity of the country. But it is the tendency of this Government that they do not pay proper attention to the difficulties of the people of a region unless they become violent. It is not good. The Government should try to remove the difficulties of the people of Bihar.

As I have already said Bihar is a State of rivers and if a comprehensive scheme is formulated irrigation facilities can be provided for the entire land of Bihar. But no special attention has been paid in this regard. There are only two irrigation schemes in Bihar i. e. the Kosi and the Gandak projects and even these are confined to the northern region of the State. The southern region of the State has been completely ignored. It is not fair. Some projects should be undertaken in that region also.

So far as the supply of power is concerned here also Bihar has been ignored. The total area of Bihar is 66,936 square miles out of which 66,147 square miles is rural area. Madras is much smaller State than Bihar in Area. The population of Madras is also much less. But Madras has received grants to the extent of Rs.35 crores and 50 lakhs whereas only Rs.17 crores have been given to Bihar as grants. There are 400,000 electricity pumping sets in Madras, whereas

there are only 40,000 pumping sets in Bihar, though the number of villages in Madras is only 14,000 whereas in Bihar there are 67,000 villages. This shows that a step-motherly treatment has been given to Bihar. Moreover the power-pumps installed in Bihar are not working due to short supply of power and lack of transmission and distribution lines. So my submission is that proper arrangements should immediately be made for laying more transmission lines. The money required for this work should be provided.

Once again I would request to the Government of India, the Irrigation and Power Minister and the Planning Commission that justice should be given to the people of Bihar.

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय

MINISTRY OF IRRIGATION AND POWER

सिंचाई और विद्युत मंत्रालय के सम्बन्ध में निम्नलिखित
कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत किये गये

मांग संख्या	कटौती प्रस्ताव संख्या	प्रस्तावक का नाम	कटौती का आधार	कटौती की राशि
65	40	श्री भोगेन्द्र झा	पश्चिम कोसी नहर का निर्माण करने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	41	श्री भोगेन्द्र झा	पश्चिम कोसी नहर परियोजना में जल विद्युत योजना शामिल करने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	42	श्री भोगेन्द्र झा	अध्वारा योजना को लागू करने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	43	श्री भोगेन्द्र झा	अध्वारा योजना को बाढ़ नियंत्रण एवं सिंचाई योजना न बनाना ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	44	श्री भोगेन्द्र झा	देश की कुल कृषि योग्य भूमि की सिंचाई के लिए आवश्यक ड्रिलिंग रिग्स और बोरिंग पम्पों के निर्माण के लिए हटिया कारखाने को आर्डर देने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	45	श्री भोगेन्द्र झा	उत्तर बिहार की सभी नदियों में तैरते पम्पिंग सेट लगाने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।

1	2	3	4	5
65	46	श्री भोगेन्द्र झा	राजस्थान नहर को पूरा करने के लिए पर्याप्त धन-राशि उपलब्ध करने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	47	श्री भोगेन्द्र झा	उत्तर बिहार में बिजली के नितान्त अभाव एवं पिछड़ापन दूर करने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	48	श्री भोगेन्द्र झा	बराह क्षेत्र के पास कोसी पर बैरेज एवं डैम बना कर बहुप्रयोजनीय परियोजना आरम्भ करने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	49	श्री भोगेन्द्र झा	गंडक, बागमती, कमला, कोसी आदि नदियों में बाढ़ आने की पूर्व सूचना के देने के लिए पहाड़ों पर केन्द्र स्थापित करने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	50	श्री भोगेन्द्र झा	पश्चिम कोसी नहर को पूरा करने के लिए नेपाल सरकार से समझौता करने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	51	श्री भोगेन्द्र झा	गंडक योजना को केन्द्रीय सरकार द्वारा अपने हाथ में लेने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	55	श्री रामावतार शास्त्री	कारगर बाढ़-नियंत्रण योजना लागू करने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	56	श्री रामावतार शास्त्री	देश की बड़ी सिंचाई योजनाओं को केन्द्रीय सरकार द्वारा अपने हाथ में लेने में असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।

1	2	3	4	5
65	57	श्री रामावतार शास्त्री	सिचाई के प्रयोजनों के लिये पिछड़े राज्यों को विशेष सहायता देने की नीति ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	58	श्री रामावतार शास्त्री	ग्रामीण विद्युतीकरण योजना की असफलता ।	राशि घटाकर 1 रुपया कर दी जाये ।
65	60	श्री रामावतार शास्त्री	बाढ़-नियंत्रण योजना को कारगर रूप से क्रियान्वित करने में असफलता ।	100 रुपये
65	61	श्री रामावतार शास्त्री	बाढ़ आने की सूचना समय पर देने में असफलता ।	100 रुपये
65	62	श्री रामावतार शास्त्री	समुद्र तथा नदियों के कटाव को रोकने में असफलता	100 रुपये
65	63	श्री रामावतार शास्त्री	बाढ़-पीड़ित राज्यों को समुचित सहायता देने में असफलता ।	100 रुपये
65	64	श्री रामावतार शास्त्री	बिहार में गंगा, पुनपुन, कोसी, गंडक, आदि नदियों के कटाव को रोकने में असफलता ।	100 रुपये
65	65	श्री रामावतार शास्त्री	बिहार के पटना जिलान्तर्गत मनेर, दानापुर तथा अन्य स्थानों में पड़ने वाले दियारा क्षेत्र के ग्रामों की भूमि के कटाव को रोकने में असफलता ।	100 रुपये
65	66	श्री रामावतार शास्त्री	भू-कटाव-पीड़ितों के पुनर्वास की व्यवस्था करने में असफलता ।	100 रुपये

1	2	3	4	5
65	67	श्री रामावतार शास्त्री	भू-कटाव-पीड़ितों के पुनर्वास के लिए जमीन अर्जित करने और उसे देने में होने वाले अनावश्यक विलम्ब ।	100 रुपये
66	68	श्री रामावतार शास्त्री	नदियों को बांध कर सिचाई की व्यवस्था करने में असफलता ।	100 रुपये
66	69	श्री रामावतार शास्त्री	गंगा नदी को बांध कर सिचाई की व्यवस्था करने तथा बिजली पैदा करने में असफलता ।	100 रुपये
66	70	श्री रामावतार शास्त्री	गंडक, कोसी, सोन सिचाई योजनाओं को पूरा करने के लिये पर्याप्त आर्थिक सहायता देने में असफलता ।	100 रुपये
66	71	श्री रामावतार शास्त्री	बाढ़ की पूर्व सूचना तथा चेतावनी देने वाले केन्द्रों की असावधानी ।	100 रुपये
66	72	श्री रामावतार शास्त्री	बिहार की बढ़िया-मोकामह टाल सिचाई योजना की क्रियान्विति में असफलता ।	100 रुपये
66	73	श्री विजय मोडक	बहु-प्रयोजनी नदी योजनाओं को लागू करने में विदेशी सहयोग पर अत्यधिक निर्भर रहना ।	100 रुपये
66	74	श्री विजय मोडक	लोगों की बढ़ती हुई खाद्यान्न की आवश्यकताओं के अनुसार सिचाई की क्षमता बढ़ाने में असफलता ।	100 रुपये
66	75	श्री विजय मोडक	उत्तरी बंगाल में महानन्दा बाढ़-नियंत्रण परियोजनाओं के निर्माण के लिए पर्याप्त राशि देने में असफलता ।	100 रुपये

I	2	3	4	5
66	76	श्री विजय मोडक	मिदनापुर जिला तथा उत्तरी बंगाल में 1968 की बाढ़ से क्षतिग्रस्त बाढ़-नियंत्रण निर्माण-कार्यों के पुनः निर्माण तथा उनको मजबूत बनाने में असफलता।	100 रुपये
66	77	श्री विजय मोडक	चौथी योजना के मसौदे में सिंचाई के विकास के लिए पर्याप्त व्यवस्था करने में असफलता।	100 रुपये
66	78	श्री विजय मोडक	देश में सतह के तथा भूमिगत जल का उचित उपयोग करने में असफलता।	100 रुपये
66	79	श्री विजय मोडक	दुव्दा नदी क्षेत्र जल-विकास योजना आरम्भ करने में असफलता।	100 रुपये
66	80	श्री विजय मोडक	मोयना नदी-क्षेत्र जल-विकास योजना आरम्भ करने में असफलता।	100 रुपये
66	81	श्री विजय मोडक	हालैण्ड से आये विशेषज्ञों द्वारा की गई सिफारिश के अनुसार सुन्दरवन क्षेत्र को कृषि-योग्य बनाने सम्बन्धी योजना को आरम्भ करने में असफलता।	100 रुपये
66	82	श्री विजय मोडक	तिस्ता बाँध योजना को चौथी योजना में शामिल करने में असफलता।	100 रुपये
66	92	श्री रामावतार शास्त्री	राज्यों के जल-विवादों के निपटाने में असफलता।	100 रुपये
66	93	श्री रामावतार शास्त्री	केन्द्रीय जल तथा विद्युत् आयोग का असंतोषजनक कार्य।	100 रुपये

1	2	3	4	5
66	94	श्री रामावतार शास्त्री	देहातों में बिजली से चलने वाले नलकूपों की दरों में कमी करने की आवश्यकता।	100 रुपये
66	95	श्री रामावतार शास्त्री	बिहार में बिजली की दरों को कम करने में असफलता।	100 रुपये
66	96	श्री रामावतार शास्त्री	बिजली के अनधिकृत उपभोग को रोकने में असफलता।	100 रुपये
66	97	श्री रामावतार शास्त्री	बिहार बिजली बोर्ड द्वारा मांगे गए ऋण को देने की आवश्यकता।	100 रुपये
66	98	श्री रामावतार शास्त्री	समस्त देश में बिजली की दरों को एक समान करने की आवश्यकता।	100 रुपये
66	99	श्री रामावतार शास्त्री	बिहार में विभिन्न स्तरों पर गठित विद्युत् परामर्शदात्री समितियों की नियमित रूप से बैठकें आयोजित करने में असफलता।	100 रुपये
66	100	श्री रामावतार शास्त्री	राज्य के विद्युत् बोर्डों में व्याप्त अष्टाचार, भाई भतीजावाद, जातिवाद तथा पक्षपात को रोकने में असफलता।	100 रुपये
66	101	श्री रामावतार शास्त्री	सिंचाई योजनाओं को कार्यान्वयन के लिए पिछड़े राज्यों को विशेष आर्थिक सहायता देने में असफलता।	100 रुपये
123	102	श्री रामावतार शास्त्री	दामोदर घाटी निगम द्वारा प्राप्त भूमि के लिये उचित मुआवजा देने में असफलता।	100 रुपये

1	2	3	4	5
123	103	श्री रामावतार शास्त्री	धनबाद जिले में मैयन स्थित दामोदर उपत्यका वस्तुहारा युवा समिति की छः सूत्री मांगों को स्वीकार करने में असफलता।	100 रुपये
123	104	श्री रामावतार शास्त्री	फरक्का बांध-परियोजना के निर्माण के परिणामस्वरूप भूमिहीन काश्तकारों को फिर से बसाने में असफलता।	100 रुपये
123	105	श्री विजय मोडक	पश्चिमी बंगाल में कांसा-वटी परियोजना को निश्चित अवधि में पूरा करने में असफलता।	100 रुपये
123	106	श्री विजय मोडक	कांसावटी परियोजना को चौथी योजना की अवधि के दौरान पूरा करने के लिये पर्याप्त धनराशि देने में असफलता।	100 रुपये
123	107	श्री विजय मोडक	नदी के पानी को सिंचाई के लिये उपयोग करने के लिए पर्याप्त संख्या में फ्लोटिंग पम्पिंग सैट उपलब्ध करने में असफलता।	100 रुपये
123	108	श्री विजय मोडक	नल-कूप खोदने के लिये ड्रिलिंग रिज उपलब्ध करने में असफलता।	100 रुपये
123	109	श्री विजय मोडक	सारे देश में पानी की कम तथा समान दरें निर्धारित करने में असफलता।	100 रुपये
123	110	श्री विजय मोडक	पैदा की गई सिंचाई क्षमता का पर्याप्त प्रयोग करने में असफलता।	100 रुपये

डा० कर्णो सिंह (बीकानेर): महोदय, राजस्थान नहर का मामला कई माननीय सदस्यों द्वारा इस सभा में उठाया गया है। राजस्थान नहर के बारे में एक ओर तो राजस्थान सरकार कह रही है कि इसे शीघ्र बनाने के लिये केन्द्रीय सरकार द्वारा पर्याप्त धनराशि नहीं दी जा रही है और दूसरी ओर केन्द्रीय सरकार का मत है कि राजस्थान सरकार को पर्याप्त धनराशि दी जा रही है, परन्तु उसका उचित उपयोग नहीं किया जा रहा है। हम कई वर्षों से मंत्री महोदय से अनुरोध करते रहे हैं कि राजस्थान नहर के कार्य को केन्द्रीय सरकार द्वारा अपने हाथ में ले लिया जाना चाहिये और उसे राजस्थान सरकार के अकुशल प्रशासन के अधीन नहीं रखा जाना चाहिये। हमने समाचार-पत्रों में यह समाचार पढ़े हैं कि राजस्थान नहर के काम की प्रगति में ठेकेदार रुकावट डाल रहे हैं। यह बड़े खेद की बात है कि राजस्थान नहर के काम में ठेकेदार रुकावट डाल रहे हैं; जबकि राजस्थान में सूखा पड़ा हुआ है।

सिन्धु जल-सन्धि समाप्त होने वाली है और हमें पाकिस्तान को केवल एक बार और 10 करोड़ रुपए का भुगतान करना है। मैं जोरदार शब्दों में यह सिफारिश करता हूँ कि इस सन्धि के समाप्त होने से जो धनराशि बचेगी, उसे राजस्थान नहर परियोजना की शीघ्र क्रियान्विति पर लगाया जाये। राजस्थान नहर परियोजना के कार्य को उच्चतम प्राथमिकता दी जानी चाहिये।

अभी कुछ समय पहले एक माननीय सदस्य ने सुझाव दिया था कि डा० राव को मंत्री-मण्डल स्तर का मंत्री बनाया जाना चाहिये। विपक्ष की ओर से मैं इस बात का समर्थन करता हूँ।

ग्रामों में बिजली लगाने के प्रश्न पर हमें गहरी चिन्ता है। गत 18 वर्षों में केवल 60,866 गाँवों में बिजली लगाई गई है तथा अभी लगभग 5 लाख गाँवों में बिजली लगानी बाकी है। यह निश्चित है कि अन्ततः हमें देश में औद्योगिक आधार तैयार करना है। इस-लिये नगरों तथा गाँवों में पर्याप्त मात्रा में बिजली का प्रबन्ध करने के कार्य को प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिये।

बाढ़ों का प्रश्न भी उठाया गया है तथा उस पर चर्चा की गयी है। राजस्थान का उत्तरी भाग प्रायः बाढ़ग्रस्त रहता है। बाढ़ के पानी का उपयोग करने के लिये विभिन्न सुझाव दिए गए हैं। इस बारे में उचित कार्यवाही की जानी चाहिये।

मैं कुछ समय पहले बम्बई गया था। मैंने कहा था कि उस महानगर में, जहाँ 50 लाख लोग रहते हैं, पानी और बिजली की बहुत अधिक कमी है। मैं समझता हूँ कि तारापुर में आणविक शक्ति केन्द्र स्थापित किया जा रहा है। बम्बई के लोग चाहते हैं कि इस केन्द्र को बम्बई के और निकट स्थापित किया जाये ताकि वहाँ की न केवल बिजली बल्कि पानी की समस्या को भी हल किया जा सके। मैं आशा करता हूँ कि मंत्री महोदय बम्बई की पानी और बिजली की कमी की समस्या को स्थायी रूप से हल करने के लिये पर्याप्त धनराशि की व्यवस्था कर सकेंगे।

आज प्रातः बिदाशहर (राजस्थान) से एक शिष्टमंडल आया था और मुझे मिले था। वहाँ खारी पानी की समस्या है। वहाँ एक अथवा दो कुएँ हैं, जिनका पानी गर्मी में सूख जाता है। मैं मानता हूँ कि अखिल भारतीय स्तर पर यह कोई भारी समस्या नहीं है परन्तु उन्होंने मुझे बताया कि वे राजस्थान के मुख्य मंत्री से मिले थे और उनकी इस बात पर इसलिये ध्यान नहीं दिया गया कि उनके क्षेत्र से कांग्रेस नहीं जीती। यह पक्षपात नहीं होना चाहिये। यह प्रजातंत्र के सर्वथा विरुद्ध है।

इस बारे में मैंने मंत्री महोदय को भी बताया है। सरकार वहाँ दूसरे स्थानों से ले कर बिजली भेज सकती है ताकि यदि वहाँ बिजली फेल हो जाय तो वहाँ के लोगों और विशेष रूप से अस्पतालों को बिजली मिल सके क्योंकि यह इलाका काफी गर्म है और इसका तापमान कई बार 115 डिग्री तक चला जाता है।

भाखड़ा लाइन में अनियमितता से हमें काफी चिन्ता है। बिजली की कमी के कारण अस्पतालों में एक्स-रे आदि नहीं हो सकते। अतः भाखड़ा लाइन को ठीक किया जाना चाहिये ताकि सरकार के मूल्यवान् उपकरण नष्ट न होने पायें।

पलाना कोयला-खान का प्रश्न भी सरकार के समक्ष काफी समय से है। इसके लिये रूप्पी विशेषज्ञों ने एक परियोजना तैयार करके दी है। मुझे आशा है कि सरकार इस पर विचार करने के मामले को प्राथमिकता देगी। पलाना में ताप बिजली केन्द्र की स्थापना के बारे में भी मुझे आशा है कि मंत्री महोदय बिजली की सप्लाई का उचित प्रबन्ध करेंगे।

बिजली तथा सिंचाई मंत्रालय देश का प्राण है। आने वाले वर्षों में हमें प्रतिवर्ष बढ़ने वाली एक करोड़ तीस लाख की जनसंख्या का सामना करना है तथा इसके लिए हमें अपने नष्ट जाने वाले पानी के उचित उपयोग के लिये यथोचित उपाय करने हैं। हमारे खाद्य-उत्पादन के आधार पर ही हम सबका जीवित रहना निर्भर करता है। अतः मुझे आशा है कि हमारी सिंचाई योजनाओं को प्राथमिकता दी जायेगी।

[श्रीमती तारकेश्वरी सिन्हा पीठासीन हुईं।]
[Shrimati Tarkeshwari Sinha in the Chair.]

श्री मु० ने० नाघनूर (बेलगाँव) : मैं सिंचाई व बिजली मंत्रालय की माँगों का समर्थन करता हूँ। देश में अधिकतम सीमा तक सिंचाई तथा बिजली योजनाओं का यथोचित विकास करने के कारण यह मंत्रालय बघाई का पात्र है। वर्ष 1951 से 1968 तक यदि हम आँकड़े देखें तो पिछले 20 वर्षों में देश ने इस सम्बन्ध में बड़ी प्रगति की है। वर्ष 1951 में सिंचाई क्षमता जहाँ 240 लाख एकड़ थी अब 1968 में वह 450 लाख एकड़ है। इस प्रकार बिजली उत्पादन में भी हमने उल्लेखनीय प्रगति की है। वर्ष 1951 में 4,051 गाँवों में बिजली थी और आज हमारे 60,000 गाँवों में बिजली है। तीसरी योजना के अन्त तक 514,000 पम्पिंग सेटों में बिजली पहुँचेगी। बाढ़-नियंत्रण के बारे में भी भारी प्रगति हुई है। मंत्री महोदय, जो कि देश के एक प्रतिभाशाली इंजीनियर हैं, इस मामले में बघाई के पात्र हैं।

कृष्णा-गोदावरी जल-विवाद की समस्या को उचित ढंग से हल करने का प्रयत्न नहीं किया गया है। इस सम्बन्ध में आन्ध्र प्रदेश की ओर से सहयोग नहीं मिल रहा है। आन्ध्र प्रदेश अपने हक से अधिक जल लेना चाहता है। महाराष्ट्र को इस समय 6 से 8 प्रतिशत जल मिल रहा है तो आन्ध्र को 26 से 30 प्रतिशत सिंचाई योजनाओं का लाभ प्राप्त है। मैसूर और महाराष्ट्र के प्रायः 200 लाख लोग सूखे की स्थिति में हैं और वहाँ हर दूसरे वर्ष अकाल की स्थिति पैदा होती है। इसी स्थिति में ही ये दोनों राज्य कृष्णा-गोदावरी जल में आधा हिस्सा चाहते हैं।

भारत-पाक के मध्य उत्पन्न विवाद का मित्रतापूर्ण हल होना एक सौभाग्य की बात होगी। वर्ष 1941 में नियुक्त सिन्धु आयोग ने कुछ सिद्धान्तों का सृजन किया था तथा वह किसी निष्कर्ष पर पहुँच सकता था। इन सिद्धान्तों को दोनों पक्षों ने स्वीकार किया था। यदि इनका अनुसरण किया जाता तो यह विवाद सरलता से हल हो सकता था। समान रूप से जल-वितरण के बारे में अन्तर्राष्ट्रीय संस्था ने भी कुछ बातों की परिभाषायें स्पष्ट की हैं।

इधर वर्ष 1959-60 में मैसूर तथा आन्ध्र प्रदेश ने तदर्थ आवंटन का विरोध किया था। केन्द्र सरकार को जल आवंटन करने का कोई अधिकार नहीं है। मुख्य बात तो यह है कि विपक्षी दलों में समझौता हो जाना चाहिये। जल के उपयोग के बारे में सभी राज्यों को स्वायत्ता प्राप्त है। ऐसी स्थिति में भारत सरकार द्वारा जल के वितरण का कार्य स्वयं करना अनुचित है। इसी बीच आन्ध्र प्रदेश अपनी कुछ योजनाओं को चालू रखना चाहता है। यदि ये योजनायें हमारे हितों के लिए हानिकर नहीं हैं तो हमें उन पर कोई आपत्ति नहीं है। परन्तु भारत सरकार आन्ध्र प्रदेश को नागार्जुनसागर परियोजनाओं को जारी न रखने दे क्योंकि इस तरह आन्ध्र प्रदेश पानी का सबसे बड़ा भाग अपने प्रयोग के लिये ले जाता है। यदि आन्ध्र प्रदेश को तट-सम्बन्धी सभी अधिकार प्राप्त हो गए तो सारा पानी उसे ही प्राप्त होगा और अन्य राज्यों के लिये कुछ भी जल न बच पायेगा। हमारे विरोध के बावजूद आन्ध्र प्रदेश नागार्जुनसागर के द्वार आदि का निर्माण कर रहा है। हमने इसका विरोध किया है। हम चाहते हैं कि इस मामले में निर्णय हो जाये। मैंने कहा है कि इसके लिए एक पंचाट नियुक्त किया जाना चाहिये। परन्तु इससे पूर्व भी कुछ गलत बातें की जा चुकी हैं, जो कि बड़ी ही आपत्तिजनक हैं। साथ-साथ उन्हें भी ठीक किया जाना चाहिये क्योंकि वे बातें महाराष्ट्र तथा मैसूर के हितों के विरुद्ध हैं।

इस विवाद को केवल किसी पारस्परिक मेल-मिलाप—समझौते—से ही हल किया जा सकता है अथवा फिर इस कार्य के लिये पंचाट ही नियुक्त किया जाना चाहिये।

वर्ष 1962 या 1963 में गुलाटी आयोग नियुक्त किया गया था। श्री गुलाटी ने सुझाव दिया था कि कृष्णा और गोदावरी के तलों का निश्चय किया जाये और फिर बाद में उन्होंने कहा कि गोदावरी के फ़ालतू जल को कृष्णा के तल की आवश्यकता पूरी करने के लिये कृष्णा की ओर मोड़ दिया जाये। परन्तु इस सुझाव को लागू करने में सरकार द्वारा विलम्ब किया जा रहा

है। इसके पीछे कारण यही दीख पड़ता है कि आन्ध्र प्रदेश कृष्णा से अधिकतम जल का उपयोग करना चाहता है तथा साथ ही गोदावरी का जल भी हथियाना चाहता है।

इसके अतिरिक्त यह भी उल्लेखनीय है कि कृष्णा नदी के बेसिन वाले भाग में महाराष्ट्र और मैसूर में अकाल की परिस्थितियाँ उत्पन्न हो रही हैं। हमें तो एक फसल भी पूरी उपलब्ध नहीं होती जबकि आन्ध्र प्रदेश दो-दो फसल प्रतिवर्ष प्राप्त करना चाहता है। इसलिए यह अधिक पानी का उपयोग कर रहा है। इसलिये सरकार को निष्पक्ष हो कर इस कार्य को करना चाहिये। हमारी ऊपरी भाग के क्षेत्र भूखों मर रहे हैं। उन्हें पीने के जल की भी सुविधायें प्राप्त नहीं हैं। श्री कु० ल० राव इन बातों को देखें तथा कोई हल निकालें।

अन्त में मैं कहना चाहूँगा कि मैसूर की भी अपनी कई योजनायें हैं। तीसरी पंचवर्षीय योजना के अन्त तक के लिये हमारी 321 करोड़ की योजनायें हैं। हम भारत सरकार से बार-बार निवेदन करते आ रहे हैं कि हमें और अधिक धन दिया जाये। परन्तु भारत सरकार इस बारे में बहुत विलम्ब कर रही है। दूसरे, हमारी ऊपरी कृष्णा-परियोजना एक प्रमुख परियोजना है, तथा इससे हमारी 20 लाख एकड़ भूमि की सिंचाई होनी है। सरकार इसे एक केन्द्रीय योजना बना कर चालू करे तो अच्छी बात होगी।

Shri K. M. Madhukar (Kesaria) : Ours is a thickly populated country with a very very fertile land and also with plenty of minerals available here. Water and power are the basic necessities of our country, but the Government are formulating no policies to act in this regard. And there is absolutely no point in saying or proclaiming a policy unless you do something for that. The hon. Minister hails from Bihar, but he has done nothing for that State in regard to providing adequate irrigation facilities or flood control facilities there.

Today, we are cultivating about 38 crore acres of land but it is a matter of great shame and regret that even after 20 years of our independence we are able to irrigate only one-fourth of our total agricultural land. And this is the cause of the food shortage. In spite of our best efforts to attain self-sufficiency in food production, we still depend upon the PL-480. It is really a matter of great regret for us. The Government of India, perhaps, want to continue depending upon this PL-480.

[**Shri Gadilingan Gaud in the Chair**]
श्री गार्डिलिंगन गौड पीठासीन हुए

There is great dissatisfaction and discontentment in the country. The pace of our progress is very slow.

By now, we have completed 3 Five-year plans, and much has been said about the power facilities. But whereas we have more than 5,50,000 villages in our country, only 64,000 have so far been electrified. Our Government have not been successful in achieving the targets fixed by them in 1968-69.

Our Government claims that there has been a break-through in our agriculture and we have made remarkable progress. If it is true it is not due to the efforts of the Government but nature has taken some mercy on us.

Government has also failed in controlling the floods. As a result of break-down in Kosi dam in Bihar, there are grave flood conditions. We faced floods in Assam also. The State Government has been repeatedly requesting the Centre for help. Ofcourse the Centre formulated a scheme to control Brahmaputra floods, but that scheme, too, has not so far been implemented.

As regards agriculture, people are getting attracted towards this occupation. But people are very much discontented on account of our Government's failure to provide adequate irrigational and power facilities. This has created a very unfavourable situation, particularly in Bihar. The hon. Minister should also look into the power-dropping problem in the area. This is the source of great hardships to the farmers.

You say that you will give power connections to the farmers but simultaneously you ask them to deposit an advance of Rs. 22,000. How can they pay such a huge amount ? The result is that they are not getting power connections for boring etc. The surcharge on using more than five horse-power of electricity is also causing great hardships to the farmers.

The Gandak project is not yet complete. The Centre should take it over and complete it as early as possible. If it is not possible for the Centre to take it over, they may place enough funds at the disposal of Bihar Government for this purpose. The Government should ensure that the work relating to power and irrigation projects goes on smoothly. And in this way an era of agricultural progress may dawn.

There are many more projects where the work is still pending since long for want of adequate initiative and money. I want that there should be an integrated plan in regard to power, flood control and irrigation so that the people are able to get equal facilities at all the places. When you talk about national problems, you should also look into them seriously. A serious problem of soil erosion has developed in the village Badiapur, in Motipur area of District Muzaffarpur due to floods. The situation is deteriorating day by day but you are not paying any heed to it. Although Rs.50 lakhs have been spent on the project but there is no sign of any improvement in the situation. National Highway No. 32, Railway line and the Motipur Sugar Factory are also likely to be very badly affected. It will be very sad if you do not rise to the occasion. I urge that immediate action be taken in this regard.

As regards power, instead of reducing the power rates you are thinking about increasing them. Very cheap power can be generated with the help of Kosi. Similiarly, Rajasthan canal can also be very helpful. You should take it over. If this type of situation goes on in Rajasthan not only the drought but there may be a horrible famine also.

The same is the case with Farraka Project. Many people have been displaced in that area also and no action has so far been taken to settle them. Also, no agreement has so far been reached with Pakistan.

Then, in spite of having your own workshop in Agra, you have given direct contracts to private companies. The result is that neither the production is adequate nor the capacity is fully utilised. I would therefore, insist that the N. P. C. C. should be utilised to its fullest capacity and direct contracts should be stopped.

Your Bagmati project is a territble blow to the farmers there. This project would deprive the soil of the mud of Bagmati river which makes the soil fertile and thus the land there would turn barren. You should, therefore, have such a plan as may provide irrigation and mud to the soil besides controlling floods.

All these problems should be carefully considered otherwise what will the people think about our competent Engineer Minister ?

Shri Ahmed Agha (Baromula) : In the congress regime, the country has made very good progress through the five year plans and during the last two years. Out of 81 million

acres of land planned for irrigation, 35 million acres of land has so far been irrigated. 13 million acres of land has been saved from being destroyed by floods. Similarly, much progress has been made in regard to generating power also.

Although enough progress has been made in Kashmir as regards construction of roads, but so far as irrigation and power, very little attention has been paid towards this State during the last 20 years. No major project or medium project has been taken up in hand there. Although the Governor of the State had stated in his presidential address that the Ravi and Tavi Blocks should be taken in hand, but there is no mention of that in the Budget. The people of Jammu are facing great paucity of water and this project can irrigate 20 lakh acres of land. There are no adequate facilities of irrigation in Kashmir. The budget for power supply has also been reduced this year. When you are building so many major projects in different States, you cannot ignore Jammu and Kashmir also. I hope the Government would take up the Ravi and Tavi Block during the Fourth Plan.

In Kashmir, people work only for a period of 3 or 4 months. They have to sit idle during the rest of the year. Therefore, there is a great need of a number of big factories there.

By opening certain factories you can provide the people with work, but this cannot be done without the provisions of electricity first. There is a big scope of wood-hand industries but that too needs electricity.

Kashmir gets very little encouragement as regards economic development. It is not a very desirable state of affairs. Although much political importance is attached to this State but very little is being done for the development of its economy. If you provide enough scope of employment, there will remain no problems in that State. Today, many people are unemployed. Government have not taken adequate steps to solve this problem.

I hope, the hon. Minister would take up the work of irrigation and power in Jammu and Kashmir during the Fourth Plan. I expect an assurance from you with regard to accelerating the work connected with Lower Jhelum, Salal, Ravi and Tavi projects.

Shri Ram Charan (Khurja) : About eighty per cent of our population has agriculture as its occupation, and this occupation depends solely upon water. Since our Independence, we have not been able to utilise even one-fourth of our total water-resources. More or less 534 major and minor projects have been taken up in hand in course of last 3 Five Year Plans. Only half of them have been completed so far. Besides this, adequate arrangements should be made to provide power facilities to the farmer at cheaper rates. Water and power should be made available to them at very easy terms. For irrigation, you should provide the facilities of canal and tubewells. But you have not done any such thing for Uttar Pradesh State. There is no provision in this budget.

In order to settle inter-State water disputes the Hon. Minister has Inter-State River Water Dispute Act and this has not borne fruits in any way so far. Even the disputes in respect of the Krishna, the Godawari and the Narmada have not yet been settled. Instead of finding out solutions the officers in these Commissions work for their own interests, rather they misguide States so that they fight with each other. Gulati Commission was appointed which did nothing during its tenure and it has already been given so many extensions.

You have appointed many Commissions and Boards under the Ministry of Irrigation and Power but their recommendations have not been implemented or executed. Irrigation facilities like water etc., have not been provided for the cultivators in the country and they may turn communists at any time. Therefore, I request Hon. Minister to look into this matter carefully. The original estimate of Rs.70 crores has now been revised to cost Rs. 160 crores. Why this has been revised ? It is because of the negligence and dereliction of duty at the hands of bureaucrats. They get the profits sanctioned on showing less cost in initial stage and afterwards this

cost is increased. No doubt the country will be benefitted by the Farakka Barrage but it should have been constructed within the original estimate of Rs. 70 crores. The officers are careless. There are two wings—Water and Power—in the Ministry and about one thousand engineers plan about the country which proves wrong and unrealistic. Therefore there is a need to analyse the working of both the wings as to whether there is seasonal work or full-time work. They should be provided full-time work so that their services are fully utilised.

In connection with the scheduled castes I want to say that the reserved seats in the various categories of class 3 non-gazetted and technical and gazetted posts have not been filled according to the reserved quota in the office of the Lift Water Irrigations Board. It is evident that the officers do not want to recruit scheduled caste people. Reserved quota should be filled in class III, class-IV and gazetted posts. If you take up the matter regarding departmental promotions and technical posts of scheduled caste employees you will find that they are not even given consideration and it is equal to nil. The bureaucratic officers do not want that this country should prosper and make progress socially.

So far as floods are concerned a Flood Control Act was passed in 1954 and accordingly such Flood Control Boards should be set up in every State so that they can control the floods. These Flood Control Boards did control spread of floods and protected several villages but even then rivers are in spate every year and so long as the silt accumulated in the river beds is not removed the floods cannot be controlled. A scheme should be chalked out to detain flood waters so that it can be utilised and the flood waters be diverted to the areas where shortage of water exists. Underground channels should be constructed to keep flood water reserved for this purpose and it can be utilised when required. River beds are defective and earth dams have become useless and cannot control floods. Instead of going for these earth dams other means should be provided for controlling floods.

In accordance with the grid system having been started electricity can be sent from one State to another. Every farmer in the villages should be provided with electricity so that he can increase agricultural products, but now after 22 years of independence and after three Five-year Plans Government did not do anything in this connection. Every farmer wants that water and electricity should be made available to him in time, because Government tube-wells have failed to meet the demands of water of the cultivators. For their own tube-wells they do not get electricity without bribing the officers.

Regarding rural electrification I can say that in the areas where Scheduled Caste people live even the electric poles have not been installed in the electrified villages. Therefore, Scheduled Caste people have not been benefitted of electricity in the 80% electrified villages.

So far as the problem of drinking water is concerned I want to know whether Government proposes to see that the villages, where there is acute shortage of drinking water, will have the benefit of Rural Water Supply Scheme during fourth Five Year Plan.

Regarding water dispute with Pakistan, Government should arrive at an early decision on international basis and the question of percentage of water to be utilised by either country should be decided and implemented because Pakistan is aware of the development India will make after construction of Farrukha Barrage. Therefore the water dispute should be decided with the help of international court.

Shri Yashwant Singh Kushwah (Bhind) : I oppose the demands of Irrigation Department. I admit and appreciate that the Hon. Minister is Engineer and instead of improvement in the working of the department it has rather deteriorated and as such there has been no use of a minister being an experienced Engineer. He has been able to improve the irrigation capacity up to 50% to 55%. The officials are careless and inefficient in his department because he has admitted while giving statistics that

machinery purchased for river schemes costing Rs.173 lakhs was destroyed and broken machines valued at Rs.30 lakhs can be utilised in other schemes.

The officers in that department are not only careless but at the same time they enjoy at the cost of public and they make provisions for sending delegations in foreign countries in one way or the other. It is also strange to observe that Electricity Act of 1910 and Electricity Law of 1948 is still in force in our country, which should have been suitably amended according to the present conditions of the country, but the same has not so far been done. The Hon. Minister is a technical man and he should see that such things do not occur in future in his Ministry.

It is good that the area under irrigation has increased after independence from 56 million acres in 1951 to 67 million acres in 1968. But it is not enough because we are able to utilise 37% of rain water. Since the First Five Year Plan 534 river schemes have been undertaken but out of these only 318 schemes have so far been completed and the rest are pending. The time-limit for these schemes is extended and at times expenditure also increases. But unfortunately out of these 534 schemes only four have been allocated for the largest area in the country i.e. for Madhya Pradesh and none have yet been completed. We should go for smaller irrigation schemes so that more people are benefitted by expending less. There is lot of cultivable land available in Madhya Pradesh, but production has not increased because of shortage of means of irrigation. In case priority is given to the irrigation the production can be increased to such an extent that country can become self sufficient in food production.

Provision has been made for tube-wells for small irrigation schemes and they are shown in the figures of the Planning commission but, in fact they are not provided for the reasons that there is no facility for production of rigs which are essential for tube-wells. There is a provision for installing 7,000 tube-wells in the State and most of them will be provided to Bhind district as there are greater probabilities of production. It is regretted that not a single tube-well has been installed in the Bhind district so far, even the list of villages where tube-wells are proposed to be installed has not been prepared. It is useless to make such schemes when they are not implemented.

Narmada River Project comes under big schemes. Neither the funds have been allocated to this project nor the permission has been accorded to start work. Even after the agreement having been arrived between Maharashtra and Madhya Pradesh States work has been allowed to start on Jal Sindhi Project. It is the duty of Hon. Minister that water is distributed to the States according to their needs and that injustice is not done to any State.

Regarding soil conservation there were 13 River Valley Schemes during the third Five Year Plan and 14 such River Valley Schemes are proposed to be included and a sum of Rs.9 crores have been spent on these schemes but of no use. The Chambal river, which is in Bhind and Murena districts, is causing erosion to the land and deep holes have been formed where dacoits take refuge. The Central Government after making pilot scheme vainly inspected the area. There is need to give priority to this poor and densely populated area to conserve the soil there so that the problem of dacoity may be solved.

I agree that the production of electricity has increased in our country, but it is also an admitted fact that in comparison to other developing countries the per capita consumption of electric in India is the lowest. We only talk of electricity in our villages; but out of 7 lakh villages we have been able to electrify only about 60,000 villages during these 20 years. With this rate of progress we shall have to wait for 200 years to see our villages electrified. Neither electric power is provided for cottage industries nor for irrigation purposes. Priority should be given to provide electric power to the villages to run cottage industries for irrigation purposes.

श्री एस० कन्डप्पन (मेतूर) : माननीय मंत्री डा० राव जी को पता है कि मद्रास में न तो बड़े दर्जे के और न ही मझले दर्जे के नदी-जल स्रोत हैं। सौभाग्य से वहाँ लाखों तालाब हैं

जिनके लिए 100 करोड़ रुपए की लागत की एक योजना बनाई गई है, परन्तु दुर्भाग्य की बात है कि सिंचाई तथा विद्युत् मंत्रालय ने बताया है कि यह विषय उनसे सम्बद्ध नहीं है क्योंकि यह कृषि तथा खाद्य मंत्रालय के अन्तर्गत आता है। परन्तु कृषि मंत्रालय ने जितना धन इस कार्य के लिए निर्धारित किया है वह इतना कम है कि हमारी इस समस्या के एक छोर को भी पूरा नहीं कर सकता। सिंचाई का हमारा यही एक मात्र स्रोत है तथा इसके लिए न तो सिंचाई मंत्रालय तथा न ही कृषि मंत्रालय इस स्थिति को सुधारने के लिये हमारी सहायता करता है। इसलिए डा० राव से मेरा अनुरोध है कि कि वे सम्बद्ध मंत्रालय से इस दिशा में बातचीत करें तथा अपनी सरकार से भी तथा तमिलनाडू की केन्द्रीय सरकार से इस विषय में सहायता करायें।

दूसरी बात है कि भूतपूर्व संयुक्त मद्रास राज्य के लिए रामपद-सागर प्रायोजना बनाने का निश्चय हुआ था जिससे गोदावरी नदी पर बांध बनाने की योजना थी तथा गोदावरी नदी के पानी को कृष्णा नदी में ले जाकर, वहाँ उसे उत्तरी पेन्नार तक, तथा वहाँ से उसे या तो वीर-नाम झील में अथवा कावेरी नदी में ले जाने की योजना का विचार था। यह एक बड़ी योजना थी तथा इसके लिये 220 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई थी। परन्तु उस समय डा० राव की अध्यक्षता में राज्य के इंजीनियरों और केन्द्रीय सरकार के साथ आपस में इस बात पर झगड़ा हो गया था। राज्य के इंजीनियर अपने आप कार्य करना चाहते थे परन्तु केन्द्रीय सरकार उनके कार्य में हस्तक्षेप करना चाहती थी। मेरा यह वक्तव्य एक वरिष्ठ कांग्रेसी के इस विषय के सम्बन्ध में लिखे एक लेख के आधार पर है।

मैं एक सुझाव यह भी देना चाहता हूँ कि केन्द्रीय सरकार आंध्र प्रदेश, मद्रास तथा तमिलनाडु सरकारों से परामर्श करके गोदावरी आदि नदियों के पानी का पूरा उपयोग करने के लिए कोई ठोस कार्यक्रम तैयार करे। ऐसा करने से इन सभी सरकारों को लाभ होगा अतः इन सरकारों को भी कुछ वित्तीय सहायता करनी चाहिये।

सरकार को सिंचाई-कार्यों की महत्ता समझते हुए माननीय मंत्री डा० कु० ल० राव को मंत्रिमण्डल का स्तर प्रदान करना चाहिये। गण्डक और कोसी परियोजनाओं के बारे में भी आपत्तियाँ हैं। गण्डक परियोजना के अन्तर्गत बिहार की ओर एक नहर निकाली गई है किन्तु उत्तर प्रदेश की ओर की नहर की उपेक्षा की गई है। बिहार से सम्बन्धित नहर दो वर्ष पहले बन चुकी है किन्तु उत्तर प्रदेश वाली नहर का बनना अभी प्रारम्भ होना है। इसी के परिणामस्वरूप बिहार के हिस्से में आने वाली नहर पर व्यय हुआ धन व्यर्थ रहा है। यदि सरकार का ऐसा ही उपेक्षापूर्ण खर्चा रहा तो भविष्य में किसी प्रकार की प्रगति की आशा नहीं की जा सकती।

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए
[Mr. Deputy Speaker in the Chair]

श्री बृजराज सिंह—कोटा (झालावाड़) : मैं माननीय मंत्री का ध्यान चम्बल नदी क्षेत्र की जलमग्न भूमि की ओर दिलाना चाहता हूँ। वहाँ पर सिंचाई और भूमि सुधार आदि कार्यों के लिये एक मार्गदर्शी परियोजना चल रही है। सरकारी आँकड़ों के अनुसार जून 1968 में 44,000 एकड़ भूमि पर 5 फुट तक पानी जमा था तथा 3,22,000 एकड़ भूमि ऐसी थी जिस पर 10

फुट तक पानी जमा था। यह समस्या अत्यन्त गम्भीर है। इससे आम आदि की सारी फसल नष्ट हो गई है तथा भूमि पर नमक उभर आया है।

एक बात यह है कि मार्गदर्शी परियोजना, जो कि राजस्थान सरकार के अधीन थी, के आगे के लिए धन नहीं दिया गया है। मैं सरकार से निवेदन करता हूँ कि इस परियोजना को कायम रखा जाय क्योंकि अभी बहुत कार्य करना शेष है तथा इस परियोजना का कार्य भी संतोषजनक रहा है।

चम्बल घाटियाँ कोटा से ले कर इटावा तक फैली हुई हैं। आपका विभाग भूमि सुधार करने का प्रयत्न कर रहा है। इसके अनुसार भूमि सुधार पर 100 रुपए प्रति एकड़ की दर से व्यय होगा किन्तु इटावा में हुए भूमि-सुधार कार्यों से ज्ञात होता है कि भूमि-सुधार पर 500 रुपए प्रति एकड़ से कम व्यय नहीं होता। अतः इस क्षेत्र को कृषि उपयुक्त बनाने के लिए 30 करोड़ रुपयों की आवश्यकता होगी।

मेरा निवेदन है कि सरकार इस समस्या को हल करे तथा मार्गदर्शी परियोजनाओं को जारी रखे।

उपाध्यक्ष महोदय : बहुत से माननीय सदस्यों को समय नहीं मिल पाएगा किन्तु वाद-विवाद का विषय ऐसा है कि प्रत्येक राज्य के प्रतिनिधि बोलना चाहेंगे। अतः मैं कुछ-एक प्रश्नों की अनुमति ही दे सकूंगा। श्री काशीनाथ पाण्डेय !

Shri Ramesh Chandra Vyas (Bhilwara) : I have not been given an opportunity to speak since I have been an elected member of Parliament. Besides, I am one of the senior most members of the Congress party..... I must get an opportunity otherwise I walk out.

(इसके पश्चात माननीय सदस्य सभा से उठ कर चले गए)
The hon-Member then left the House.

संसद-कार्य तथा नौदहन तथा परिवहन मंत्री (श्री रघुरामैया) : महोदय, खेद है कि कांग्रेस दल ने जिन व्यक्तियों के नाम सूची में अंकित किए थे उनके अनुसार उन्हें बोलने का अवसर नहीं मिल पाया। मैं आपकी सहायता का अभिलाषी हूँ क्योंकि अपने दल के प्रति मेरे भी कर्तव्य हैं।

उपाध्यक्ष महोदय : आपके दल का समय ही इतना है। यदि मैं सूची के अनुसार चलता तो बहुत से राज्यों के प्रतिनिधियों को बोलने का अवसर न मिल पाता। प्रायः सूची का ध्यान रखा जाता है किन्तु कभी-कभी राज्यों और वाद-विवाद सम्बन्धी दृष्टिकोणों के कारण सूची की उपेक्षा भी करनी पड़ती है।

सम्भव है कभी किसी माननीय सदस्य का नाम छूट गया हो किन्तु साधारणतः इस प्रकार के राष्ट्रीय प्रश्न के वाद-विवाद में उनको अवसर दिया जाता है।

श्री रघुरामैया : महोदय, सूची बनाते समय सभी बातों का ध्यान रखा जाता है। अतः यदि माननीय सदस्यों को उसी क्रम से तथा उन सभी को समय नहीं मिल पाता तो वे हम पर शंका करने लगते हैं। अतः इस विषय में आप हमारा मार्गदर्शन करिये तथा हमारी सहायता करिये।

उपाध्यक्ष महोदय : यदि इस बात पर बल दिया जाएगा तो सभा के कार्य में बाधा उपस्थित हो सकती है अतः उसके लिये मैं उत्तरदायी नहीं हूँगा। कई सदस्यों को कभी-कभी आवश्यकतानुसार मैं अपनी शक्ति के बाहर जा कर भी समय देता हूँ जैसे कि कल एक दूरस्थ क्षेत्र के माननीय सदस्य को दिया था। फिर भी आपकी कठिनाइयों को मैं अनुभव कर रहा हूँ तथा प्रयत्न करूँगा कि किसी के साथ अन्याय न हो सके। यह ठीक है इसके लिये कार्य मंत्रणा समिति की बैठक में प्रश्न उठाना चाहिए। उसमें आपके प्रतिनिधि उपस्थित रहते हैं। मैं केवल आधे घंटे की अवधि बढ़ा सकता हूँ किन्तु वह भी हर बार नहीं किया जा सकता। अब कुछ प्रश्नों की अनुमति दी जा सकती है।

श्री काशीनाथ पाण्डेय (पदरौना) : महोदय ! बड़ी गण्डक नदी में बाढ़ के कारण स्थिति इतनी विषम हो गई है कि चित्तोनी से खड़ा रेलवे लाइन के उखड़ जाने की आशंका हो गई है। मैं मंत्री महोदय से पूछना चाहता हूँ कि इस क्षेत्र की सुरक्षा के लिए क्या उपाय किए जा रहे हैं ?

श्रीमती ज्योत्सना चन्दा (कचार) : बरक परियोजना में कितनी प्रगति हुई है। क्या इस परियोजना को चौथी पंचवर्षीय योजना में सम्मिलित किया जाएगा ?

Shri Onkarlal Bohra (Chittorgarh) : Sir, the construction of proposed Pong Dam which is reported to be a *fait accompli* by 1972 will be infructuous unless the Rajasthan Canal is completed by that time. The Rajasthan Government have promised to accommodate 30,000 displaced persons caused by the construction of Pong Dam and they will be provided with 325 lakh acres of and for agriculture. May I know whether the Government will construct the Rajasthan Canal before the Pong Dam is completed ?

श्री को० सूर्यनारायण (एल्लरू) : हाल ही में सरकारी उपक्रम सम्बन्धी समिति ने नेवेली निगम की बिजली वितरण की प्रक्रिया को सदोष बताया है। समिति ने निगम के इस रवैये को अनुचित बताया है कि वह केवल मद्रास राज्य बिजली बोर्ड को ही बिजली देता है। निगम को सभी पड़ोसी राज्यों की आवश्यकताओं का ध्यान रखना चाहिए। अभी तक यह निगम मद्रास राज्य बिजली बोर्ड को 4 या 5 पैसे के हिसाब से बिजली देता है तथा यह बोर्ड अन्य राज्यों को अधिक दामों पर बिजली सप्लाई करता है। क्या सरकार स्थिति का स्पष्टीकरण देंगे तथा समिति की सिफारिशों को क्रियान्वित करेंगे ?

श्री एस० एम० कृष्ण (मंड्या) : मैं माननीय डा० राव से पूछना चाहता हूँ कि उन्होंने हेमावती परियोजना के बारे में अपनी निर्बाधिता क्यों नहीं दी जबकि मैसूर सरकार ने इस बारे में बहुत बार प्रयत्न किए हैं ?

Shri Molahu Prasad (Bansgaon) : Is there any proposal to consolidate the three departments, that is, department of Irrigation, department of Electricity and the department of Small Irrigation Schemes in order to mitigate the deffective working of these isolated departments? Will the provisions be made to supply fertilizers to those regions which are not provided with water facilities ?

Shri Shinkre (Panjim) : Sir, the Goo Government suggested three projects, Selavali, Tillari and Hiranyakeshi, to be undertaken by the Central Government. May I know the name of the project which is likely to be undertaken by the Centre ?

Secondly, the rates of electricity, we are supplied from Koyana (Maharashtra) and Shera-wati (Mysore), are much higher. I request the hon. Minister that he should take steps to get Dudh Sagar Waterfall utilised for the purpose of generating electricity.

Shri Vishwa Nath Pandey (Salempur) : May I know whether the hon. Minister has taken steps in respect of the protection of the villages which are within the purview of erosion caused by Ganga and Ghaghra rivers as he promised while he was on tour of Ballia region, and if not, the time by which these villages will be given protection ?

Shri Ramavatar Shastri (Patna) : The rates of electricity charges by Patna Electricity Company are higher than those charged by the Bihar Electricity Board. The agriculturists and the industrialists are charged higher rates of electricity which causes extra burden on them. To remove the discrepancies of rates of electricity charged by Board and Company, the Government should take over Patna Electric Supply and the Darbhanga Electric supply.

Shri Chandrika Prasad (Ballia) : Sir, if the remedy measures are not taken by April the property worth rupees 20 crores will be destroyed by the waters of both Ganga and Ghagghar rivers in our region. Since our district has been recognised as backward in the report submitted by Patel Commission, the responsibility of developing this area should be devolved on the Government of India.

Shri Beni Shanker Sharma (Banka) : May I know whether the directives given by the hon. Ministers to the Engineers in connection with equalising the level of eastern and western canals connected to the *Badae* Dam have been adhered to ?

Secondly, may I know the time by which the technical clearance will be issued to construct the canal from Chanan Dam which has already been completed ?

डा० प० मंडल (विष्णुपुर) : माननीय प्रधान मंत्री तथा माननीय उप प्रधान मंत्री ने घोषणा की थी कि पुनर्वास तथा पन-बिजली योजना के कार्यों में वित्त के कारण कोई बाधा नहीं आएगी किन्तु अभी तक इस योजना को पूरा नहीं किया गया।

फरक्का बाँध परियोजना के विषय में भारतीय तथा रूसी इंजीनियरों में मतभेद हो गया था। फिर भी इस आशा में कि कोषीय कौफर प्रक्रिया सफल रहेगी इस बारे में काफी धन खर्च किया। किन्तु पहली ही बाढ़ ने यह सिद्ध कर दिया कि यह प्रक्रिया असफल रही। इस प्रकार विदेशी मुद्रा की हानि हुई। सरकार इस विषय में क्या कर रही है ?

कंसाबती परियोजना दूसरी पंचवर्षीय परियोजना में प्रारम्भ हुई थी किन्तु अभी तक उसका एक-तिहाई भाग भी नहीं बन पाया। कार्य में देरी के कारण उसकी लागत में भी वृद्धि हुई है। क्या सरकार इस परियोजना के लिए पर्याप्त धन का नियतन करेगी ?

श्री धीरेश्वर कलिता (गोहाटी) : कपिल्ली घाटी परियोजना के तीन उद्देश्य हैं; पहला बाढ़-नियंत्रण, दूसरा सिंचाई तथा तीसरा बिजली उत्पादन। क्या केन्द्र सरकार शीघ्रता से इस योजना को कार्यान्वित करने की अनुमति देगी क्योंकि इसी कारण अभी तक यह योजना प्रारम्भ नहीं हो पाई है ?

Shri Meetha Lal Meena (Sawai Madhopur) : The Government should construct atube-well in Sawai Madhopur District to ensure the agriculturists that tube-wells in

this area can successfully be bored. If it is done the farmers of that area can easily have their own tube-wells.

The Government should also eradicate the corruption spread in the electricity department which causes much inconveniences to the farmers.

Shri Bhola Nath Master (Alwar) : The hon. Minister wanted to supply electric power from Delhi to Jaipur via Alwar but Rajasthan Government wanted that it should be taken under the All India Grid Programmes and the amount involved in this should be debited to their accounts because the State Government have been incurring Rs.40 crores on famine-trodden people and therefore, it is difficult to pay the amount involved in the electricity. Government should accord the demand of the State Government.

Shri Ramesh Chandra Vyas : The demand of the funds of the Rajasthan Government to construct the canal should be met otherwise there would be no use of making Pong Dam.

Shri S. M. Joshi (Poona) : May I know whether the Dudh Ganga Project in Kolhapur District would be included in the fourth Five Year Plan ?

श्री रणधीर सिंह (रोहतक) : रावी-व्यास को सम्बद्ध करने के लिये क्या किया जा रहा है? भाकड़ा-नंगल में हरियाणा का क्या भाग होगा? किसी बाँध तथा गुणगाँव नहर के बारे में भी मैं जानना चाहता हूँ तथा साहिबीबी नदी के बारे में जो सर्वसम्मति से संकल्प पारित हुआ था उसको कार्यान्वित करना चाहिए।

Shri Balgovind Verma (Kheri) : Sir, I want to know from the hon. Minister the time that will be taken in completing the Sarjoo barrage project.

श्री सुरेन्द्रनाथ द्विवेदी : मैं जानना चाहता हूँ कि क्या महानदी डेल्टा सिंचाई योजना, जो केन्द्रीय सरकार को मेजी गयी थी, इस वर्ष हाथ में ले ली जायेगी और अब वह किस स्थिति में है?

डा० कु० ल० राव : मैं माननीय सदस्यों के प्रति उनके सुझावों के लिये आभार व्यक्त करता हूँ। कुछ माननीय सदस्यों ने शिकायतें भी रखी हैं।

सिंचाई के लिये इस वर्ष 22 लाख एकड़ का लक्ष्य है। परन्तु वास्तव में हम 20 लाख एकड़ तक प्राप्त कर सके हैं। महानदी डेल्टा की योजना को घन के अभाव के कारण पूरा नहीं किया जा सका। इसी कारण हम लक्ष्य प्राप्त नहीं कर सके। इस प्रकार हमारी प्रगति सन्तोषजनक रही है।

बिजली के बारे में हमारा लक्ष्य 20 लाख किलोवाट का था और वास्तव में 15 लाख टन प्राप्त कर पाये हैं। इसी प्रकार यह प्रगति भी अच्छी ही रही है। 20 लाख किलोवाट में अणु-शक्ति वाली बिजली भी थी। हमें तारापुर से 3.8 लाख किलोवाट बिजली प्राप्त होने की आशा थी परन्तु यह प्राप्त नहीं हुई। स्टेशन को कुछ कारणों से चालू नहीं किया जा सका। लक्ष्य प्राप्त न होने का यह भी एक कारण है।

अनेक माननीय सदस्यों ने सिंचाई और बिजली के बढ़ाने की गति तीव्र करने का सुझाव दिया है। हमारे देश में इनकी माँगें उत्तरोत्तर बढ़ती जा रही हैं। अतः हमें सभी पहलुओं को ध्यान में रखना चाहिये। सीमित वित्तीय संसाधनों के कारण हम विवश हैं।

सिंचाई की बहुत सी परियोजनाओं पर काम हो रहा है। इनमें से कुछ पूरी होने वाली है। सिंचाई के लिए हमें प्रति वर्ष 30 लाख एकड़ बढ़ाने चाहिये और 25 लाख किलोवाट बिजली की प्रतिवर्ष व्यवस्था की जानी चाहिये। यह लक्ष्य ठीक है।

मैं भी चाहता हूँ कि समूचे भारत का एक ही ग्रिड बनाया जाये। मुझे आशा है कि अगले वर्ष इसकी रूपरेखा तैयार हो जायेगी। आजकल हमारे पास अमृतसर से कलकत्ता तक और माखड़ा से दक्षिण भारत तक बिजली भेजने की लाइनों की व्यवस्था है। कुछ मामूली बाधाएँ हैं, उन्हें समाप्त किया जा रहा है। इनको और सुदृढ़ करके ग्रिड बनाया जा सकेगा। कुछ क्षेत्रों में बिजली की माँग बहुत अधिक है। वहाँ 400 के० बी० लाइन की व्यवस्था करनी पड़ेगी।

अभी चौथी पंचवर्षीय योजना को अन्तिम रूप नहीं दिया गया है। अतः मैं कह नहीं सकता कि हमें किन-किन कार्यों के लिए राशि मिलेगी।

कुछ माननीय सदस्यों ने गंगा को दक्षिण भारत की नदियों से जोड़ने की बात कही है। मैंने अमरीका में अपने दौरे के दौरान इस प्रकार की योजनाओं का अध्ययन किया है। मैं बताना चाहता हूँ कि यह बहुत बड़ा कार्य होगा और इसके लिए बहुत बड़ी राशि की आवश्यकता होगी। अतः हमें काफी प्रतीक्षा करनी होगी। हमें देखना होगा कि गंगा में कहाँ पर पानी फालतू है। यह पटना अथवा उससे नीचे की ओर है। पटना से ऊपर का पानी प्रयोग में लाया जाता है वर्षा काल में पानी बहुत अधिक मात्रा में होता है। उसका वहाँ प्रयोग किया जा सकता है। इस बारे में मैंने कुछ आरम्भिक अध्ययन किये हैं। यदि हम वहाँ से एक नहर निकाल रिहन्द तक ले जायें और फिर देमबन, सोन से नर्मदा में बारगी तक ले जा सकते हैं और महाराष्ट्र में पोचमपद तक और फिर गोदावरी से होते हुए काबेरी और कन्याकुमारी तक ले जाया जा सकता है। इस प्रकार इन सभी क्षेत्रों में सिंचाई की व्यवस्था भी की जा सकेगी। इस पर विचार किया जा रहा है। इससे हम देश में एकता की भावना को बढ़ावा देंगे। इस परियोजना को तैयार करने में बड़े परिश्रम की आवश्यकता होगी। इस पर आने वाली लागत बहुत अधिक होगी। हमारी आर्थिक स्थिति अभी तक इतनी सुदृढ़ नहीं है कि इतना बड़ा कार्य हाथ में ले सकें। इस शताब्दी के अन्त में मुझे आशा है गंगा का पानी शुष्क नदियों में बहेगा।

अनेक माननीय सदस्यों ने ग्रामीण क्षेत्रों के विद्युतीकरण की बात की है। उन्होंने कहा है कि इस सम्बन्ध में बहुत कम प्रगति हुई है। अधिक जनसंख्या वाले गाँवों में हमने पहले बिजली लगाने का निर्णय किया है। लगभग 30 प्रतिशत गाँवों में इसकी व्यवस्था कर दी गई है। हम चाहते हैं कि 500 से अधिक जनसंख्या वाले सभी गाँवों में बिजली की व्यवस्था की जानी चाहिए। उन्हें नगरों के समान सभी सुविधाएँ उपलब्ध की जानी चाहिये।

गाँधी शताब्दी वर्ष में हम 80,000 देहातों में बिजली की व्यवस्था कर सकेंगे ऐसा मेरा अनुमान है। हमारा लक्ष्य एक लाख गाँवों में बिजली पहुँचाने का है। यह राष्ट्रपिता को एक श्रद्धांजलि होगी। इसके लिये और धन की आवश्यकता होगी। यदि केन्द्रीय सरकार इसकी व्यवस्था नहीं कर सकती तो लोगों को और राज्यों को अंशदान देना होगा।

अन्तर्राज्यीय जल विवादों के बारे में मैं चाहता हूँ कि उन्हें बातचीत द्वारा हल किया जाना चाहिए। जब बातचीत का मार्ग विफल रहे तो कानून द्वारा उनको हल किया जा सकता है। नर्मदा के बारे में न्यायाधिकरण सम्बन्धी गुजरात राज्य की बात सराहनीय है। उन्होंने छः वर्षों तक प्रतीक्षा की है। अतः इसे न्यायाधिकरण को सौंपना चाहिए।

मैंने पहले मुख्य मंत्री को एक पत्र लिखा और उन्होंने उत्तर दिया कि मध्य प्रदेश में एक नया मंत्रिमंडल बनने वाला है तथा उसके बाद मुझे उनसे पत्र-व्यवहार करना चाहिए। मैं उसके बाद अन्तिम बार प्रयत्न करूँगा और उसके बाद तो हम न्यायालय में ही जा सकते हैं।

मुझ पर मैसूर सरकार और मैसूर विधान सभा की ओर से आक्षेप किये जा रहे हैं परन्तु सिंचाई तथा विद्युत् मंत्रालय का अन्तर्राज्यीय जल-विवाद अधिनियम के विवर्चन से कोई सम्बन्ध नहीं है? मुझ पर गलत आरोप लगाया गया है।

हेमावथी नदी के बारे में मैसूर तथा मद्रास के बीच एक करार हुआ है। मेरे सुझाव पर दोनों राज्यों के मुख्य मंत्रियों ने एक हल स्वीकार कर लिया है। परन्तु राज्य ने इसकी अभिपुष्टि नहीं की है। मैं मैसूर से अपील करूँगा कि इस समझौते की अभिपुष्टि करें ताकि हेमावथी परियोजना शुरू की जा सके।

मैंने माननीय सदस्य को कुछ समय पहले बताया था कि सिंचाई आयोग की स्थापना में विलम्ब हो चुका है, अतः सिंचाई आयोग की स्थापना की जा रही है जो तालमेल के विभिन्न प्रक्रमों की जाँच करेगा। हमें आशा है कि आयोग सिंचाई के विभिन्न पहलुओं पर बहुत अच्छा परामर्श दे सकेगा।

अमरीका के अपने दौरे में मैंने अनुभव किया है कि उसकी तुलना में हमारे देश में बिजली की उत्पादन लागत बहुत अधिक है। जब तक हम सस्ती बिजली उपलब्ध नहीं करायेंगे, देश का निर्माण सम्भव नहीं होगा। हमारे राष्ट्र-निर्माण सम्बन्धी प्रयत्नों की सफलता के लिये सस्ती दर पर बड़ी मात्रा में बिजली उपलब्ध कराना आवश्यक है। इस प्रयोजन के लिए हम अमरीका से कुछ निम्न तथा यहाँ के कुछ विशेषज्ञों की सहायता से एक तकनीकी समिति स्थापित कर रहे हैं।

हमारे देश में बड़े अनुभवी इंजीनियर हैं। बहुत से ऐसे देश हैं जहाँ सिंचाई तथा विद्युत् के क्षेत्र में इंजीनियरों की सेवाओं की आवश्यकता है। हम डिजाइन तथा जाँच के क्षेत्र में अन्तर्राष्ट्रीय क्षेत्र में प्रतियोगिता करना चाहते हैं और हम वाटर एण्ड पावर डेवलपमेंट इन्टरनेशनल के नाम से एक कम्पनी बना रहे हैं ताकि हमें देश के बाहर काम तथा अनुभव प्राप्त हो सके।

कुछ विशेष परियोजनाओं का वर्णन किया गया है। उनके सम्बन्ध में भी जब तक दो राज्यों के बीच कोई समझौता न हो जाये, हमारे लिये कोई ऐसी कार्यवाही करना सम्भव नहीं है जिससे किसी एक राज्य को दूसरे की तुलना में लाभ हो।

ऊँटाकमड़ में भूमि-संरक्षण का प्रश्न श्री गौड़र ने उठाया है। इसका सम्बन्ध कृषि मंत्रा-

लय से है। इस सम्बन्ध में मैं खाद्य तथा कृषि मंत्री से निवेदन करूँगा कि वह इसकी जाँच के लिए कोई अधिकारी वहाँ भेजें।

श्री पाटिल ने महाराष्ट्र में कई परियोजनाओं का उल्लेख किया है। पिछले पाँच अथवा छः वर्षों में देश की परियोजनाओं पर कुल लागत का एक-तिहाई महाराष्ट्र पर व्यय हुआ है। अब आवश्यकता इस बात की है कि पाँच वर्ष पूर्व की गयी परियोजनाओं को पूरा किया जाये। यदि महाराष्ट्र के लिये स्वीकृत सभी परियोजनाओं को पूरा किया जाये तो और परियोजनाओं की स्वीकृति दी जा सकती है।

एक और सदस्य ने आसाम में कोपिली परियोजना का उल्लेख किया है परन्तु दुर्भाग्य की बात है कि जिस स्थान पर हमने बहुत धन व्यय किया है और जाँच के लिए कई वर्ष लगाये हैं, वह स्थान ठीक सिद्ध नहीं हुआ है। अतः अब आसाम सरकार ने एक ओर परियोजना भेजी है परन्तु वह केवल बिजली पैदा करने के लिए है परन्तु वहाँ बाढ़-नियंत्रण तथा सिंचाई की आवश्यकता है। मैंने अधिकारियों को इस प्रयोजन के लिये कोई अन्य स्थान चुनने के लिये कहा है।

माननीय महिला सदस्य ने आसाम में बरक परियोजना का उल्लेख किया है। हमने इस मामले की जाँच की है तथा एक योजना तैयार की है। उससे बाढ़ कम हो जायेगी। इस सम्बन्ध में मनीपुर के मुख्य मंत्री से भी बातचीत करनी होगी।

पोचमपद परियोजना लगभग दस वर्ष पहले शुरू हुई थी। 40 करोड़ रुपये में से अब तक उस पर 11 करोड़ रुपये व्यय हो चुके हैं और चतुर्थ पंचवर्षीय योजना में भी उसके लिये राशि निर्धारित की गई है। मैं गोदावरी नदी के जल को शीघ्र ही प्रयोग में लाने के लिये अग्रेतर कार्यवाही करूँगा। मैं चाहता हूँ कि उत्तरी नहर का निर्माण भी साथ ही शुरू हो जाये और मैं यह मामला आन्ध्र प्रदेश सरकार के साथ उठाऊँगा। स्वर्णा परियोजना पर कार्य दूसरी पंचवर्षीय योजना के दौरान शुरू हुआ था और यदि महाराष्ट्र सरकार आपत्ति न करती तो यह परियोजना पूरी हो गई होती।

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

कुछ माननीय सदस्यों ने उत्तर प्रदेश का प्रश्न उठाया है। हमने घाघरा नदी के जल पर काबू पाने के लिये उत्तर प्रदेश में एक बहुत अच्छी परियोजना शुरू की है। पाँच वर्ष में उसके पूरे हो जाने पर घाघरा तथा गंगा नदी के बीच के समूचे क्षेत्र की सिंचाई की जा सकेगी।

राजस्थान नहर की ओर ध्यान दिया जाना बहुत आवश्यक है। इस परियोजना के लिए जितने धन की आवश्यकता है, वह उपलब्ध कराया जाना चाहिए। मुझे आशा है कि परियोजना बहुत शीघ्र पूरी हो जायेगी।

केन्द्रीय सरकार के हस्तक्षेप के कारण बिहार में बिजली की दर घटा कर समान स्तर पर लाई गई है। अब वास्तविक आवश्यकता इस बात की है कि बिहार में बिजली की लाइनें बिछाई जायें। उत्तर बिहार में बिजली की और लाइनें बिछाने की आवश्यकता है।

सिंचाई तथा विद्युत् मंत्रालय के मामले में यह सभा सदा सहायता का रवैया अपनाती रही है। मैं चाहता हूँ कि इनके बारे में सभा का प्रोत्साहन जारी रहे ताकि अधिक राशि उलब्ध हो सके।

अध्यक्ष महोदय द्वारा कटौती प्रस्ताव संख्या 6 से 121 सभा में मतदान के लिए रखी गई तथा अस्वीकृत हुई।

The cut-motions were put and negatived.

अध्यक्ष महोदय द्वारा सिंचाई तथा विद्युत् मंत्रालय की निम्नलिखित मांगों मतदान के लिए रखी गई तथा स्वीकृत हुई।

मांग संख्या	शीर्षक	राशि
65	सिंचाई और बिजली मंत्रालय	32,58,000
66	बहुप्रयोजनी नदी योजनाएँ	1,81,21,000
67	सिंचाई और बिजली मंत्रालय का अन्य राजस्व व्यय	7,86,52,000
123	बहुप्रयोजनी नदी योजनाओं पर पूंजी परिव्यय	17,08,80,000
124	सिंचाई और बिजली मंत्रालय का अन्य पूंजी परिव्यय	20,11,53,000

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

The Motion was adopted.

तेलंगाना तथा आन्ध्र प्रदेश के अन्य क्षेत्रों में हाल की घटनाओं के बारे में प्रस्ताव

MOTION RE : RECENT DEVELOPMENTS IN TELANGANA AND
OTHER AREAS OF ANDHRA PRADESH

श्री रंगा (श्रीकाकुलम) : अन्य विवादों की तरह इन मामले पर भी हमारे दल ने दलगत दृष्टिकोण नहीं अपनाया। मैं यहाँ अपने निजी विचार व्यक्त करूँगा।

मैं यह कहना चाहूँगा कि वर्तमान आन्ध्र मंत्रिमंडल को पद से हटा दिया जाना चाहिए परन्तु ऐसा कहने के लिये यह स्थान उपयुक्त नहीं है। इस करार को क्रियान्वित न करने के जिम्मेवार सभी मुख्य मंत्रियों की मैं निन्दा करना चाहता हूँ। एक बात स्पष्ट है कि इन वर्षों में तेलंगाना के साथ अन्याय किया जाता रहा है। स्वर्गीय श्री गोविन्दवल्लभ पंत ने आश्वासन दिया था कि उनको दिये गये आश्वासनों पर अमल किया जायेगा और उनके द्वारा एक परिषद बनाई गई थी। उन अधिनियम तथा आश्वासन के अन्तर्गत राज्यपाल पर उन आश्वासनों को क्रियान्वित करने की विशेष जिम्मेवारी डाली गई थी। यदि किसी विशेष मामले के बारे में परिषद तथा मंत्रिमंडल में कोई मतभेद हो तो राज्यपाल का कर्तव्य था कि वह मध्यस्थता करे और निर्णय दे तथा निर्णय मंत्रिमंडल को स्वीकार होना चाहिये। परन्तु राज्यपाल को ऐसा निर्णय करने के लिये एक बार भी नहीं कहा गया था। न ही राज्यपाल ने एक बार भी कोई बात करने के लिये भारत सरकार की अनुमति तथा परामर्श माँगा था। भारत सरकार पर भी इस सम्बन्ध में विशेष उत्तरदायित्व था और उसने भी इस सम्बन्ध में कुछ नहीं किया। मैं माननीय गृह-कार्य

मंत्री को याद दिलाना चाहता हूँ कि इस मामले में भारत सरकार की विशेष जिम्मेवारी है और गृह-कार्य मंत्री उसके लिये उत्तरदायी हैं। मैं इस पर विशेष बल इसलिये दे रहा हूँ क्योंकि आसाम का प्रश्न भी आने वाला है और उसमें भी गृह-कार्य मंत्रालय को अपना कर्तव्य निभाना होगा। इस मामले में भारत सरकार का दोष है।

मैं आन्ध्र प्रदेश सरकार को विधि तथा व्यवस्था न बनाये रखने का जिम्मेवार ठहराता हूँ। जब यह देखा गया कि स्थानीय पुलिस तथा अधिकारी सहयोग करने के लिए तैयार नहीं तो सेना को बुला लिया गया। यदि वारंगल में सेना न कार्य करती तो बहुत से लोग मारे जाते तथा भारी सम्पत्ति नष्ट हो जाती। इसका समूचे आन्ध्र पर प्रभाव पड़ रहा है।

वहाँ के शासन से आज कोई भी संतुष्ट नहीं है। वे किये गये समझौते को लागू करने में तथा अपने विद्यार्थियों पर उचित नियंत्रण रखने में असफल रहे हैं और अपनी सुविधा के लिए अब संविधान में संशोधन करने के लिए केन्द्रीय सरकार से अनुरोध कर रहे हैं। मेरा दल संविधान में बारबार संशोधन करने के विरुद्ध रहा है और वह चाहता है कि संविधान को पवित्रता, शालीनता और सम्मान से देखा जाये। आन्ध्र प्रदेश के मुख्य मंत्री ने स्वयं कहा कि तेलंगाना के लोगों के साथ अन्याय हुआ है, जिसे अनेक सदस्यों ने दोहराया है। लगभग 4000 आन्ध्रवासी अधिकारी अधिक बताये जाते हैं, जिसमें से 2,000 शिक्षक हैं। जिला परिषदों में, मंत्रिमंडल में सभी जगह तो काँग्रेस सत्तारूढ़ है। यह मैं प्रधानमंत्री की जानकारी के लिए कह रहा हूँ क्योंकि उन्होंने आरोप लगाया कि स्वतंत्र दल दलगत भावना से कार्य करने का प्रयास कर रहा है। हम तो संविधान को ठीक प्रकार लागू करने के लिए अनेक उपायों के सुझाव देते रहे हैं और हमने समझौते को क्रियान्वित करने के लिए भी अनेक सुझाव दिये परन्तु हमारी सलाह की ओर कोई भी ध्यान नहीं दिया गया। राज्य सरकार ने अब यहाँ पर स्थित जन-सम्पर्क अधिकारी के माध्यम से जानकारी दी है, जो गड़बड़ आरम्भ होने से पहले भी दी जा सकती थी। ये जनसम्पर्क अधिकारी वास्तव में बड़े बजीर (मुख्यमंत्री) को सलाम करने के लिये रखे गये हैं। आन्ध्र सरकार ने अब जानकारी दी है कि उच्च न्यायालय में 7 तेलंगाना के हैं और 12 आन्ध्र के। वर्तमान न्यायाधीश तेलंगाना के हैं और अगले भी वहीं के होंगे। लोक सेवा आयोग में 3 में से 2 तेलंगाना के हैं; राजस्व बोर्ड में 5 में से 3 तेलंगाना के हैं; भारतीय प्रशासन सेवा में 77 में से 46 तेलंगाना के हैं। विशेष और संयुक्त सचिवों सहित सचिवों में 10 तेलंगाना के हैं और केवल 6 आन्ध्र के हैं; 14 उप-सचिव तेलंगाना के हैं और 13 आन्ध्र के हैं। तब अन्याय कहाँ हुआ? ये जन-सम्पर्क अधिकारी क्या कर रहे हैं? इसका यह अर्थ नहीं है कि कोई अन्याय नहीं हुआ है। रोजगार ही सब कुछ नहीं है। हमें आर्थिक विकास, सिंचाई और विद्युत् को भी लेना चाहिए। प्राथमिक स्कूलों, हाई स्कूलों, तकनीकी स्कूलों, अस्पतालों और औषधालयों के बारे में क्या स्थिति है? हमारे मित्रों ने इन क्षेत्रों में विकास की उपेक्षा की है। वर्तमान मुख्य मंत्री और वर्तमान मंत्रिमंडल से त्यागपत्र देने के लिये कहा गया है लेकिन वे त्यागपत्र देने वाले नहीं हैं।

मेरा सुझाव है कि वहाँ पर एक सर्वदलीय सरकार हो। गृहमंत्री अथवा प्रधानमंत्री इसके

लिये कभी सहमत नहीं होंगे। क्या आप आश्वासन दे सकते हैं कि उनका आर्थिक और सामाजिक विकास सुनिश्चित किया जायेगा ? यह सुनिश्चित करना केन्द्र का काम है। केन्द्र ने आर्थिक विकास, सामाजिक विकास तथा अन्य क्षेत्रों में प्रगति करने में इन लोगों की सहायता नहीं की है। आपको मालूम नहीं कि वहाँ पर कितना भ्रम्यंकर जातिभेद शासन है। उनका केन्द्रीय सरकार में से विश्वास उठ गया है। वहाँ के लोगों ने कानून को अपने हाथ में ले लिया। वे हिंसात्मक और तोड़फोड़ की कार्यवाही कर रहे हैं तथा न केवल राज्य सरकार की सम्पत्ति को बल्कि केन्द्रीय सरकार और आम जनता की सम्पत्ति को भी नष्ट कर रहे हैं ताकि तेलंगाना में आतंक का वातावरण बन जाये और तेलंगाना से बाहर के लोग वहाँ पर शान्ति से न रह सकें। उनका व्यवहार अनुचित है। इनको समझाने के साथ-साथ कानून लागू करना भी आवश्यक है। तथ्य राज्य सरकार के विरुद्ध हैं। ऐसी स्थिति में यह केन्द्रीय सरकार का उत्तरदायित्व है कि वहाँ के मुख्य मंत्री को सही सलाह दे। मुख्यमंत्री को कहा जाना चाहिए कि या तो वे मंत्रिमंडल का आधार विस्तृत करे ताकि वह एक सही अर्थों में प्रतिनिधि सरकार हो अथवा त्याग-पत्र दे दें। आज कांग्रेस के सभी तत्वों को मंत्रिमंडल में स्थान नहीं दिया गया है। केन्द्रीय सरकार को मुख्यमंत्री को यह सलाह देनी चाहिए।

आप अनेक मुख्य मंत्रियों को केन्द्र में ले आये हैं। इन सज्जन को भी केन्द्र में ले आइए और एक तेलंगानावासी को मुख्यमंत्री बना दीजिये। आज वहाँ पर सरकार नाम की कोई चीज नहीं है। वहाँ पर एक कल्याणकारी यथार्थवादी, बुद्धिमान और अच्छी सरकार होनी चाहिए। वर्तमान सरकार तो इसका एक अंश मात्र है। इतने पर भी यदि कोई हल नहीं निकलता है, तो तेलंगाना की जनता को कह देना चाहिए कि वे $2\frac{1}{2}$ वर्ष और इन्तजार करें। उसके बाद जब चुनाव हों, तो उसमें वे अपना निर्णय दे दें। आज तेलंगाना का कोई नेता नहीं है। आन्ध्र और तेलंगाना से चुने गये लोकसभा सदस्य कहते हैं कि भगवान के नाम पर पृथक् तेलंगाना की माँग न करिये। वे अपने निर्वाचन क्षेत्रों में जा कर जनता को समझाते क्यों नहीं और ठीक ढंग से व्यवहार करने के लिये क्यों नहीं कहते ? यदि वे इसी प्रकार की कार्यवाही करते रहे थे, तो सामाजिक और राजनीतिक दृष्टि से पनप सकने वाला तेलंगाना राज्य कभी नहीं बन सकता। यदि वे पृथक् तेलंगाना चाहते हैं, तो आगामी चुनावों में केवल तेलंगाना दल के लोगों को चुनें। ऐसा होने पर उनके फैसले को मानना चाहिए। अपने आपको तेलंगाना के नेता कहने वाले 10-15 लोगों ने उन्हें इतना आतंकित कर दिया है कि वे संविधान में संशोधन करना चाहते हैं। हम इसके विरुद्ध हैं।

प्रधान मंत्री, गृहमंत्री और मेरे माननीय मित्र श्री जगजीवनराम भी यहाँ पर उपस्थित हैं। उन्हें यह देखना चाहिए कि वहाँ पर एक अच्छी सरकार हो, प्रतिनिधि सरकार हो, एक क्रियाशील सरकार हो और एक ऐसी सरकार हो, जो पहले मुख्य मंत्रियों द्वारा दिये गये वचनों को पूरा करे तथा किये गये समझौतों को क्रियान्वित करे।

अध्यक्ष महोदय : प्रोफेसर रंगा ने एक बात का उल्लेख नहीं किया है। हमने एक गारन्टी पर हस्ताक्षर किये थे जिस पर मैंने भी हस्ताक्षर किये थे, कि तेलंगाना के लोगों को रोजगार

के अवसर दिये जायेंगे। सर्वोच्च न्यायालय के निर्णय के अनुसार किसी को भी नियुक्त किया जा सकता है। इसके लिए क्या किया जाये ?

श्री रंगा : यदि सभी वर्गों की प्रतिनिधियों की लोकतंत्रीय सरकार हो, तो उसके सभी वर्ग निर्णय को क्रियान्वित करने के लिए आपस में सहमत हो सकते हैं। यदि आपस में ऐसा समझौता हो जाय और हम आन्ध्र में इस प्रकार का नेतृत्व प्रदान करें कि तेलंगाना क्षेत्र में रोजगार के लिए दूसरे लोग आवेदन-पत्र ही न भेजें। इस प्रश्न का प्रधान मंत्री उत्तर दें।

श्री तिरुमल राव (काकीनाडा) : प्रोफेसर रंगा ने इस समस्या के बारे में संतुलित दृष्टिकोण रखा है और समस्या को हल करने के लिये रचनात्मक सुझाव दिये हैं। आन्ध्र प्रदेश प्रो० रंगा तथा अध्यक्ष महोदय जैसे अन्य कांग्रेसी नेताओं के संयुक्त प्रयास तथा त्याग की भावना से स्थापित हुआ था। ये नेता आज भी क्रियाशील हैं।

यह केवल एक आर्थिक समस्या ही नहीं है। यह एक भावात्मक प्रश्न भी है, एक पिछड़े क्षेत्र के विकास की समस्या है, जो किसी न किसी कारण से उपेक्षित रहा है। जिन लोगों के हाथ में आन्ध्र प्रदेश की सत्ता रही है, वे सब उनके लिए समान रूप से उत्तरदायी हैं। वहाँ पर कांग्रेस का स्पष्ट बहुमत रहा है। तेलंगाना समिति में सभी सदस्य तेलंगाना के हैं। मन्त्रिमंडल में भी अधिकांश मंत्री तेलंगाना के रहे हैं। अब दूसरों को दोष देना उचित नहीं है।

मैं आन्ध्र के पूर्व इतिहास के बारे में कुछ शब्द कहना चाहूँगा। स्वतंत्रता प्राप्त होने से पहले से ही तेलंगाना और निजाम के अधीन क्षेत्र को छोड़ कर सम्पूर्ण आन्ध्र राज्य 1912 से मद्रास से पृथक् एक आन्ध्र प्रान्त के लिए आन्दोलन करता रहा था। श्री रंगा, श्री संजीव रेड्डी, श्री वेंकटासुब्बया ने, जो भी यहाँ रहा है, इसमें भाग लिया है। बाद में जब राजधानी के बारे में निर्णय होना था, तो श्री प्रकाशम ने अपनी दूरदर्शिता से कुरनूल को राजधानी बनाना चाहा था क्योंकि वे जानते थे कि एक दिन हैदराबाद विशाल आन्ध्र प्रदेश का भाग होगा। आन्ध्र के तत्कालीन नेताओं—श्री प्रकाशम, श्री संजीव रेड्डी, श्री रंगा, श्री रामकृष्ण राव और श्री रामानन्द तीर्थ तथा तेलंगाना के अनेक नेताओं—के बीच परस्पर आदान-प्रदान की भावना से आन्ध्र प्रदेश बना था। इन नेताओं में से अनेक नेता अब भी जीवित हैं। उन सब के बीच यह समझौता हुआ था कि तेलंगाना के पिछड़े क्षेत्र को संरक्षण दिया जायेगा। इसको क्रियान्विति का दायित्व सब पर है, लेकिन यहाँ प्रशासन में कठिनाई उत्पन्न हुई।

आप हैदराबाद रियासत के राजनीतिक ढाँचे से परिचित हैं। निजाम स्थानीय आन्ध्रवासियों का बिल्कुल विश्वास नहीं करता था। एक प्राथमिक तेलगू स्कूल खोलने के लिये भी निजाम की अनुमति लेनी पड़ती थी और वह उस गाँव विशेष के लोगों के स्वभाव, रियासत के प्रति अन्धी निष्ठा आदि को ध्यान में रख कर ही अनुमति देता था। ब्रिटिश ढाँचे के अनुसार वह उत्तर प्रदेश के मुसलमानों को ही दीवान, उच्च न्यायालय के न्यायाधीश तथा कारकून नियुक्त करता था। वहाँ पर अनेक मारवाड़ी और गुजराती आ कर बस गये और अपना बहुत भारी व्यापार फैला लिया। आन्ध्र प्रदेश बनने पर तटवर्ती जिले के साहसी लोगों ने बेकार पड़ी भूमि को कृषि-योग्य बना कर फार्म बना लिये और अपना व्यवसाय जमा लिया। इससे हैदराबाद राज्य के गैर-आन्ध्र-

वासी नेताओं में तटवर्ती आन्ध्र और रायलसीमा के आन्ध्रवासियों के विरुद्ध द्वेष की भावना उत्पन्न हो गई है। ये प्रभावशाली शक्तियाँ, जो धनसम्पन्न हैं, चाहती हैं कि तेलंगाना अलग हो जाये और उस पर अन्य विहित हितों का प्रभुत्व हो। हैदराबाद राज्य में गत 12 वर्षों से 60-70 करोड़ रुपये की पूँजी आ गई है। अन्य वर्गों में थोड़ा-सा द्वेष होने का एक आर्थिक कारण है।

श्रीमन्, आप जानते हैं कि वहाँ के किसानों की पंजाब के किसानों के साथ तुलना की जा सकती है और वे साहसी और परिश्रमी हैं। उन्होंने बड़े भागों को कृषि-योग्य बनाया है। राज्य के टुकड़े करना उचित इलाज नहीं है क्योंकि तेलंगाना की आय 125-130 करोड़ रुपये से अधिक नहीं होगी, जिसके कारण वह आत्मनिर्भर नहीं हो सकेगा। मेरा सुझाव है कि केन्द्रीय सरकार उच्च न्यायालय के न्यायाधीश के सामने सभी तथ्य, सामग्री, आँकड़े आदि रखने के लिए आन्ध्र प्रदेश सरकार से कहे, जो यह पता लगाये कि कितना धन जमा हो गया है, जो तेलंगाना क्षेत्र में खर्च किया जाना चाहिए था।

रोजगार आदि के बारे में आप अच्छी तरह से जानते हैं कि भारत में सर्वत्र स्थायी अधिकारियों का कितना महत्वपूर्ण स्थान है और उनका कितना प्रभुत्व है? कुछ लोग कहते हैं कि कुछ बहुत बड़े स्तर के स्वतंत्र मंत्रियों को छोड़ कर अन्य मंत्रालयों में उनके सचिवों का ही प्रभुत्व है। पंजाब, हरियाणा आदि छोटे राज्यों में अधिकारियों का ही शासन है और सभी गड़बड़ियों और राजनीतिक दाँव-पेंचों के लिये वे ही जिम्मेदार हैं। उनके अपने दल हैं, जो आपस में झगड़ते रहते हैं। इस बात के अतिरिक्त मामला इस स्थिति में पहुँच गया है कि इसकी अब और उपेक्षा नहीं की जा सकती। प्रधानमंत्री, गृहमंत्री, केन्द्रीय सरकार के अन्य बड़े मंत्रियों, कांग्रेस अध्यक्ष और कांग्रेस कार्यकारिणी को इकट्ठे बैठ कर इस समस्या पर संयुक्त रूप से विचार करना चाहिए; यदि हो सके तो उनमें किसी एक को हैदराबाद जाना चाहिए और कांग्रेस के ढाँचे को ठीक करना चाहिए। बाद में अन्य दलों के नेताओं तथा उद्योग, वाणिज्य आदि के नेताओं को वहाँ भेजा जा सकता है, जो पता लगाये कि इस आन्दोलन के पीछे वास्तविक शक्ति क्या है? उन्हें लोगों को समझाना होगा कि पृथक तेलंगाना आत्मजीवी नहीं हो सकता है, उसे प्रति वर्ष केन्द्र से धन माँगना पड़ेगा। मुझे केन्द्रीय सरकार में पूर्ण विश्वास है कि वे इस समस्या को हल कर सकेगी।

Shri Jagannath Rao Joshi : (Bhopal) : Mr. Speaker, Sir, firstly the Centre, secondly the State Government and thirdly, the people of Andhra Pradesh whether they are leaders of Telangana or Razakars are responsible for the explosive situation that has developed to-day in Talangana. We are pained to admit that this area has remained neglected even after 20 years of independence. It was neglected during the regime of Nizam and it was subjected to the terrorist activities of Razakars and then an attempt was made to turn it into the Yunan Province of China by the Leftists our country. Today there is a crisis of confidence. People in from outside have gone there and reclaimed large areas of land for agriculture, which is being resented by the local people. When people say that outsiders should not be allowed to purchase land there, a prompt reply comes that it can not be done under the Constitution of the country. But then there is the case of Kashmir where we cannot purchase land and build a house. It encourages separatist tendency rather than forges national initegration. The

mother who realises the need of her child, even before the child starts crying is the best mother. The second rate mother realises the need of the child after he starts crying but the third rate mother does not know what her child wants even after his crying. So the Centre is the third grade mother.

Gajendragadkar Commission for Jammu and Kashmir was appointed to remove discrimination in the State of Jammu and Kashmir. Even the quantity of ration differs in that State. The report of the Commission has not been implemented.

Partiton is not the solution of any problem. Government have not created confidence in the minds of the people.

People now have the belief that Government can only listen to the voice of violence. The people of Telangana want their own State. Late Shri Jawahar Lal Nehru gave the assurance that there would be only 15 States. But Nagaland, the 16th State was formed.

Similarly, if the water problem of Krishna and Nerbada is not solved in time, serious situation may arise. Therefore, Government should try to solve the problem in time.

The problem of creating different States should be solved taking in mind India as one nation.

The Government should inform the people of Telangana the way in which it is solving the problem of Telangana.

I want Centre to be strong. The problem of Andhra should be solved with mutual discussion.

Steps for the development of Telangana should be taken. Panjampada project should be completed soon. The water of Nagarjun Sagar should be used for Talangana districts.

The demands of the students should be considered. Their first demand is to establish Kekliya University. Their second demand is that the Central University should be in Hyderabad and it should be opened for all. The present Government has lost the confidence of the people. It is, therefore, necessary that a new Government should be established there which may gain the confidence of the people.

The Government should take immediate action lest the situation may not be out of control. We should not play into the hands of those people who want to divide India: It is the responsibility of the Central Government to create feelings in the mind of the people in the country that Centre should be strong for the unity of the country.

अध्यक्ष महोदय : सब दलों ने मुझे नाम दिये हैं। मैं दल की सूची के अनुसार चलता हूँ। मैं आरम्भ से ही प्रक्रिया का पालन कर रहा हूँ।

श्री पं० बेंकटासुब्बया (नन्दयाल) : यह सच है कि इस प्रदेश की ओर अधिक ध्यान नहीं दिया गया है। राज्य पुनर्गठन आयोग ने अपने प्रतिवेदन में अलग तेलंगाना राज्य की स्थापना करने की सिफारिश की थी। उसी आधार पर कुछ आश्वासन दिये गये थे। इस मामले में आर्थिक, राजनीतिक और मनोवैज्ञानिक कारणों पर भी विचार करना चाहिए। जब तक लोगों के हृदय में एकता और समानता की भावना उत्पन्न नहीं की जायेगी तब भाषा के आधार पर प्रदेशों का बनाया जाना नहीं रोका जा सकता।

जब आन्ध्र प्रदेश की स्थापना हुई तो हम मद्रास राज्य में रहना चाहते थे क्योंकि हमारी शैक्षिक संस्थाएँ मद्रास विश्वविद्यालय के अन्तर्गत आती थी और हमारे सम्बन्ध आन्ध्र की तुलना में मद्रास से अधिक थे। लेकिन बाद में हमारे में एकता की भावना पैदा की गई।

हम चाहते थे कि रायल सीमा के लोगों में समानता की भावना उत्पन्न की जाय। आज भी पीने के पानी के लिये हमें कई मील चलना पड़ता है। हमारे संचार के साधन नहीं हैं। हमारी परियोजनाओं की उपेक्षा की गई है।

वहाँ पर घटने वाली घटनाओं से हम प्रसन्न नहीं हैं। हम आन्ध्र सरकार का, जिसकी बड़े त्याग के बाद स्थापना की गई है, विघटन नहीं होने देंगे। इस विषय पर स्पष्ट विचार-विमर्श किया जाना चाहिए।

राज्य में हिंसात्मक प्रवृत्ति को बढ़ावा नहीं दिया जाना चाहिए। सब राजनीतिक दल आन्ध्र राज्य को वैसा का वैसा बनाये रखना चाहते हैं। लेकिन इसके साथ-साथ वास्तविक कठिनाइयों की ओर ध्यान दिया जाना चाहिये और आर्थिक असंतुलन को समाप्त किया जाना चाहिए और उपेक्षित क्षेत्रों की रक्षा की जानी चाहिए। इस विषय में भाषा को ही एक मात्र आधार नहीं मानना चाहिए। इसके साथ-साथ आर्थिक, सामाजिक बातों पर भी विचार करना चाहिए। दोनों प्रदेशों में हुई क्रिया तथा प्रतिक्रिया दुर्भाग्यपूर्ण हैं।

इस समस्या का हल करने के लिये सभी के सब दलों को सहयोग देना चाहिये। तेलंगाना के लोगों की कठिनाइयों का पता लगाया जाना चाहिए और उनको दूर करने का सरकार को प्रयास करना चाहिए। इस समस्या का समाधान आपसी बातचीत द्वारा किया जाना चाहिए और आन्ध्र राज्य को बनाये रखा जाना चाहिए।

श्री शं० शिवाजी राव बेशमुख : (पटमणी) मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। इस विषय पर बहुत से सदस्य बोल चुके हैं। वे सब सदस्य आंध्र प्रदेश के थे। इस सभा में तेलंगाना के भी सदस्य हैं। तेलंगाना से सम्बद्ध चर्चा पर यदि उन सदस्यों को बोलने नहीं दिया जायेगा तो यह अनुचित होगा।

अध्यक्ष महोदय : मेरे पास सदस्यों की सूची और उनके नामों का क्रम है। अगले दो सदस्य तेलंगाना के हैं। विपक्षी दल के सब सदस्य मुझे सहयोग दे रहे हैं।

श्री सेन्नियान (कुम्बकोनम) : तेलंगाना में गम्भीर विस्फोटक स्थिति उत्पन्न हो गई है। इस समस्या को हल करने से पूर्व हमें इसकी पृष्ठभूमि को समझना चाहिए। इसके लिए हमें वहाँ के लोगों की भावना को समझना चाहिये। वहाँ की स्थिति का अध्ययन किए बिना यदि वहाँ की समस्या का कोई हल रखा जाता है तो वह वर्तमान स्थिति में सफल सिद्ध नहीं होगा। स्थिति के और गम्भीर होने से पूर्व वहाँ कार्यवाही की जानी चाहिये। तेलंगाना में और आंध्र में भी लोग तेलगू भाषा बोलते हैं। अतः सरकार को यह समझना चाहिये कि भाषा ही केवल लोगों में एकता उत्पन्न नहीं कर सकती। इससे एकता स्थापित करने में सहायता मिल सकती है। हमें लोगों में विश्वास पैदा करना चाहिये। तेलंगाना में नेतृत्व असफल रहा है। तेलंगाना के लिये पृथक राज्य की स्थापना की माँग बहुत समय से चली आ रही है।

राज्य पुनर्गठन आयोग ने भी अपने प्रतिवेदन में यह उल्लेख किया है "कि इन सब बातों पर

विचार करने के बाद हम इस परिणाम पर पहुँचे हैं कि यदि इस समय तेलंगाना क्षेत्र का पृथक गठन कर दिया जाये तो वह आंध्र तथा तेलंगाना दोनों के ही हित में होगा।”

कुछ समझौतों के अनुसार तेलंगाना को आर्थिक और प्रशासनिक संरक्षण देने के वचन दिए गए थे। उनको क्रियान्वित करने के लिये एक प्रादेशिक समिति का गठन किया गया था। अतः केन्द्रीय सरकार का यह दायित्व है कि वह इस बात की जाँच करे कि उन संरक्षणों और वचनों का पालन किया जा रहा है अथवा नहीं।

प्रादेशिक समिति को बने 11 वर्ष से अधिक समय हो गया है। लेकिन इसने कुछ काम नहीं किया है। वहाँ जो भी घटनाएँ घटी हैं वह कांग्रेस के असफल नेतृत्व के कारण घटी हैं। प्रादेशिक समिति को उचित कार्य करना चाहिये और उसको दिए गए सब वचनों का पालन होना चाहिये। कांग्रेस दल का भी यह दायित्व है कि वह इस बात की ओर ध्यान दे कि समिति उचित कार्य कर रही है। प्रादेशिक समिति द्वारा स्वीकृत प्रतिवेदन में यह उल्लेख किया गया है—

“कि जब राष्ट्रीय नीति सब क्षेत्रों में अविकसित प्रदेशों का विकास करने की है यह दुर्भाग्य की बात है कि राज्य सरकार इस नीति को क्रियान्वित करने की बजाय अविकसित प्रदेशों की आय का प्रयोग विकसित प्रदेशों के विकास के लिए कर रही है। इस बात से यह शंका उत्पन्न हो गई है कि तेलंगाना प्रदेश की ओर आन्ध्र राज्य में रहते हुए उचित ध्यान नहीं दिया जायेगा। इसने विदित होता है कि वहाँ नेतृत्व असफल रहा है और तेलंगाना को दिए गए वचनों का पालन नहीं किया गया है।”

इसका हल यही है कि वहाँ की सरकार और केन्द्र सरकार को ईमानदारी से काम करना चाहिये। यह कहने से कोई लाभ नहीं कि वहाँ 2,000 पद बनाये जायेंगे और सब पंचायतों के चुनाव स्थगित कर दिए जायेंगे। सरकार को वहाँ जनता में विश्वास उत्पन्न करना चाहिये। देश आश्वासनों से तंग आ चुका है। उसे वास्तविक कार्य की आवश्यकता है।

जब तक आश्वासनों को कानूनी रूप नहीं दिया जाता और ठोस कार्यवाही नहीं की जाती तब तक हम तेलंगाना की जनता का विश्वास प्राप्त नहीं कर सकते। वहाँ की सरकार अब भी आलस्य कर रही है। 19 जनवरी को हैदराबाद में एक सर्वदलीय सम्मेलन हुआ था और उसमें कुछ निर्णय किए गए थे। उस सम्मेलन में यह कहा गया था कि तेलंगाना की फालतू धन-राशि की जाँच करने के लिये महालेखापाल को कहा जायेगा और उससे यह भी कहा जायेगा कि वह अपने निष्कर्ष 28 फरवरी 1969 तक बता दें। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या यह आश्वासन पूरा किया गया है?

मैं पृथक तेलंगाना राज्य के पक्ष में नहीं हूँ। यदि वर्तमान राज्य में ही तेलंगाना की जनता के हितों की रक्षा हो सके तो इस समस्या का समाधान हो सकता है अन्यथा कोई ऐसी स्थिति आ सकती जब उनकी माँग को रोकना असम्भव हो जाये। वस्तुतः इस समस्या का समाधान ऐसा निकालना चाहिये जिससे सभी दल सहमत हों।

श्री जी० भा० कृपालानी (गुना) : जो लोग किसी राज्य से अलग हो कर पृथक राज्य बनाना चाहें उन्हें ऐसा करने की अनुमति दी जानी चाहिये। भारत में इस प्रवृत्ति को समाप्त नहीं

किया जा सकता। पहले यहाँ पर एक राजनीतिक दल था, अब 20 राजनीतिक दल हैं। भारत सरकार को यह निर्णय करना चाहिये कि प्रत्येक राज्य को अपने प्रशासन की व्यवस्था स्वयं करनी होगी और यदि वह सेना, नौसेना अथवा वायु सेना रखना चाहें तो रख सकते हैं। भारत सरकार को स्पष्ट रूप से बता देना चाहिये कि कुछ निश्चित सिद्धान्तों के आधार पर केन्द्रीय सहायता दी जायेगी। अधिक वेतन पाने वाले राज्यपालों की कोई आवश्यकता नहीं है। कलेक्टर के स्तर के व्यक्ति को राज्यपाल बना दिया जाय। भारत में बहुत से पिछड़े हुए क्षेत्र हैं जो पृथक राज्य चाहते हैं। पहाड़ों पर रहने वाले लोग भी पृथक राज्य चाहते हैं। अब तो पहाड़ी क्षेत्र का कोई भी व्यक्ति शिक्षा प्राप्त करने के बाद मैदानी क्षेत्रों में नौकरी प्राप्त कर लेता है। कहने का अभिप्राय यह है कि इस समस्या का समाधान तभी हो सकता है जब केन्द्रीय सरकार केन्द्रीय सहायता के लिये कुछ शर्तें निर्धारित कर दे। यदि कोई राज्य यह शिकायत करे कि कोई अन्य राज्य उसका शोषण कर रहा है तो दूसरे राज्य के लोग वहाँ से चले जाने चाहिये। इस समस्या का समाधान तभी हो सकता है जब पृथक राज्य की माँग करने वालों को यह बता दिया जाये कि जनसंख्या, पिछड़ापन आदि कुछ सिद्धान्तों पर ही केन्द्रीय सहायता दी जायेगी। इस प्रकार की कार्यवाही से पृथक राज्य की माँग समाप्त हो जायेगी और यदि ऐसा न भी हो तो भारत में शान्ति रहेगी।

श्री बाकर अली भिर्जा (सिकन्दराबाद) : तेलंगाना की समस्या को भावनात्मक समस्या कहा गया है और आन्ध्र प्रदेश के लोग भी भावुक हैं। ऐसी अवस्था में इस विषय पर अपने विचार व्यक्त करना एक कठिन कार्य है। यह स्वीकार किया गया है कि तेलंगाना की जनता के साथ अन्याय हुआ है। वास्तव में समस्या यह है कि प्रशासन पर एक क्षेत्र की जनता का विश्वास नहीं रहा है। इस प्रशासन को बदल देना चाहिये। परन्तु ऐसा करना सम्भव नहीं है क्योंकि बहुमत-प्राप्त दल को त्याग-पत्र देने को नहीं कहा जा सकता है। फिर यह समस्या देश के अन्य भागों में भी पैदा हो रही है। भाषाई आधार पर बनाये गए राज्य अल्प संख्यक समुदाय के विश्वास-पात्र नहीं बन सके हैं। श्री चव्हाण ने कहा था कि हमें भाषाई प्रान्तों की तुलना एक राष्ट्रीय सरकार के साथ नहीं करनी चाहिये। परन्तु भाषाई आधार पर राज्य बना कर यह बात कहना कठिन है। हमारे राज्य-भाषा की निष्ठा ने क्षेत्रीय निष्ठा का रूप ले लिया है। देश की सीमा निर्धारित है और इस कारण मुझे हिन्दू-मुसलमान दंगे होने का खतरा है। अतः भाषाई राज्यों का खतरा बिल्कुल स्पष्ट है। राज्य पुनर्गठन आयोग ने तेलंगाना को अलग राज्य बनाने की सिफारिश की थी परन्तु तेलंगाना ने कुछ शर्तों पर आन्ध्र प्रदेश में सम्मिलित होना स्वीकार कर लिया था। परन्तु ये शर्तें पूरी नहीं की गईं और उसी के परिणामस्वरूप यह वर्तमान स्थिति पैदा हुई है।

यह कहना अनुचित है कि राज्यों का विभाजन करने से एकता नहीं रहेगी। क्या पंजाब और हरियाणा अलग-अलग राज्य बनने से एकता खंडित हुई है ? अतः राज्यों में विभाजन करने से देश की एकता खंडित नहीं होगी। फिर भाषा के आधार पर एक राज्य में रहने की भावना लोगों के मन में बलवती हो रही है और हमें उन्हें संतुष्ट करना ही पड़ेगा।

भाषा के आधार पर देश में छोटे-छोटे राज्य बनाये जाने चाहिये जिनका प्रशासन क्षेत्रीय भाषाओं में चलाया जाना चाहिये। इससे केन्द्रीय सरकार स्वतः सुदृढ़ बन जायेगी। जब हम यह

सोचते हैं कि भविष्य में विभिन्न दल मिल कर सरकार बनायेंगे तो उस अवस्था में यह खतरा और बढ़ जाता है क्योंकि मिली-जुली सरकारें कमजोर सरकारें होती हैं।

तेलंगाना की समस्या पर फिर से विचार करना चाहिये और सारे देश में छोटे-छोटे राज्य स्थापित किए जाने चाहिये। अतः मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि इस मामले की जाँच करने के लिए एक न्यायाधीश के स्थान पर एक छोटा आयोग स्थापित किया जाना चाहिये।

इस समय हमें तेलंगाना और आन्ध्र प्रदेश की जनता को शान्त करना चाहिये। समस्या के समाधान में कुछ समय लगेगा परन्तु यदि आयोग नियुक्त कर दिया जाये तो इससे परस्पर सद्भावना बढ़ेगी। यदि आयोग अपना निर्णय तेलंगाना के विरुद्ध देगा तो भी हम उसे स्वीकार करेंगे।

श्री ईश्वर रेड्डी (कड़प्पा) : आन्ध्र राज्य बनने से पूर्व हम विशाल आन्ध्र बनाने के लिये आन्दोलन कर रहे थे और अब विशाल आन्ध्र की नींव पर वही लोग कुठाराघात कर रहे हैं जिन्होंने वर्ष 1956 में सत्ता संभाली थी। वर्तमान स्थिति बहुत भयानक है। तेलंगाना और आन्ध्र क्षेत्र की संस्कृति और भाषा एक है। फिर भी भाई, भाई की हत्या कर रहा है और अग्निकांड, लूटपाट तथा मारपीट की घटनाएँ हो रही हैं। सरकारी सम्पत्ति को हानि पहुँचाई जा रही है। यह इन वर्षों में सत्ताधारी दल द्वारा किए गये अपराधों का परिणाम है। तेलंगाना में इस नैतिक पतन के लिए वे उत्तरदायी हैं।

वर्ष 1956 में दोनों क्षेत्रों के कांग्रेस के नेताओं में समझौता हुआ था कि तेलंगाना, जो पिछड़ा हुआ क्षेत्र था, के हितों की रक्षा की जायेगी। परन्तु इन बारह वर्षों में उनके हितों की ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया। हम कांग्रेस के नेताओं से अनुरोध करते हैं कि वे आपस में किए गए समझौते का पालन करें। यह स्पष्ट हो चुका है कि तेलंगाना की अधिशेष राशि का उचित ढंग से उपयोग नहीं किया गया है। इसी प्रकार तेलंगाना के प्रति और भी कई अन्याय किए गए हैं। उप-मुख्य मंत्री भी केवल दो वर्ष तक बनाया गया। इस प्रथा का अनुसरण करने में कोई हानि नहीं थी। तेलंगाना क्षेत्र के एक कांग्रेसी को उप-मुख्य मंत्री का पद दिया जाना चाहिये था। इससे भावनात्मक एकता को भी बढ़ावा मिलता।

आन्ध्र प्रदेश के उच्च अधिकारियों और भू-स्वामियों के तेलंगाना निवासियों के प्रति अनुचित रवैया अपनाने के कारण भी स्थिति अधिक खराब हुई है। अब तेलंगाना की जनता का वर्तमान सरकार में विश्वास नहीं है और स्थिति इतनी बिगड़ गई है कि वे अलग राज्य की माँग करने लगे हैं। इस समस्या का सर्वप्रथम समाधान यह है कि अधिशेष राशि को आगामी पाँच वर्षों में क्षेत्रीय समिति के प्रस्तावों और निर्णयों के अनुसार खर्च किया जाये। इस कार्य के लिये तेलंगाना क्षेत्र का एक मंत्री और सचिव तथा अन्य कर्मचारी नियुक्त किए जाने चाहिये। इन कार्यों की देखभाल करने के लिये महालेखापाल के कार्यालय में एक लेखा परीक्षा अनुभाग बनाना चाहिये। राज्य की वित्तीय स्थिति बहुत खराब है। वहाँ मध्यनिषेध समाप्त करना चाहिये। गत बारह वर्षों से वहाँ पर 240 करोड़ रुपए की कमी है। यदि वहाँ मध्यनिषेध लागू न किया जाय तो हमें 20 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की आय हो सकती है।

अब वहाँ पर कोई कार्यवाही करने से पूर्व वहाँ की सरकार को बदलना बहुत आवश्यक हो गया है। राज्य के हित में मुख्य मंत्री को पदत्याग करना चाहिये और तेलंगाना क्षेत्र के किसी व्यक्ति को वहाँ का मुख्य मंत्री बनाया जाना चाहिये। इससे भावनात्मक एकता होगी। कांग्रेस दल को इस दिशा में समुचित कार्यवाही करनी चाहिये। सरकार को इस सम्बन्ध में गम्भीरतापूर्वक विचार करना चाहिये जिससे अलग राज्य न बने। केन्द्रीय सरकार को इस सम्बन्ध में हस्तक्षेप करना चाहिये जिससे आन्ध्र प्रदेश की एकता बनी रहे।

Shrimati Lakshmikanthamma (Khamman) : I may point out that even in Lok Sabha the representation of Telangana is very poor. The Opposition Leader, Speaker, Chief Whip and Deputy Chief Whip—all belong to Andhra Pradesh.

[उपाध्यक्ष महोदय पीठासीन हुए
Mr. Deputy Speaker in the Chair]

Telangana is a backward region and special attention should be paid for its development. Telangana is an economic problem and politics should not come in the way of its development.

Many people have been criticising the reorganisation of States and will continue to do so ; but reorganisation has been successful keeping in view the administrative convenience and democracy. In view of this the question of reconsideration does not arise. It may be recalled that there was a gentleman's agreement in respect of the interests of backward region of Telangana. Government have failed to fulfil its promise regarding Government jobs and economic development of Telangana. The solution lies in its development and not in division of this region. The problem will not be solved by intensifying the agitation. We should sit together and consider the entire problem calmly so that Andhra Pradesh is not disintegrated and the people of Telangana are also satisfied. An agreement was reached between the representatives of all the parties on 19th January and had that agreement been implemented honestly, this situation would have not arisen. But unfortunately a writ petition was filed in the Supreme Court and Supreme Court declared major portion of the agreement void. This resulted in frustration among the people of Telangana and the people resorted to violence.

The Central Government should cooperate in implementation of the statement of the Chief Minister of Andhra Pradesh which was delivered by him on 24th March, 1969.

I appeal to the Congress as well as opposition Members to make honest efforts to solve the problem of Telangana on the basis of settlement. 'Remove the Chief Minister of Andhra Pradesh'—this slogan will not solve the problem. Efforts should be made as will help the all-round development of Telangana. I also make appeal to newspapers and students to help in finding out the peaceful solution of this problem.

Shrimati Jayaben Shah (Amreli) : If somebody tries to speak in Hindi as she did, that Member should be given more time to express himself or herself properly.

श्री राममूर्ति (भदुरै) : उपाध्यक्ष महोदय, गत दो मास से तेलंगाना में जो कुछ हो रहा है उससे यह तो स्पष्ट हो ही गया है कि जो समझौता हुआ था, उसका पालन नहीं किया जा रहा है। साथ ही इससे इस बात का भी संकेत मिलता है कि केन्द्रीय सरकार का आन्ध्र प्रदेश के प्रति या पिछड़े क्षेत्रों को विकसित करने के प्रति क्या रवैया है।

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

वास्तव में मूल समस्या तो यह है कि सरकार की वर्तमान नीति ऐसी है जिसके अधीन एकाधिकार तथा सामन्तशाही पनपती जा रही है। तेलंगाना की समस्या भी इससे सम्बद्ध है। मुझे पता है कि 1946 से पहले तेलंगाना के लोगों ने आन्ध्र महासभा नामक एक संस्था स्थापित की थी। उसका मुख्य उद्देश्य विशाल आन्ध्र की स्थापना करना था। निजाम से लड़ते समय उन्होंने यह नारा ही बुलन्द किया था। राज्य पुनर्गठन आयोग ने भी इस माँग को स्वीकार नहीं किया। परन्तु उसने यह अवश्य ही कहा था कि विद्यमान आन्ध्र राज्य के नेताओं को तेलंगाना के हितों की रक्षा, रायलसीमा और तटीय आन्ध्र के बीच हुए समझौते के अनुसार की जानी चाहिये। तेलंगाना के लोगों ने इस समझौते को ही स्वीकार कर लिया था। जब उन्होंने देखा कि 12 वर्ष के समय में उनकी आशाएँ पूरी नहीं की गईं तो उन्होंने बड़े आन्दोलन का सहारा लिया। उन्हें सुरक्षा और विकास का जो वचन दिया गया था वह पूरा नहीं किया। यह क्षेत्र राजनैतिक, आर्थिक और अन्य सभी दृष्टियों से पिछड़ा हुआ है। इस समस्या के इस रूप में सामने आने का मूल कारण तो यह है कि स्वयं कांग्रेस दल में कुछ शक्तियाँ ऐसी हैं जो ऐसे चक्रव्यूह बनाते रहते हैं जिनमें फँसने के बाद निकलना मुश्किल होता है। श्री ब्रह्मानन्द रेड्डी को भी इसी व्यूह का शिकार बनाया गया है। पहले उसे इस सम्बन्ध में कुछ भी नहीं बताया गया और बिगड़ने के बाद स्थिति ने यह विकराल रूप धारण कर लिया। इस मामले में वह निर्दोष हैं।

इस समस्या के समाधान के लिए हमें निरपेक्ष दृष्टि से सम्पूर्ण मामले पर ध्यान देना चाहिए। ऐसा प्रयास किया जाना चाहिये जिससे लोकतांत्रिक शक्तियाँ एक साथ एकत्र हो जायें और ऐसा समाधान निकालें जो वास्तव में उपयुक्त हो। समस्या के समाधान के लिए सुझाव यह भी दिया गया है कि वहाँ सर्वदलीय सरकार बनाई जानी चाहिये। क्या यह समाधान ठीक है? मेरे विचार से सर्वप्रथम वहाँ के लोगों में विश्वास जगाया जाना चाहिये। कुछ लोग तो कांग्रेस में ही ऐसे हैं जो एक ओर मुख्य मंत्री से समस्या के समाधान के लिए बात करते हैं, दूसरी ओर लोगों से अपना आन्दोलन जारी रखने के लिए कहते हैं। ऐसी स्थिति में उनमें विश्वास को जाग्रत नहीं किया जा सकता। आन्ध्र प्रदेश के वर्तमान मुख्य मंत्री के पदत्याग और उसके स्थान पर तेलंगाना के किसी व्यक्ति की नियुक्ति से समस्या का हल नहीं निकलेगा। मूल प्रश्न तो विश्वास के अभाव का है और उनमें विश्वास जाग्रत करने का एकमात्र उपाय यह है कि सम्पूर्ण संसद सरकार तथा विपक्षी दल मिल कर तेलंगाना के लोगों से बातचीत करें।

इस सम्बन्ध में मेरा एक यह सुझाव है कि एक संसदीय समिति का गठन किया जाना चाहिये जो तेलंगाना में जा कर वहाँ के लोगों से बातचीत करे, और यह पता लगाये कि वस्तुतः वे क्या चाहते हैं तथा उनको विश्वास किस प्रकार दिलाया जा सकता है? इस प्रकार से उनमें विश्वास उत्पन्न किया जाना चाहिये।

मेरा सरकार से यह अनुरोध है कि वह इन दोनों बातों को मान ले और इसे प्रतिष्ठा का प्रश्न न बनाये। यदि वह ऐसा करेगी तो उसकी प्रतिष्ठा धूल में मिल जायेगी, स्थिति और

अधिक बिगड़ जायेगी और उसे सैनिक आधार पर स्थिति से निपटने के लिए बाध्य होना पड़ेगा।

अध्यक्ष महोदय : अब मैं श्री एम० एन० रेड्डी और तेन्नेटि विश्वनाथन को बोलने की अनुमति दूंगा क्योंकि उनमें से एक आन्ध्र प्रदेश के निवासी हैं और दूसरे तेलंगाना के। वे निर्दलीय सदस्य हैं। अतः उनके विचार समा के लिए अधिक लाभदायक होंगे। श्री विश्वनाथम।

श्री तेन्नेटि विश्वनाथम (विशाखापत्तनम) : तेलंगाना की समस्या एक ऐसी समस्या है जिस पर न केवल आन्ध्रवासी बल्कि सभी देशवासी चिन्तित हैं। हम आन्ध्रवासी विश्वामित्र की सन्तान हैं जो विंध्याचल को पार करके गोदावरी और कृष्णा के तटीय प्रदेश में बसे हैं। मैं स्वयं तेलंगाना का रहने वाला हूँ। हमारे क्षेत्र में बड़े-बड़े देशभक्त हुए हैं। वहाँ अलंकार शास्त्र, भगवतम् जैसे ग्रन्थ लिखे गए हैं। इतनी समृद्ध है हमारी संस्कृति जो हमें बपौती के रूप में प्राप्त हुई है। कृष्णदेवरिया शासक इसी क्षेत्र में हुए थे। शयनाचार्य, जो प्रसिद्ध वेद-व्याख्याता थे, रयालसीमा क्षेत्र में हुए थे। तेलंगाना के सब लोग तेलगू थे चाहे वहाँ शासक हिन्दू रहा हो अथवा मुसलमान। 1765 में अंग्रजों ने निजाम से पूर्वी तट के क्षेत्र को पट्टे पर माँग लिया और अंग्रजों से बढ़िया किस्म के घंटे और शराब की बोतलें लेकर निजाम ने हमारा क्षेत्र उन्हें पट्टे पर दे दिया।

अध्यक्ष महोदय : आपके भाषण में बड़ा मजा आ रहा है परन्तु समय-सीमा का ध्यान रखते हुए उन्हें अब मुख्य प्रश्न पर आ जाना चाहिए।

श्री तेन्नेटि विश्वनाथम : आप जैसे ही संकेत करेंगे मैं बैठ जाऊँगा।

अध्यक्ष महोदय : परन्तु मैं यह नहीं चाहता कि चर्चाधीन विषय पर बोलने से पूर्व ही आप बैठ जायें।

श्री तेन्नेटि विश्वनाथम : आज हम फिर अपने आप को विभक्त करने जा रहे हैं। इसका परिणाम यह होगा कि देश में इसी प्रकार की अनेक माँगें उठ खड़ी होंगी। चूँकि वर्तमान का सम्बन्ध भूत से अटूट होता है इसलिए यहाँ ऐतिहासिक पृष्ठभूमि का बनाना आवश्यक है। उड़ीसा को 1936 में बनाया गया था और उसके बाद आन्ध्र बनाया गया। उस समय विशाल आन्ध्र की माँग भी जोरों पर थी। इसके पश्चात् 1956 में राज्यों का पुनर्गठन किया गया। उस समय यह धारणा अनायास ही बन गई कि आन्ध्र का क्षेत्र तो अमीर है और तेलंगाना गरीब है। इस पुनर्गठन के समय मद्रास का कुछ पिछड़ा हुआ क्षेत्र तेलंगाना के साथ मिला कर या दो अविकसित क्षेत्रों को मिला कर एक बड़ा क्षेत्र बना दिया गया। गत 12 वर्षों में आन्ध्र प्रदेश और तेलंगाना की कुल आय 2100 करोड़ रुपए है जबकि केन्द्र की प्रतिवर्ष आय लगभग 3700 करोड़ रुपए है।

आन्ध्र के मुख्य मंत्री को उसी समय ध्यान देना चाहिए था जिस समय तेलंगाना में एक प्रकार का असंतोष फैलना शुरू हुआ था। पहले चार वर्षों में आन्ध्र प्रदेश के पास 22 करोड़ रुपए की राशि फालतू रही। इसी बीच एक समझौता हुआ कि यह राशि केवल तेलंगाना के विकास-कार्य पर खर्च की जायेगी। इसके बावजूद आन्ध्र प्रदेश की सरकार आवश्यकता पड़ने पर इसी राशि में से खर्च कर लेती थी और केन्द्र से सहायता नहीं माँगती थी। इसी कारण तेलंगाने के लोगों का विश्वास आन्ध्र प्रदेश सरकार या मुख्यमंत्री में नहीं रहा। एक बार विश्वास गया तो सब कुछ गया। अब क्या किया जाये? अब वहाँ इस प्रकार परिस्थितियाँ उत्पन्न की जायें

जो वहाँ के लोगों के मन में सरकार के प्रति विश्वास जगा सकें। तेलंगाना के लोग आन्ध्र प्रदेश की वर्तमान सरकार में अविश्वास करते हैं। अब चाहे वह कितना भी अच्छा काम क्यों न करे, उनके लिए सब बेकार है। ब्रह्मानन्द रेड्डी ने जो काम अब किए, यदि वे नवम्बर के महीने में या जब देंगे शुरू हुए थे, उसी समय किए गए होते तो आज इस स्थिति का सामना न करना पड़ता। इसी प्रकार यदि केन्द्रीय सरकार ने जनवरी के अन्त या फरवरी के प्रारम्भ में अपना कर्त्तव्य ठीक से पूर्ण किया होता और आन्ध्र प्रदेश के सहारे पर खड़ी न रहती तो स्थिति इतनी न बिगड़ती। अब वह क्षेत्र संकटग्रस्त है। यह विश्वासहीनता का संकट है। यह राष्ट्रीय संकट है और जब कोई राष्ट्रीय संकट आता है तो नेतृत्व में परिवर्तन अनिवार्य हो जाता है। मेरे विचार से यदि नेतृत्व में परिवर्तन करने से तेलंगाना के लोगों में सरकार के प्रति पुनः विश्वास जगाया जा सकता है तो नेतृत्व में परिवर्तन अवश्य ही कर दिया जाना चाहिये। यह उत्तरदायित्व केन्द्रीय सरकार को अपने ऊपर लेना चाहिए। यदि केवल नेता अर्थात् मुख्यमंत्री के बदलने से ही काम बनता हो तो केन्द्रीय सरकार को ऐसा करने में भी संकोच नहीं करना चाहिए। यदि वह प्रभावशाली व्यक्ति है तो वह स्वयं ही किसी दूसरे व्यक्ति को बुला कर सत्ता सौंप सकता है। यह काम ठीक प्रकार से किया जाना चाहिए क्योंकि हम तो आन्ध्र प्रदेश की समृद्धि और एकता की कामना करते हैं। धन्यवाद।

अध्यक्ष महोदय : श्री मधु लिमये आज हैदराबाद से लौटे हैं। उनकी बात सुनना भी लाभदायक होगा।

Shri Madhu Limaye (Monghyr) : Mr. Speaker, from today's debate I came to the conclusion that we are not serious about this issue. If we will not take it seriously we will face a situation when the whole country will turn into Telangana. It is a hard fact that we have not been able to remove the imbalance between different States or different parts of State, though we have made and executed three five-year Plans. The disparity has not been removed as a result of our economic policies or planning. Bihar and Orissa States can be cited as examples. In some States per capita income is much less than it is in other States. This has created a tension and we did not pay due attention to it.

People say that the replacement of leadership will solve the Telangana problem. I do not think so. There are about fifty thousand graduates, who are unemployed. I think this is the root-cause of the trouble of Talangana. These unemployed graduates got associated with the students and the problem became more complicated. The agitation has spread mainly by this section of the population. The people of this region are feeling the need of development, education and employment. Today in our country the economic development has come to a stand still ; because our Central Government and the Planning Commission did not work for balanced development in the country. Now it is a prominent question before us : whether there is any comprehensive plan to remove the existing imbalance and accelerate the speed of economic growth ? But it is a long-term solution.

The second point I would like to make is that our Constitution is a voluminous document that it leaves nothing to be developed as conventions. Everything has already been mentioned in the Constitution with the result that there is no flexibility at all. That is why we have to amend the Constitution even for slightest adjustment. Amendment in Constitution requires

two-third majority which is becoming difficult day-by-day. In this context we may take the problem of Telangana. If we want to satisfy the aspirations of Telangana people by keeping that area within Andhra Pradesh State, we will have to amend the Constitution for it. But to amend the Constitution is not so easy now. On the contrary creation of a new State is easy in accordance with the provisions of the Constitution. After creation of new State the State List and the Election Law can be amended by simple majority. In my opinion that time is not far away when the whole country will feel it necessary to have new Constitution in place of existing one.

The other way of solving the Telangana issue is the constitution of Regional Committee. It will also not fulfill the aspirations of the people of that area, because this committee has no powers in respect of budget, development and expenditure etc. and these matters are finally decided by Legislative Assembly. I would like to know as to why the concept of regional autonomy is being limited to Assam alone.

Sir, I do not view with equanimity the provisions regarding the Mulki rules. I agree that money should be spent on industrialisation and spread of knowledge. But I do not feel happy about the Mulki rules as under these rules persons belonging to other areas will be precluded from getting employment in the impugned area as was pleaded by the lawyer before the Constitution Bench of the Supreme Court. While I subscribe to the view that the present leadership should be replaced to foster confidence in the masses, even so it is not a permanent solution. There are two ways of doing it. Either there should be provision for regional autonomy or articles 2, 3 and 4 of the Constitution should be suitably amended, failing which the trouble in Telangana will know no end. Due to centuries of foreign domination, the people there have been insulated and it has culminated in the present crisis. These are the basic issues to which the Government should apply its mind.

Shri Ganga Reddy (Adilabad) : At the time the Andhra State was constituted, a "Gentleman's agreement" was concluded in which certain safeguards were provided for the Telangana people. That agreement has not been implemented and this led to the eruption of the present agitation. Though the officers, who have said that the people of Telangana do not even deserve to be peons, are squarely responsible for the present crisis.

Certain people feel surprised at the present agitation in Telangana. But I would like to say to them that for the last 13 years injustice continued to be perpetrated on the people of Telangana and now when the people revolted, they are blamed for it. Now the question is as to how confidence should be engendered among the masses. The Central Government should take expeditious steps to tackle this problem. The demand of the people of Telangana for a constitutional guarantee should be met. The situation in Telangana is bad and it is deteriorating day by day. If appropriate steps are not taken within fifteen days, the situation is likely to go out of control. Our hon. Speaker can play a prominent role in this matter. He commands the confidence of the people of Telangana as well as of Andhra. Therefore, he should take initiative to find a solution to the problem so that the division of Andhra Pradesh may be avoided.

श्री एम० नारायण रेड्डी (निजामाबाद) : तेलंगाना समस्या पर जिस ढंग से प्रकाश डाला जाना चाहिये था उस ढंग से उस पर प्रकाश नहीं डाला गया है। आन्ध्र के माननीय सदस्यों ने ऐसी धारणा उत्पन्न की है कि आन्ध्र के साथ थोड़ा अन्याय किया गया है या वे आन्ध्र के राजनीतिज्ञों तथा अधिकारियों को बचाने की कोशिश कर रहे हैं जिन्होंने गोलमाल तथा भारी गलतियाँ की हैं। मैं इन व्यक्तियों में से हूँ जो आन्ध्र के लोगों की बहुत प्रशंसा करते हैं, आन्ध्र के राजनीतिज्ञों तथा अधिकारियों की नहीं। इन राजनीतिज्ञों तथा अधिकारियों के कारनामों से ही आन्ध्र बदनाम हुआ है। आन्ध्र की जनता ने तेलंगाना के लोगों का बुरा नहीं किया है।

आन्ध्र प्रदेश की जनता और तेलंगाना की जनता के बीच बड़े अच्छे सम्बन्ध हैं। यह झगड़ा तो राजनीतिज्ञों तथा अधिकारियों की गलतियों के कारण उत्पन्न हुआ है। आन्ध्र के नेता इस बात को नहीं समझते हैं। वे इन व्यक्तियों को बचाने की कोशिश करते हैं। मेरा निवेदन यह है कि दलों अथवा नेताओं को इस मामले में अपने विचार व्यक्त नहीं करने चाहिये क्योंकि तेलंगाना के लिये पृथक् राज्य की सिफारिश की गई थी। तेलंगाना का विलय राज्य पुनर्गठन आयोग की सिफारिश के आधार पर नहीं हुआ था। उसका विलय तो एक करार के अन्तर्गत हुआ था जो 'जेंटिलमैन एग्रीमेंट' के नाम से प्रसिद्ध है।

मुल्की नियम उचित है या नहीं इस बारे में अब 1969 में विचार नहीं किया जा सकता। यह नियम तेलंगाना के लोगों को संरक्षण देने के लिए बनाया गया था और संसद् ने उसे अपनी स्वीकृति दी थी। इसमें अपनी राय की कोई बात नहीं है। हो सकता है, मैं भी इसके विरुद्ध हूँ। परन्तु वह तो विलय की एक पूर्व शर्त थी। इसलिये हम अब यह कैसे कह सकते हैं कि यह उचित है अथवा अनुचित है ?

जब भाषा के आधार पर राज्यों का पुनर्गठन किया गया, लोगों को विश्वास में नहीं लिया गया। एक भाषा तथा एक संस्कृति को ही आधार मान लिया गया। यह नहीं सोचा गया कि दो गैर-बराबर प्रदेशों को, जिनकी राजनीतिक तथा ऐतिहासिक पृष्ठभूमि बिल्कुल अलग-अलग है, मिलाया जा रहा है। उन्हें अन्य विकसित प्रदेशों के बराबर लाने के बारे में कभी भी विचार नहीं किया गया। संविधान में इस तरह का उपबन्ध होना चाहिए था। इसकी कल्पना ही नहीं की गई। परन्तु अल्प-विकसित क्षेत्रों के लोगों के कटु अनुभव से संसद् तथा बड़े नेताओं का ध्यान उस ओर गया है। आन्ध्र और तेलंगाना का जो विलय हुआ था वह गैर-बराबर साथियों का मिलन था जिसमें बड़ा साथी छोटे साथी को दबाएगा और उसका शोषण करेगा। जोश में जो मिलन होता है वह थोड़े समय के लिये ही होता है। स्थायी विलय तो तभी हो सकता था जब वचनों को पूरा किया जाता। यदि आन्ध्र के नेता तथा अधिकारी इन आश्वासनों को पूरा करना चाहते थे तो किसी कानूनी उपबन्ध की भी आवश्यकता नहीं थी।

श्री रंगा ने आँकड़ों का हवाला दिया। मैं उनका खण्डन करना चाहता था। ऐसा प्रतीत होता है कि हमें उन आश्वासनों का ज्ञान नहीं है। आश्वासन बड़े सरल तथा सीधे-सादे थे। एक आश्वासन यह था कि तेलंगाना क्षेत्र में अराजपत्रित पदों पर अर्थात् 300 रुपये से कम वेतन वाले पदों पर तेलंगाना के लोगों को ही नियुक्त किया जायेगा। इस आश्वासन का क्या हुआ ? 12 वर्ष की अवधि में 6,000 व्यक्तियों को मुल्की प्रमाणपत्रों के बिना और अन्य 6,000 व्यक्तियों को जाली मुल्की प्रमाणपत्रों पर नियुक्त किया गया है। यह आन्ध्र के अधिकारियों का कारनामा है।

दूसरा आश्वासन आर्थिक विकास के बारे में था। विलय के समय तेलंगाना का राजस्व उसके व्यय से 3 करोड़ रुपये अधिक था और आन्ध्र का राजस्व उसके व्यय से 6 करोड़ रुपये कम था। इसलिये तेलंगाना के लोगों को यह डर था कि तेलंगाना का राजस्व आन्ध्र के विकास पर खर्च किया जायेगा। प्रश्न यह नहीं है कि इतने अस्पताल तथा स्कूल खोले गये। प्रश्न यह

है कि क्या आश्वासन के अनुसार तेलंगाना की आय तेलंगाना के विकास पर खर्च की गई ? श्री कौंडा लक्ष्मण ने, जिन्होंने अभी हाल में आन्ध्र मंत्रिमंडल से त्यागपत्र दिया है और जिन्होंने केन्द्रीय मंत्रियों से बातचीत की है, कहा है कि 82 करोड़ रुपये की राशि ऐसी है जो पिछले 10 वर्षों में तेलंगाना पर खर्च की जानी चाहिए थी परन्तु खर्च आन्ध्र प्रदेश पर की गई । मैं, अध्यक्ष महोदय, आपको उस प्रस्ताव का स्मरण कराना चाहता हूँ जो आपके द्वारा लाया गया था और उस समय 1 फरवरी, 1956 को आपने आन्ध्र विधान सभा में इस पर भाषण दिया था । आप उस समय आन्ध्र के उप-मुख्य मंत्री थे । आपने आश्वासन दिया था कि न केवल तेलंगाना की फालतू आय तेलंगाना के विकास पर खर्च की जायेगी अपितु आन्ध्र की कुछ आय भी तेलंगाना पर खर्च की जायेगी ताकि तेलंगाना को, शीघ्र ही, आन्ध्र के बराबर लाया जा सके । पृथक् राज्य के बदले में ये संरक्षण दिये गये थे । उन्हीं के परिणामस्वरूप स्वायत्तशासी प्रादेशिक समिति का जन्म हुआ था ।

मुझे इससे कोई मतलब नहीं है कि वह राशि 40 करोड़ रुपये है या 60 करोड़ अथवा 80 करोड़ रुपये है । यदि ये 40 करोड़ रुपये 10 वर्ष पहले खर्च किये जाते तो कितना विकास हो गया होता । अब कहा जाता है कि आज 40 करोड़ रुपये ले लो । परन्तु 5 वर्ष तक ऐसा क्यों नहीं कहा गया ? आज परियोजनाओं की लागत क्या है ? शुरू में लगाये गये अनुमान के अनुसार नागार्जुन सागर परियोजना पर 91 करोड़ रुपये से अधिक राशि व्यय नहीं होनी थी परन्तु देरी होने से लागत बढ़ कर 165 करोड़ रुपये हो गई है और अभी तक यह परियोजना पूरी भी नहीं हुई है । क्या उदारता दिखाई जा रही है ! तेलंगाना पर खर्च होने वाली राशि उस पर खर्च नहीं की जाती है और अब कहा जाता है कि 40 करोड़ , 50 करोड़ रुपये ले लीजिये ! यदि इससे दुगुनी राशि भी दे दी जाये तो भी घाटा पूरा नहीं हो सकता ।

प्रत्येक व्यक्ति कहता है कि तेलंगाना के लोग पृथक् राज्य की माँग न करें और उनकी इस माँग को छोड़ कर हम उनकी प्रत्येक माँग का समर्थन करने के लिए तैयार हैं । परन्तु कोई रचनात्मक सुझाव नहीं दिया जा रहा है । मैंने कल गृहमंत्री को सारे तथ्य पेश किये हैं । जब हम कहते हैं कि हमारे साथ अन्याय किया गया है तो आन्ध्र के माननीय सदस्य कहते हैं कि इसके बारे में पहले आवाज क्यों नहीं उठाई गई ? इस समस्या को इस तरह के दृष्टिकोण से हल नहीं किया जा सकता । हम लोगों की भावनाओं को समझना चाहिए और यह स्वीकार कर लेना चाहिए कि हमसे गलती हुई है और हमने तेलंगाना के लोगों के साथ बुरा व्यवहार किया है । परन्तु इस तरह की बात कहने से, कि तेलंगाना के लोग अलग होना चाहते हैं, हममें खाई उत्पन्न हो जायेगी । हम आन्ध्र का विभाजन नहीं चाहते परन्तु इस तरह का आक्षेप भी सहन नहीं कर सकते । लोगों की भावना का उन्हें कतई पता नहीं है और उनके साथ उनका कोई सम्पर्क नहीं रहा है । इसलिये वे उनकी भावनाओं को नहीं समझ सकते ।

यह समस्या एक दम उत्पन्न नहीं हुई है । मैं किसी मंत्री या मुख्य मंत्री को इसके लिये दोषी नहीं ठहराना चाहता क्योंकि ऐसा करने से यह समस्या हल होने वाली नहीं है । समस्या यह है कि लोगों में फिर से विश्वास कैसे स्थापित किया जाये ? केन्द्रीय सरकार ने आन्ध्र प्रदेश और विशेषकर तेलंगाना की उपेक्षा की है क्योंकि आन्ध्र तथा तेलंगाना में कांग्रेस की स्थिति

मजबूत थी। यदि केन्द्रीय सरकार ने 1½ या 2 महीने पहले कार्यवाही की होती तो ऐसी स्थिति उत्पन्न न होती। राज्य सरकार ने इस मामले को जटिल बना दिया है।

संसद् द्वारा पारित किये गये एक विधान को उच्चतम न्यायालय में चुनौती दी गई। श्री दातार के शब्दों के अनुसार उस विधान का उद्देश्य एक पिछड़े क्षेत्र की सहायता करना था। परन्तु यह जान कर सब को आश्चर्य होगा कि उस विधान के पक्ष में तर्क पेश करने के लिये भारत के महान्यायवादी उच्चतम न्यायालय के समक्ष पेश नहीं हुए, हालाँकि वे उस समय उच्चतम न्यायालय के भवन में मौजूद थे। भारत सरकार की स्थिति स्पष्ट करने के लिए उन्हें जानकारी नहीं दी गई थी। क्या इसमें कोई टेढ़ी चाल थी कि उन्हें जानकारी नहीं दी गई? एक गैर-सरकारी वकील श्री शीतलवाद ने उसकी पैरवी की थी। बाद में उनको आन्ध्र प्रदेश सरकार ने रख लिया था। मैं उच्चतम न्यायालय के उस निर्णय को कोई सही निर्णय नहीं समझता। गृहमंत्री को सारी स्थिति स्पष्ट करनी चाहिए। यह बात नहीं है कि उसकी ठीक तरह से पैरवी नहीं की गई। परन्तु महान्यायवादी द्वारा पैरवी न किये जाने के कारण लोगों के मन में सन्देह उत्पन्न हो गया है। सालिसिटर जनरल के पद पर अभी तक नियुक्ति नहीं की गई है, इससे भी लोगों के मन में सन्देह उत्पन्न हो गया है।

सभी दलों ने मिलकर 28 फरवरी अन्तिम तिथि निर्धारित की। 28 फरवरी तक कुछ नहीं किया गया और मेरी राय में उस तिथि तक सब कुछ कर सकना संभव नहीं था। 28 तारीख से पहले कोई खास आन्दोलन नहीं हुआ। 25 जनवरी को आन्दोलन समाप्त कर दिया गया और 29 जनवरी को सेना बुला ली गयी थी। तेलंगाना कंवेंशन के लोगों ने जनता की मनोदशा तथा सरकार के दृष्टिकोण को देख कर 'बंद' की घोषणा की और 3 मार्च को सब-कुछ बन्द रहा। लोग आन्दोलन करते रहे और कोई कार्यवाही नहीं की गई।

इस समस्या के तीन हल निकल सकते हैं। इनके बारे में कुछ कहने से पहले मैं बताना चाहता हूँ कि तेलंगाना के लोगों की समस्याएँ अन्य समस्याओं से भिन्न हैं। तेलंगाना के 80 प्रतिशत लोग भामिनी शासन की स्थापना के बाद सदियों तक अल्पसंख्यक शासकों के शासनाधीन रहा। बाद में 'पुलिस कार्यवाही' के बाद हमने सोचा था कि हम आजाद हो गये हैं परन्तु आजादी केवल आंशिक रूप में ही प्राप्त हुई क्योंकि सैनिकों के साथ-साथ कई हजार अधिकारी तथा अधीनस्थ कर्मचारी तेलंगाना आ पहुँचे। वे कई वर्षों तक वहाँ रहे। इस तरह का आन्दोलन पहली बार नहीं हुआ है। 1952 में जब हम कालेजों में थे एक बड़ा गैर-मुल्की आन्दोलन हुआ था जिसमें पुलिस की गोली से 7 छात्र मारे गये थे और 176 घायल हो गये थे क्योंकि उस समय यह महसूस किया गया था कि सही अर्थों में स्वतंत्रता नहीं मिली थी। उस आन्दोलन का कारण भी वही था। तब सरकार ने लोगों में फिर से विश्वास उत्पन्न करने के लिए तुरन्त कार्यवाही की थी। मैं गृहमंत्री को बताना चाहता हूँ कि उस पृष्ठभूमि में तेलंगाना के लोगों ने, जिनमें प्रदेश कांग्रेस भी शामिल थी, राज्य पुनर्गठन आयोग के समक्ष कहा था कि हम और अधिक बाहरी व्यक्तियों को सहन नहीं कर सकते।

तेलंगाना के 50,000 बेरोजगार व्यक्तियों की भावनाओं को दृष्टि में रख कर हमें इस

समस्या का हल खोजना चाहिए। इस समस्या के तीन हल निकल सकते हैं। यदि संविधान में संशोधन करने का विचार है तो तेलंगाना का उल्लेख किसे बिना संविधान में ऐसा संशोधन कर दिया जाना चाहिये जिससे संसद् तथा सरकार दलित वर्गों तथा पिछड़े क्षेत्रों को अन्य वर्गों तथा क्षेत्रों के बराबर लाने के लिए विधान बना सकें। वरना तो इस चूहा-दौड़ में दलित वर्ग तथा पिछड़े क्षेत्र पीछे रह जायेंगे और उनका शोषण होता रहेगा।

इसके लिये अनुच्छेद 16(3) में केवल कुछ शब्द जोड़ने होंगे। “राज्य के अन्दर” शब्दों के बाद “या राज्य का कोई भाग” शब्द जोड़ने होंगे। ऐसा करने के लिए श्री नाथपाई का विधेयक स्वीकार करना होगा यदि ऐसा करना भी संभव नहीं है तो आसाम सम्बन्धी संविधान संशोधन विधेयक द्वारा कुछ और स्वायत्तशासी राज्य बनाने की शक्ति प्रदान करने सम्बन्धी व्यवस्था कर दी जानी चाहिये।

इस बीच एक और रास्ता है। अध्यक्ष महोदय एक संसदीय समिति नियुक्त कर सकते हैं। मैंने इस बारे में उन्हें लिखा भी है। अध्यक्ष महोदय को तेलंगाना तथा आन्ध्र दोनों प्रदेशों के लोगों का विश्वास प्राप्त है। उन्हें एक समिति काफी समय पहले ही नियुक्त कर देनी चाहिये थी। यह समिति वहाँ जा कर लोगों से बातचीत करे और उनके विचारों का पता लगाये।

अध्यक्ष महोदय : मैं अपनी स्थिति स्पष्ट कर देना चाहता हूँ ताकि किसी को कोई गलतफहमी न हो सके। मैंने तीन दिन पहले संसद् कार्य मंत्री को यह प्रस्ताव भेजा था। केन्द्रीय तथा राज्य सरकार के सहयोग के बिना ऐसी समिति को वहाँ भेजने से कोई प्रयोजन सिद्ध नहीं होगा।

श्री एम० नारायण रेड्डी : तेलंगाना के मौजूदा आन्दोलन में तीन पक्षों का हाथ है। वे तीन पक्ष अराजपत्रित कर्मचारी, अध्यापक तथा छात्र हैं। इन सभी को विश्वास में लेना होगा। इस आन्दोलन में राजनीतिक दलों अथवा राजनीतिक नेताओं का कोई हाथ नहीं है। मैंने पहली बार ऐसा देखा है। संसद् सदस्यों की समिति उनसे बातचीत कर सकती है, उनकी भावनाओं की तीव्रता को देख तथा समझ सकती है। वह यह पता लगा सकती है कि एक पृथक् तेलंगाना राज्य की माँग को छोड़ कर वे किस तरह की व्यवस्था से सन्तुष्ट हो जायेंगे।

छोटे-छोटे राजनीतिक मामलों पर संसदीय बोर्ड की बैठकें होती हैं। आन्ध्र का एक भाग जल रहा है परन्तु उस ओर उचित ध्यान नहीं दिया जाता। इस समय राजनीतिज्ञ तो हैं, परन्तु राजमर्मज्ञों का अभाव है। राष्ट्र को इस समय राजमर्मज्ञों की आवश्यकता है। यदि गृहमंत्री वहाँ जाते हैं तो उनका अन्य मंत्रियों के समान निरादर न होगा। केन्द्रीय सरकार एवं संसद् के आशीर्वाद से 1956 में दिये गये बचन के अनुसार 1957 का विधान निर्मित हुआ परन्तु उच्चतम न्यायालय के निर्णय से वह कार्यक्रम में परिणत न हो पाया। संसद चुप रह कर स्थिति को और बिगड़ने नहीं दे सकती। घनाभाव के होते हुए भी उनका एक बड़ा प्रतिनिधि मण्डल दिल्ली आया परन्तु कांग्रेस एवं केन्द्रीय सरकार ने इस मामले में अपना कर्तव्य नहीं निभाया।

श्री मं० रं० कृष्ण (पेद्दपल्लि) : यह वाद-विवाद महत्वपूर्ण है, क्योंकि संसद इस समस्या का बुद्धिमत्तापूर्ण हल खोज सकती है और इस प्रकार एक बड़ी राष्ट्रीय दुर्गति को रोक सकती

है। यदि श्री रामोलू के बलिदान द्वारा आन्ध्र का निर्माण हो सकता है तो राजनीतिज्ञों की भूलों से उत्पन्न समस्या के समाधान में इस सदन का वाद-विवाद राजमर्मज्ञता व दूरदर्शिता पूर्ण होना सम्भव है, तथा इसके द्वारा तेलंगाना की जनता के धारों को भरा जा सकता है।

अभी पिछले दिन जब तेलंगाना में पहली बार गोली चली तो मुझे मुख्य मंत्री के इस कथन पर आश्चर्य हुआ, उन्होंने इस आन्दोलन को कुछ राजनीतिज्ञों की कार्यवाही बताया। बाद की घटनाओं ने उनके कथन की निसारता को सिद्ध कर दिया और यह स्पष्ट हो गया कि यह आन्दोलन आन्ध्र प्रदेश के कुछ जिलों के निवासियों की आन्तरिक भावनाओं को अभिव्यक्त करता है।

इस समय लाखों आन्ध्रवासियों की दृष्टि इस सदन पर है। हमारे निश्चय की वहाँ उत्सुकता पूर्वक प्रतीक्षा की जा रही है।

उनकी शिकायत क्या है, इस पर श्री रंगा ने प्रकाश डाला है। उनमें निराशा है, असंतोष है तथा वे समझते हैं कि उनका शोषण किया जा रहा है। इन तथ्यों का संसद् द्वारा अध्ययन किया जाना चाहिए।

खेद का विषय है कि इस महत्वपूर्ण वाद-विवाद के समय प्रधानमंत्री उपस्थित नहीं हैं। इस सदन में ऐसी भावना है कि इस देश में प्रधानमंत्री तो है परन्तु कोई नेता नहीं है। केन्द्रीय सरकार पर यह एक संवैधानिक उत्तरदायित्व है कि वे अधिक विलम्ब होने से पूर्व ही कार्यवाही करें। क्षेत्रीय समिति के प्रतिवेदन से मैं एक उद्धरण प्रस्तुत करता हूँ :

“पिछले 10 से अधिक वर्षों से क्षेत्रीय समिति ने सरकार से प्रार्थना की है कि तेलंगाना के पिछड़े क्षेत्रों की आय का उसके विकास पर ही व्यय किया जाये तथा दोनों क्षेत्रों के बीच, मूल सुविधाएँ देने में जो भारी विषमताएँ हैं, उनको दूर किया जाये। ऐसा करने से भावनात्मक एकता शीघ्र लाई जा सकती है। सरकार ने इस बारे में आश्वासन भी दिया था परन्तु खेद है 12 वर्षों में भी वे अपने निर्णय लागू नहीं कर पाए।”

मुख्य मंत्री अपने को दोषी अनुभव करते हैं। स्थान-स्थान पर उन्हें काले झंडे दिखाये जाते हैं तथा उनके विरुद्ध नारे लगाये जाते हैं। कोई भी मुख्यमंत्री बने, इसमें हमारी रुचि नहीं। तथ्य यह है कि यह संकट विश्वास के सम्बन्ध में है। हठपूर्ण दृष्टिकोण के स्थान पर, दया एवं सहानुभूतिपूर्ण दृष्टिकोण अपनाया जाना चाहिए। इन तीनों बातों के लिये प्रयत्नों द्वारा अब भी हानि को कम करते हुए समाप्त किया जा सकता है।

प्रो० रंगाने कुछ तथ्य बताए हैं। तेलंगाना के लोगों का कथन है कि मुख्य मंत्री, विधान सभा का अध्यक्ष, परिषद का सभापति, लोक सेवा आयोग का सभापति तथा अन्य प्रमुख अधिकारी आन्ध्र के ही हैं और उनसे तेलंगाना की जनता को किसी प्रकार भी न्याय उपलब्ध होने की सम्भावना सम्भव नहीं। अब समय आ गया है कि संसद तथा केन्द्रीय सरकार स्थिति का गम्भीरतापूर्वक अध्ययन करें।

धारा 256 के अन्तर्गत केन्द्रीय सरकार कार्यवाही कर सकती है। इसमें उपबन्धित है :

“प्रत्येक राज्य की कार्यपालिका-शक्ति का इस प्रकार प्रयोग होगा, कि जिससे संसद् द्वारा निर्मित विधियों का, तथा किन्हीं वर्तमान विधियों का, जो उस राज्य में लागू हैं, पालन सुनिश्चित रहे तथा संघ की कार्यपालिका-शक्ति का विस्तार किसी राज्य को ऐसे निदेश देने तक विस्तृत होगा जो कि भारत सरकार को उस प्रयोजन के लिए आवश्यक दिखाई दें।”

इस बारे में मैं गृहमंत्री से पूछना चाहता हूँ कि उन्होंने राज्य सरकार को कितनी बार निदेश दिये हैं ? ऐसा समझा जाने लगा है कि जब लोग बसों और ट्रामों को जलाते हैं तब ही केन्द्र किसी विशेष स्थिति की ओर ध्यान देता है। श्री लिमये कल ही हैदराबाद में छात्रों से मिले थे। छात्रों ने उन्हें बताया कि जब हम कुछ बसें और कुछ अन्य वस्तुएँ जलाएँगे तब ही संसद हमारी ओर ध्यान देगी। इस प्रकार की भावनाओं का पाया जाना अच्छी परम्परा नहीं है।

मैं अनेक सदस्यों द्वारा व्यक्त विचारों का समर्थन करता हूँ कि संसद् को हस्तक्षेप करना चाहिए। एक संसदीय समिति, जिसमें सभी विचारधाराओं का प्रतिनिधित्व हो, वहाँ स्थिति के प्रत्यक्ष अध्ययन के लिये भेजी जाये। यह समिति ऐसा वातावरण उत्पन्न कर सकती है कि बात-चीत प्रारम्भ हो सकती है और उसके उचित परिणाम निकल सकते हैं। विशाल आन्ध्र के बचाव के लिए प्रधानमंत्री तथा गृहमंत्री को कार्यवाही करनी चाहिए।

Shri Sashi Bhushan : (Khargone) The cause of unrest among the students is economic disparity. This awakening of students need not be a cause for fear but we should find out avenues to have a dialogue with them. Economically Telangana is much backward and the problems of unemployment and hunger have compelled them to raise their voice.

I feel that a high power commission consisting of members of Parliament may be sent there to solve the problem of this region. If that commission is able to establish consensus among the people it would be a welcome thing. We have, after all, established the States of Haryana and Punjab and can thus have another constitutional amendment for Telangana.

Shri Tulsi Das Jadhav (Baramati) : The suggestions which have been made here are all right. We should do whatever is possible in this direction. In spite of our differences we are one. Those who are in power should come in contact with the people. If the feelings of the people are suppressed it does not mean that there are no problems. The M. Ps. and M.L.As. should visit the troubled spots in their constituencies. We should try to understand the feelings of people and also make them understand our standpoint. Those who get honour and position from the people should be prepared to do something for them.

श्री कृष्ण कुमार चटर्जी (हावड़ा) : आन्ध्र प्रदेश के तेलंगाना क्षेत्र में बढ़ता हुआ असंतोष देश में बढ़ रही उस भयानक प्रवृत्ति की ओर ध्यान दिलाता है जिसकी ओर न केवल राज्य सरकार को अपितु केन्द्रीय सरकार को भी शीघ्र ध्यान देना चाहिए।

असंतुष्ट लोग हिंसा के साधनों का सहारा ले रहे हैं और इसका स्पष्ट कारण यह है कि बार-बार आश्वासन देने पर भी, वित्तीय आवंटन, विकास-कार्यों, नौकरी की सुविधाओं आदि के मामलों में उन्हें न्याय नहीं मिला। इन हिंसात्मक क्रृत्यों का उद्देश्य क्षेत्रीय सामाजिक, आर्थिक एवं राजनीतिक असमानताओं की ओर केन्द्रीय नेताओं का ध्यान आकर्षित करना ही है।

मुख्यमंत्री को हटाने के बारे में विपक्ष की माँग राजनीतिक है। मेरे विचार में उसका कोई औचित्य नहीं है। संसदीय समिति को वहाँ भेजने के सुझाव से मैं सहमत हूँ। पर केन्द्रीय सरकार की ओर से इस बारे में कोई उत्साह प्रदर्शित नहीं किया जाय और राज्य सरकार ने भी इस दिशा में कोई दिलचस्पी नहीं ली। शायद संकोच के साथ कुछ सहयोग चाहे दे दे। इसलिए मैं अध्यक्ष महोदय से प्रार्थना करता हूँ कि वह तेलंगाना की समस्या के उचित समाधान के लिए सर्व-दलीय संसदीय समिति का निर्माण करें, जो वहाँ जा कर सारी समस्या का अध्ययन करे तथा उस पर अपना प्रतिवेदन केन्द्रीय तथा राज्य सरकारों के विचारार्थ प्रस्तुत करे।

उच्चतम न्यायालय ने जो संसद् द्वारा निर्मित विधि को रद्द कर दिया है उस बारे में कोई कार्यवाही करनी चाहिए। तेलंगाना के लोग शान्तिप्रिय हैं परन्तु बेरोजगारी आदि के कारण उत्तेजित हैं और वे लोग कोई भी पग उठा सकते हैं जो देश के इस महत्वपूर्ण भाग की एकता एवं दृढ़ता में बाधक सिद्ध हो सकते हैं।

श्री सेझियान (कुम्बकोणम) : संसदीय समिति ने निर्माण के बारे में संसद-कार्य मंत्री ने कल बताया था कि वह परामर्श के पश्चात् स्थिति स्पष्ट करेंगे। क्या इस बारे में सरकार का निर्णय आपको प्राप्त हुआ है ?

अध्यक्ष महोदय : अभी हम उसकी प्रतीक्षा कर रहे हैं।

श्री नाथपई (राजापुर) : संसदीय समिति के निर्माण के बारे में आपको सरकारी स्वीकृति की आवश्यकता नहीं। यदि सरकार सहयोग न दे तो भी आप नियमानुसार समिति का गठन कर सकते हैं।

श्री के० सूर्यनारायण (एल्लूरू) : श्री ब्रह्मानन्द रेड्डी आन्ध्र के मुख्यमंत्री हैं। संसद् सदस्यों ने उन्हें नहीं चुना अपितु राज्य में बहुमत वाले दल ने उन्हें अपना नेता चुना है। कई सदस्यों ने जो भावनाएँ यहाँ अभिव्यक्त की हैं वे तथ्यों के विपरीत हैं और राजनीतिक प्रभाव से मुक्त नहीं हैं। आप सरकार से परामर्श द्वारा निर्णय लें, हम लोग आपके साथ हैं।

Shri Madhu Limaye ; (Monghyr) The setting up of a Parliamentary Committee is entirely a parliamentary affair, for which you are the surpeme authority. As the leader of the House is not present, the Minister of Home Affairs may be given time till tomorrow to consider the matter and discuss it with his colleagues,

अध्यक्ष महोदय : मैं आपसे सहमत हूँ।

श्री स० मो० बनर्जी (कानपुर) : अब तेलंगाना में हालात खराब हो रहे हैं, और स्थिति ऐसी बन सकती है कि किसी के भी नियंत्रण से बाहर हो जाये। आप सरकार पर आग्रह करें कि वह किसी भी औपचारिकता के कारण इस दिशा में विलम्ब न करें। गृहमंत्री, प्रधानमंत्री से परामर्श के बाद कल उत्तर दे सकते हैं। यदि सरकार उद्यत न हो तो आप स्वयं ही समिति का तुरन्त गठन करें।

अध्यक्ष महोदय : मैं स्वीकार करता हूँ कि मैंने उस करार पर हस्ताक्षर किये थे जो कि लागू न हो सका। यह दुःखद प्रसंग है, जिसका शोधन होना चाहिए।

श्री नाथ पई : हम आपको सहयोग देंगे ।

अध्यक्ष महोदय : आप सबने श्री एम० एन० रेड्डी का माषण सुना है । वह वहाँ के युवक-वर्ग का प्रतिनिधित्व करते हैं । अन्य सदस्यों के विचार भी सुने जा चुके हैं । मुझे विश्वास है कि सरकार संसदीय प्रतिनिधि मंडल भेजने का निर्णय लेगी । श्री चव्हाण को कल तक का समय दिया जाता है । वह कल किसी समय अपना उत्तर देंगे ।

इसके पश्चात् लोक-सभा बुद्धवार, 2 अप्रैल, 1969/12 चैत्र, 1891 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई ।

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday April 2, 1969/Chaitra 12, 1891 (Saka).